

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2006
ABRIL
TOMO 250



Nuestra portada: El buque escuela
Juan Sebastián de Elcano el
5 de marzo de 2006, saliendo
del puerto de Cádiz para el
Crucero de Instrucción de
guardias marinas.
(Foto: cortesía H. de Troostenberg).

CARTA DEL DIRECTOR	403
CARTAS AL DIRECTOR	405
TEMAS GENERALES	
LA MAR EN SESIÓN CONTINUA. PRIMER PASE	407
Presidente de la Fundación Letras del Mar Manuel Maestro	
250 AÑOS DE MOZART TAMBIÉN CON LA ARMADA	419
ESPAÑOLA	
Capitán de fragata Antonio González-Llanos López	
EL HALCÓN Y EL MAR	427
Halconero mayor del Reino de España Antonio de Castro y	
García de Tejada	
¿SIMPLE AFICIÓN O AUTÉNTICA VOCACIÓN?	441
Capitán de yate Alfredo López-Vivié	
A LA COSECHA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR DEL	443
AÑO 1980	
Coronel de Infantería de Marina Luis Meléndez Pasquín	
REFLEXIONES DE UN LECTOR DE LA REVISTA GENE-	447
RAL DE MARINA	
Juan Manuel Hidalgo de Cisneros Alonso	
TEMAS PROFESIONALES	
GESTIÓN POR PROCESOS (II). LA GESTIÓN POR PROCE-	451
SOS DE LA ARMADA	
Capitán de fragata Francisco J. Romero Caramelo y capitán	
de corbeta Rubén Rodríguez Peña	
<i>HUMAN SYSTEM INTEGRATION</i>	459
Capitán de fragata José Enrique Guardia de la Mora	
EL TRABAJO CALLADO	469
Capitán de navío Juan Luis de Diego Jimena	
HISTORIAS DE LA MAR	
LA COLISIÓN DEL DESTRUCTOR <i>HUESCA</i> Y LA ACTUA-	475
CIÓN DE SU JEFE DE MÁQUINAS CAPITÁN DON	
FRANCISCO VÁZQUEZ RAMOS (1938)	
Capitán de fragata Javier Feal Vázquez	485
BARCELÓ	
Ramón Codina Bonet	
UN «PLUSMARQUISTA» INFORTUNADO. LA PEQUEÑA	495
HISTORIA DEL TRANSPORTE <i>GENERAL VALDÉS</i>	
Dr. Nicholas W. Mitiuckov y Alejandro Anca Alamillo, inves-	
tigadores navales	505
LAS BANDERAS DE DON EUSEBIO	
Subteniente electrónico Diego Quevedo Carmona	
¿AL ABORDAJE! CUCHILLO DE 1861	509
José Ramón García Martínez	
EL PALO MAYOR DEL <i>SANTÍSIMA TRINIDAD</i>	523
Capitán de navío Juan Montañés Reina	
INFORMACIONES DIVERSAS	
LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...	
EFEMÉRIDES	
VIEJA FOTO	
MISCELÁNEA	
ANECDOTARIO MARINERO	
CINE CON LA MAR DE FONDO	
MARINOGRAMA	
<i>IN MEMORIAM</i>	
LA MAR EN LA FILATELIA	
PAÑOL DE PINTURAS	
NOTICARIO - CULTURA NAVAL	
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS	



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

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

Correo electrónico: viaexclusivas@jet.es

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

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

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

El día 5 de marzo, Cádiz despidió con un fuerte ventarrón de poniente a sus dos grandes amores: el *Elcano* y el Carnaval 2006. El veterano velero retrasó un par de meses el inicio de su anual crucero de instrucción por las obras para mejorar la habitabilidad, en especial la de marinería, ya que la de los guardias marinas sigue, aunque mejor barnizada, con el agobio de siempre, manteniéndose válida la contestación de cierto comandante de buque a una reina de España al expresar su estupor ante la estrechez de la camarera donde arranchaban 40 personas: «No he dicho personas, señora, sino guardias marinas»,



El día anterior, en un emotivo y sencillo acto, los guardias marinas hicieron la tradicional ofrenda en el Panteón de Marinos Ilustres, en San Fernando, que aquella misma mañana celebraba en la plazoleta de las Vacas una bulliciosa rúa de carnaval. El día de la salida, misa en el convento de Santo Domingo y besamanos de la despedida a la Virgen La Galeona.

A la hora de partir el muelle se convirtió en un hervidero de personas, que antes de ir al carrusel querían despedir al *Elcano*, que fue acompañado en la bahía por un escaso número de embarcaciones; el ventarrón no daba para más. A bordo del patrullero *Vigía*, las autoridades navales y civiles, encabezadas por el Almirante de Acción Marítima y la alcaldesa de Cádiz, dieron la última pasada de despedida, acompañada por el estruendo de los aviones *Harrier* de la Armada.

El veterano velero navegaba proa a la mar, tanto avante con la Caleta —*que es plata quieta*— mientras que en la plaza de Abastos se cantaban las últimas chirigotas:

«La alcaldesa que es rubia de bote/ la alcaldesa de Cádiz es genial.
Pero se apunta todos los tantos/ de todas la obras de la ciudad.
Hasta en lo de Trafalgar/ que no había nacido ni ná/ los barcos los
fabricaba y hundía ella...»

Era el domingo de Piñata de 2006; el *Elcano*, que fue botado el 5 de marzo de 1927, cumplía ese día 79 años.

Mariano JUAN Y FERRAGUT



A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo.

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en disquete, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión y N.I.F. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecomillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindir de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Armada de los Estados Unidos en vez de US Navy, etc.).

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título. **Las fotografías e ilustraciones cuando se remitan en disquete o CD-ROM, tendrán como mínimo una resolución de 300 dpi.** Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

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

CARTAS AL DIRECTOR

Baja en la Armada de la fragata *Andalucía*

Comentando la baja de esta fragata en la página 174 del número de esa REVISTA correspondiente a los meses de enero-febrero se señala que realizó pruebas de tiro de misiles en Guantánamo donde alcanzó una puntuación del 96 por 100. En Guantánamo lo que se efectuó fue un adiestramiento de refresco evaluado mezcla de OVAF y OVATAN, según nuestra terminología de entonces, con más y mejores medios que los existentes en España, en el que se obtuvo efectivamente dicha calificación no superada hasta entonces, pero en el que no estaba previsto lanzar ningún misil, entre otras razones porque ya se habían lanzado.

El tiro de misiles a que se alude en la REVISTA tuvo lugar como culminación de las pruebas de calificación operativa (SQT) terminadas un mes antes (en febrero de 1975) en el polígono de lanzamiento de Roosevelt Roads al este de la isla de Puerto Rico. El primer misil lanzado por la *Andalucía* derribó el blanco a 33.000 yardas. Los siguientes, hasta cuatro, pasaron respectivamente a 9, 21 y 10 pies, activándose las espoletas de proximidad. Se obtuvo la calificación del 100 por 100. Los lanzamientos de las demás fragatas tras las pruebas SQT fueron igualmente exitosos con impactos directos o tiros cercanos. Sólo las dos primeras fragatas de la serie, *Baleares* y *Andalucía*, pasaron por Guantánamo. Las demás no tuvieron dicha oportunidad por considerar el EMA que el precio que nos cobraba la US Navy por los servicios prestados durante el mes de adiestra-

miento (aviones reactores, blancos remolcados a gran velocidad, drones, aprovisionamientos, etc.) era excesivo y que muchos de los ejercicios realizados se podían llevar a cabo en España. Guantánamo era, y creo sigue siendo, el Centro de Adiestramiento de la Flota del Atlántico. Generalmente había dos o tres barcos simultáneamente en adiestramiento, el personal del centro era de valía, experimentado y riguroso, y contaba, como he dicho, con modernos y abundantes medios, sobre todo los aéreos que tenía asignados. — Vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado. Madrid.

Emulando a Elcano por deporte

En el cuaderno diciembre de 2005, el artículo del título indicado aportado a nuestra REVISTA por Manuel Maestro, habitual colaborador, constituye un magnífico referente para aquellos que quieren acercarse a la historia de la náutica deportiva. Es muy difícil en tan poco espacio hacer un resumen tan completo. No obstante, se echa de menos la inclusión de referencias bibliográficas en donde poder ampliar conocimientos. A mí se me ocurre, por ejemplo: Giorgetti F., *Historia y Evolución de los Yates de Regata*. Libsa 2005. Seguro que la amplia información que aporta Manuel Maestro procede de numerosos libros de su biblioteca, cuyos títulos podría compartir con todos los lectores, sobre todo tratándose la REVISTA GENERAL DE MARINA, una revista científica de primer orden además de una de las más antiguas de España.

Me gustaría a través de esta carta, además de pedir (las referencias), aportar algo: el mítico *Gipsy Moth IV* citado en el artículo actualmente ya no se encuentra varado como museo en Greenwich. Está actualmente circunnavegando el globo otra vez, desde el 25 de septiembre de 2005, que salió de Plymouth, y con regreso previsto al mismo puerto para mayo de 2007. Esta información era difícil de disponer en España cuando Manuel Maestro escribió su artículo. La restauración del barco, que es mucho mejor patrimonio marítimo a flote y navegando que en un museo, se inició por la iniciativa de la UK Sailing Academy, que consiguió 40.000 libras para la restauración en Camper & Nicholson's en Gosport, después de obtener la propiedad del barco del Maritime Trust por una libra y un gin-tonic. El artículo inglés con la historia completa se puede consultar en el número de noviembre de 2005 de la revista *Classic Boat* (www.classicboat.co.uk). — José Luis García Amador. Capitán de corbeta, profesor de la Escuela Naval Militar (jlgamador@fn.mde.es).



SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

☐

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

☐

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

Nombre

Primer apellido

Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza

Número

Piso

Cód. Postal

Ciudad

Provincia

Teléfono

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD

OFICINA

DC

N.º CUENTA

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

FECHA Y FIRMA

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

LA MAR EN SESIÓN CONTINUA.

PRIMER PASE

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

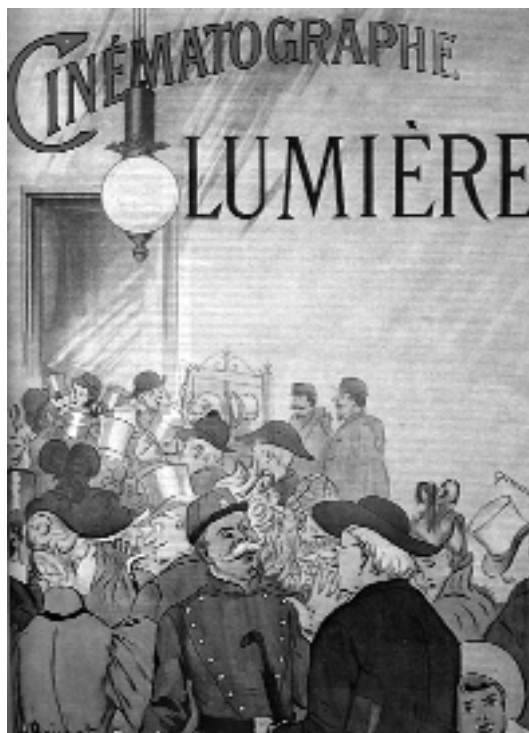
*Nuestro invento no es para venderlo.
Puede ser explotado algún tiempo como
una curiosidad científica, pero no tiene
ningún interés comercial.*

(Antoine Lumière).



O me sorprendería —escribió Bernard Shaw— si el cinematógrafo y el fonógrafo resultan los inventos más revolucionarios desde el advenimiento de la escritura y la imprenta. Lo que hoy podemos confirmar, ya que la imagen y el sonido se han convertido en los principales suministradores de alimento espiritual para vastos sectores de la humanidad. Sin embargo, ateniéndonos a los datos económicos, los ingresos de taquilla de los cines han experimentado en España un descenso de 7,5 millones de espectadores durante los ocho primeros meses del año; y las salas han pasado de 1.126 a 987 en ese mismo periodo de tiempo. Por el contrario, los videojuegos dejaron más de 800 millones de euros frente a los 691 millones de los cines. Lo que muestra el avance creciente de las extensiones tecnológicas en la batalla silenciosa contra la gran pantalla, iniciado por la televisión en la década de los sesenta del pasado siglo. Tan sólo las palomitas, refrescos y golosinas —que han sustituido al bombón helado Frigo de nata y chocolate, las patatas fritas y los caramelos de antaño—, con sus mayores márgenes, compensaron a los industriales del ramo de las salas a medio llenar.

Este adiós paulatino a los cines nos llena de nostalgia a quienes —según recordaba en un reciente número de esta REVISTA—, siendo muy niños, tuvimos la oportunidad histórica de entrar en el mundo de la cultura con los inventos de Gutenberg y de los Lumière, artífices de la construcción de esos espacios, casi litúrgicos, a los que todos los jueves acudíamos, puntualmente,



El famoso cartel de Henri Bispot para las sesiones cinematográficas del Salon Indien (París, 1896).

para participar en la ceremonia cinematográfica semanal, celebrada en sesión continua con el ritual del programa doble.

Tebeos y películas que a muchos nos acercaron al mar hasta entonces no conocido. El mar (*la mer*), que con ese escueto título ya estuvo presente en la primitiva filmografía de los hermanos inventores de ese milagro técnico, muy poco tiempo después de sus producciones pioneras, *La Salida de los Obreros de la Fábrica* o *La Llegada del Tren*, sencillas tomas que sorprendían al espectador por el movimiento, y que muy pronto tuvieron a *Una barca saliendo del puerto* como simple y atractivo argumento para la época, que se fue sofisticando cuando Promio, operador de los Lumière, descubrió por azar el trascendente efecto

del *traveling*, mientras paseaba en una góndola por Venecia, con lo que la cámara sintió el deseo de moverse. Posteriormente, Méliès lanza las conocidas como actualidades reconstruidas, aportación fantástica al periodismo gráfico, que se inicia con siete episodios de la guerra greco-turca, con su combate naval pacientemente reproducido con la ayuda de maquetas. Género que, en 1898, arraigó en Estados Unidos con la serie seudodocumental sobre el acorazado *Maine*. Este pionero del cine lo convirtió en pujante espectáculo con películas tan caras y ambiciosas como *20.000 Leguas de Viaje Submarino* o *A la Conquista del Polo*. La conocida como *Escuela de Brighton* que se inició con las tomas de las escenas naturales de la famosa playa inglesa; el cine de pantomima, con *El Navegante*, de Buster Keaton; el canto viril de dos marineros en *Una novia en cada puerto*, de Howards Hawks; *El Arca de Noé*, de Cecil B. de Mille; y *El Acorazado Potemkin*, de Eisenstein, con su silencio, fueron algunos de los títulos con los que el mar se fue haciendo un lugar importante en la historia del cine, al que los hermanos Warner le dieron voz en 1926.

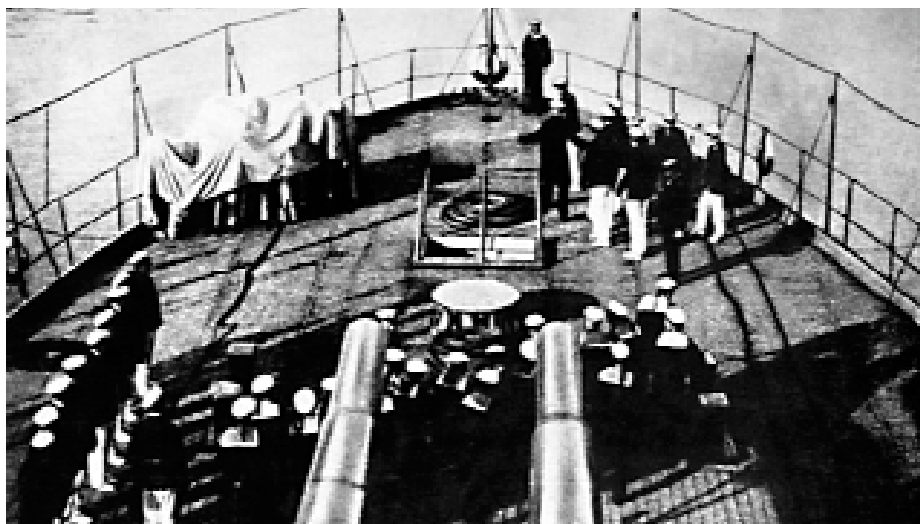
Y el cine absolvió al pirata

Toda película tiene como embrión un guión literario o argumento imaginado por un escritor, o bien tomado y adaptado de un hecho histórico, una novela u obra de teatro. En definitiva, es el milagro de la transformación de las letras de un texto en imágenes. Por tanto, el ensayo, la comedia, el drama, la tragedia, el musical y todos los géneros y subgéneros literarios tienen cabida en sus argumentos.

Los productores que quieren acercarse al mar y los barcos han acudido, con frecuencia, a guiones que les brindan las grandes obras de la literatura como: *El Arca de Noé* de Stephen Jones, inspirada en el Libro de los Libros; *Ulises*, en la que Carlo Ponti y Dino de Laurentis necesitaron la participación de siete guionistas para que Silvana Mangano y Kirk



El navegante.



El acorazado Potemkin.



Emilio Salgari.

Douglas reviviesen al héroe de *La Odisea*; *Simbad el Marino*, en la que Douglas Fairbanks protagonizó las aventuras orientales del singular navegante.

También lo hacen de la mano que les ofrecen las efemérides históricas, como ocurrió en 1992, con motivo del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, año en que vieron la luz dos producciones sobre aquella gesta: *1492: la Conquista del Paraíso*, dirigida por Ridley Scott e interpretada por Gérard Depardieu; y *Cristóbal Colón: el Descubrimiento*, con Georges Corraface y Marlon Brando al frente del reparto. Otras veces, novelas como *El Vikingo*, de Edison Marshall, mueven a un guionista como Calder William a escribir un texto que sirva para llevar a la pantalla la obra que relata las aven-

turas de las hordas vikingas capitaneadas por un vigoroso Kirk Douglas, actor que empenó su fortuna personal en la construcción de las naves y el alquiler de la isla noruega en que se rodó.

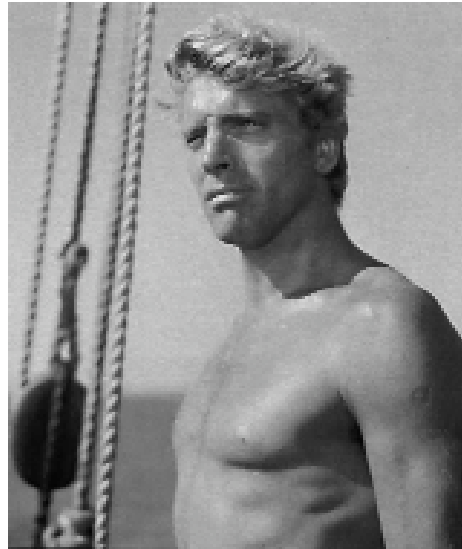
Pero donde más se ha apoyado el cine en la literatura para sus guiones es en las películas de piratas: género que ha absuelto a esa laya de criminales, convirtiéndoles en héroes, como los salidos de la pluma de Emilio Salgari, uno de los autores más leídos del mundo. Marino que, tras perder el barco que mandaba en una tormenta, cayó víctima de las fiebres, lo que le llevó a la silla desde la que escribió sus relatos, entre los que descuellan los que protagoniza Sandokán: su héroe más popular nacido para el cine en 1941 con *Los Estranguladores* y *Los piratas de la Malasia*, logrando su mayoría de edad en 1961, cuando Steve Reeves encarna el papel de Sandokán en la película del mismo título, revalidado con la serie para televisión que en los 70 interpretó el hindú Kavir Bedi. Adaptaciones del mismo autor tuvieron también como tema a los corsarios en títulos como *La hija del corsario Verde* —en la que el campeón de boxeo Primo Carnera interpretó el papel de El Cabezo—, *El hijo del Corsario Rojo*, *El Corsario Negro*; y corsarios, hijos e hijas de corsarios de todos los colores.

Otro italiano, Rafael Sabatini, escritor de numerosas obras de capa y espada, también fue el padre de muchas películas del género, como la celeberrima *El Capitán Blood*, cuya primera versión cinematográfica data de 1924; a la

que siguió en 1935 la más célebre interpretada por Errol Flynn, pirata entre los piratas, que a su salida a escena arrancaba tanto los mayores aplausos de los chavales como los más estruendosos pataleos cuando durante la proyección se cortaban la cinta o el sonoro. Flynn protagonizó *El Halcón del Mar*, y su vástago, Sean, asumió en 1962 el papel principal de *El Hijo del Capitán Blood*. Otro guaperas de la época, Tyrone Power, dio vida en la pantalla al *El Cisne Negro*, también obra del insigne autor, basada en el tan famoso como no grato Morgan.

Robert Louis Stevenson, hijo de un ingeniero naval buen contador de historias, tuvo una vida de aventurero que le sirvió para sus creaciones literarias. Sin duda, el fijar su residencia en la isla de Samoa fue decisivo para que escribiese la más famosa de sus producciones literarias: *La Isla del Tesoro*, llevada tantas veces a la pantalla desde 1920; interpretada en su primera versión por Lon Chaney, conocido como el hombre de las mil caras por sus antológicas caracterizaciones, entre las que sobresale precisamente la de John Silver, personaje al que también dieron vida Wallace Beery en 1934 y Orson Welles en 1972, destacando la interpretación de Robert Newton en la versión producida por Walt Disney en 1950. *La Hija del Pirata* en 1947, *El Señor de Ballantry*, también interpretada en 1953 por Errol Flynn, o los *Contrabandistas de Monfleet*, con Stewart Granger al frente del cartel en 1955, también contaron con la inspiración de la obra del autor escocés.

Como podemos comprobar, el cine se ha fijado desde sus comienzos en el fenómeno histórico de la piratería, desfigurando la imagen de quienes vivían del botín conseguido del prójimo, presentándoles como bandidos generosos, a través de un subgénero incardinado en el de las películas de barcos, que tuvo su máximo esplendor en las décadas de los cuarenta y cincuenta del siglo pasado y que nunca han desaparecido; contando con matices como la variante referida a los bucaneros de la isla de la Tortuga, encarnada en *Viento en las Velas*, con Anthony Quinn y James Coburn como principales intérpretes, o la de humor representada por *El Temible Burlón*, que en 1952 nos mostró a un atlético, ágil y simpático Burt Lancaster, o a los contemporáneos *Piratas del Mar Caribe*, de Cecil B. de Mille, en la que se narran las sofisticadas opera-



Burt Lancaster en *El Temible Burlón*.



Caribe. La Maldición de la Perla Negra resultó ser un éxito de taquilla, ocupando el cuarto lugar en el mundo por recaudación. Algo que a los asiduos de la sesión de las cuatro de los jueves nos parece inverosímil.

Héroes y villanos a bordo

La otra cara de estas películas de aventuras está representada por los grandes señores de los mares, como los surgidos de la pluma de C. S. Forester, que creó el personaje de Horacio Hornblower, al que en 1951 dio vida Gregory Peck en *El Hidalgo de los Mares*, en la que se reproducen fantásticas batallas navales ambientadas en la época napoleónica, no superadas hasta medio siglo después con el estreno de *Master and Commander*, también surgida de la obra del prolífico Patrick O'Brian, en la que se relatan las aventuras del capitán Jack Aubrey, encarnado por Russell Crowe. Ambas películas resaltan la amistad, nobleza y valor de la guerra en el mar, a la par que nos suministran la dosis de fantasía que diariamente necesitamos los humanos.

Joseph Conrad, grande entre los grandes de la literatura del mar, comenzó a publicar por capítulos *Lord Jim*, que terminó en novela, pasando posteriormente a la pantalla en dos ocasiones: una en 1925, de la mano de Víctor Fleming, y otra en la que cuarenta años más tarde el actor Peter O'Toole nos

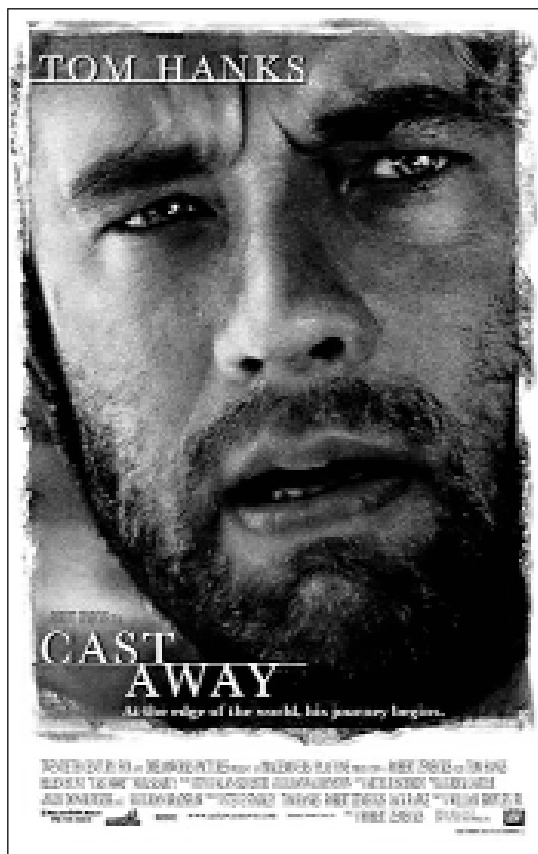
ciones de bandas de esta calaña que, para apoderarse de sus mercancías, hacen embarrancar a las naves en la desembocadura del Misisipí.

Película que, pese a su título, podíamos encuadrar dentro de otro: el de contrabandistas, que tiene su máximo exponente en *Gavilanes del Estrecho*, dirigida en 1953 por Raoul Walsh que basó su guión en la obra de Víctor Hugo. En la década de los sesenta los filibusteros comienzan a hacer mutis, reapareciendo en 1986 con *Piratas*, de Roman Polansky, que resultó un fiasco comercial, igual que en 1995 el de *La Isla de las Cabezas Cortadas*, con Geena Davis como protagonista. Sin embargo, en 2003 *Piratas del*

presenta al personaje torturado por una cobardía que sólo logra remontar tras un acto heroico. Esta película, dentro del rubro de aventuras del mar, podríamos encuadrarla en un subgénero muy amplio y variado protagonizado por los lobos de mar: marineros mercantes aventureros que surgen con la aparición de los buques de vapor, cuya cara amable la encontramos en el Clark Gable de *Mares de China*, donde el hombre de las orejas más famosas del cine debe enfrentarse, nada menos, que a una violenta travesía y, además, a la codicia y la pasión de dos enamoradas. La cara desagradable por antonomasia es la de Edward G. Robinson en su papel estelar de *El Lobo del Mar*, película de las más sórdidas y claustrofóbicas que tiene al océano como telón de fondo.

Si con *El Acorazado Potemkin* se inicia un género al narrarse, sin sonido, uno de los motines más famosos y trascendentes del siglo XX, el sonoro nos trajo cuatro versiones de otro que marcó la vida de la Marina británica a finales del XVIII. *La Tragedia de la Bounty* fue en 1935 la primera adaptación cinematográfica de las novelas escritas por Charles Nordoff y James Norman Hall, basadas a su vez en un hecho real: la sublevación de un grupo de marineros durante una larga travesía por los mares del sur. A ésta le siguió en 1962 otra con el título de *Rebelión a Bordo*, en la que el papel del capitán Blight y de su segundo, Christian Fletcher, fueron interpretados por Trevor Howard y Marlon Brando. Durante el rodaje de la película, Brando protagonizó un motín similar al del argumento, ya que quiso variar el personaje interpretado por Gable en la versión anterior. En 1985 se filmó un *remake* bajo el título de *Motín a Bordo*, con Anthony Hopkins y Mel Gibson en los mismos papeles. *Motín en el Defiant*, con Alec Guinness y Dirk Bogarde, también en 1962, siguieron los mismos pasos con parecido argumento, pero





Náufrago.

distinto resultado. Con una cierta similitud al tema de *Rebelión a Bordo*, tenemos *Su Majestad de los Mares del Sur*, en la que Burt Lancaster interpreta el papel del capitán O'Keefe, abandonado en el mar por su tripulación, que se ha amotinado contra él para quedarse con el barco; pero, a la deriva, el marino consigue llegar a una isla paradisíaca. *Amistad*, de Steven Spielberg, nos muestra una variante, en la que los amotinados son un grupo de esclavos que logran tomar el barco de sus captores en la lucha por su libertad. En *La Nave de los Condenados* podemos acompañar a James Mason, Alan Ladd y Patricia Medina a bordo de un barco cargado de presos que zarpa de Londres rumbo a Nueva Gales del Sur. *El Motín del Caine*, en la que Humphrey Bogart asume el papel estelar, se basa en la más famosa de las rebeliones contemporáneas del celuloide impregna-

do de salitre, si bien la mayor parte de la película transcurre en la sala en la que se celebra el consejo de guerra, originado por la insumisión de la oficialidad del buque ante las contradicciones de su comandante. Personaje que llega a poner nervioso al espectador por su continuo juego con tres bolitas, que mueve continuamente entre los dedos de su mano.

La aventura continua

La interpretación del *Caine* le supuso a Bogart una nominación al Óscar, lo que consiguió con otro papel antológico: en este caso encarnando la figura de un marinero de agua dulce, patrón de *La Reina de África*, de John Ford, película a caballo entre la comedia y el cine de aventuras en la que, con Katharine

Hepburn, recorre un río africano hasta llegar, tras muchas peripecias, al lago Urunga Bora, en el que consiguen hundir un patrullero, alemán. *Fitzcarraldo*, de Werner Herzog, tiene también un río como referente de su guión: el Amazonas y sus selvas colindantes, a través de cuyas aguas y montañas es transportado un yate de grandes dimensiones. La acción de *El Yang-Tse en Llamas* nos hace viajar por otro de los grandes ríos del planeta. Su guión basado en la novela homónima de Richard McKenna que nos presenta a un jovencísimo Steve McQueen a bordo de la veterana patrullera *San Pablo*, durante las revueltas habidas en China durante la ocupación americana de principios del siglo XX.



Las islas gozan de un prestigio basado en la creencia de que cuanto más aislado estés mejor, lo que no concuerda con lo que ocurre en la filmografía robinsoniana, que tiene como protagonistas a quienes, por una razón u otra, las habitan en solitario, como es el caso reciente de *Náufrago*, en la que Tom Hanks pasa cuatro años en una isla olvidada del Pacífico, hablando con una pelota de voley; o la de la familia encabezada por John Mills, que de la mano de Walt Disney con *Robinsones de los Mares del Sur* revivió en 1960 a estos héroes forzosos, por medio de la aventura vivida durante un viaje en barco a Nueva Guinea, su naufragio y desventuras en una isla desierta a la que llegan tras ser atacados por los piratas. *Náufragos* es otra de las cintas antológicas de este tipo: se rodó en 1944, y transcurre casi, íntegramente, en un bote salvavidas tras el hundimiento de un barco durante la Segunda Guerra Mundial.

Las películas de buzos tienen, teóricamente, la ventaja de que no hay que buscar grandes figuras para interpretarlas. La escafandra resuelve todos los problemas de la mímica, y así al actor le basta con bracear y mover lentamente sus zapatones. En estas películas los auténticos extras son los peces, y las verdaderas estrellas los pulpos gigantes, como el de *Piratas del Mar Caribe*,

TEMAS GENERALES

de Cecil B. de Mille, o el de *Duelo en el Fondo del Mar*, interpretada en 1953 por Robert Wagner y Terry Moore, dedicados a la busca de esponjas, pero condenados a luchar con el cefalópodo gigante. Aunque también tenemos casos de biólogos marinos como los de *Conspiración Bajo el Mar*, dirigida en 1987 por Michael Brun, o la más reciente *Hombres de Honor*, interpretada por Cuba Gooding y Robert de Niro, en la que se resaltan los valores y utilidad de estos profesionales de las profundidades en las marinas de guerra. Profundidades que, como en el caso de *Viaje al Fondo del Mar*, interpretada en 1961 por Walter Pidgeon y Joan Fontaine, están cubiertas de hielo; al igual que ocurre en *Estación Polar Cebra*, aunque en esta última la llegada Rock Hudson y Ernest Borgnine al Ártico es a bordo de un submarino nuclear que rompe bruscamente la corteza helada.

Todo el cine es fantástico, pero no todo el cine es cine fantástico. Este género tiene como fundamento una serie de sucesos extraordinarios que el espectador debe admitir como ciertos en la ficción, a pesar de no creer en ellos en la vida real. ¿En qué consiste el loco encanto del cine fantástico? Decía Goya en uno de sus *Caprichos* que el sueño de la razón producía monstruos. En lo que respecta al cine en el mar tenemos muestras de este tipo en películas como: *La Mujer y el Monstruo*, de Jack Arnold, realizada en 1954; *La Ciudad Sumergida*, de Jacques Turner en 1965, en la que aparecen bestias sumergidas en el océano; o bien otras en las que los monstruos están humani-

zados, como los que surgen en *La Isla de las Almas Perdidas*, realizada por Erle C. Kenton en 1932; o el de *Kraa, el Monstruo Marino*, que nos presenta a un ser misterioso que ataca sin piedad a la Tierra para destruirla, siendo la única solución a estos ataques la intervención de un grupo intergaláctico. Kevin Costner protagonizó en 1995 una película de este tipo, *Waterworld*, en la que toda la Tierra se encuentra cubierta de agua, por lo que tiene que luchar por sobrevivir en barcos destartala-



dos e improvisadas ciudades flotantes. En 2002 Steve Back dirigió *El Barco Fantasma*, basada en las desventuras de la tripulación de un remolcador dedicado al rescate de buques, que encuentra un barco abandonado cargado de seres y sucesos misteriosos. Ya en 1959 Gary Cooper y Charlton Heston habían encabezado el reparto de *Misterio en el Barco Perdido*, en la que descubren a un tripulante escondido en una nave abandonada, para impedir que los propietarios del buque estafen a la compañía de seguros.

Pero la palma se la llevan las películas basadas en las novelas de Julio Verne que tienen al mar como protagonista, entre las que sobresalen: la versión muda de 1929 de *La Isla Misteriosa*; la excelente producción realizada en 1954 por Walt Disney de la antológica *20.000 Leguas de Viaje Submarino*, en la que el capitán Nemo, a bordo del *Nautilus*, nos transporta por un mundo bajo el agua en el que hay de todo: interpretada por Kirk Douglas y James Mason, obtuvo dos Oscar. Así como las que se rodaron en los sesenta, *El Amo del Mundo*, *La Isla Misteriosa* y *Los Hijos del Capitán Grant*, a las que han seguido diversos *remakes* que, al ser contemplados por las actuales generaciones, traen el recuerdo de un hombre que supo adelantarse a su tiempo y mantuvo, durante toda su vida, una gran pasión por el mar.

Las mujeres y los niños primero

Nada más inventarse el cine, el mundo que le rodeaba y la fantasía se apoderaron de él. Así, una increíble angustia, e incluso el agobio, llegan a los aficionados al cine del mar en las películas cuyos guiones están centrados en el hundimiento de naves, tanto cuando se trata de guiones fantásticos como de los que tienen fundamento histórico. Entre los primeros destaca *La Aventura del Poseidón*, en la que vemos a Gene Hackman y Ernest Borgnine andar de cabeza tratando de buscar la salida del barco al que una tormenta ha volteado su casco. Pero el hundimiento por antonomasia llega al cine con el *Titanic* de James Cameron, que consiguió nada menos que once Óscar, si bien la historia de amor interpretada en 1998 por Leonardo di Caprio la hizo perder el poso histórico que tuvo la primera versión, dirigida en 1953 por Jean Negulesco e interpretada por Clifton Webb y Barbara Stanwyck; a las que siguió en 1958 *La Última Noche del Titanic*; en 1994, *El Hundimiento del Titanic*, y en 1996 otro *Titanic* que pasó por las pantallas sin pena ni gloria; o *Rescaten el Titanic*, una variante que en 1980 recreó, con idéntico éxito que la anterior, el mito del barco hundido a base de una expedición que pretende rescatar de las profundidades un metal poco frecuente, alojado en las bodegas de aquel efímero coloso de los mares.

La Historia nos relata hechos y sucedidos de mujeres que se distinguieron en la guerra y en la literatura. Sin embargo, el cine dice poco de las que tuvie-

TEMAS GENERALES

ron su protagonismo en el mar, quizá contagiado por la superstición milenaria de que las damas traían mala suerte a los barcos. Jean Peters, encarnando el papel de Anne Providence en *La Mujer Pirata*, es una de las excepciones. Se trata de una hembra que, con su barco, el *Reina de Saba*, siembra el terror en las aguas de las Indias Occidentales. Otra es *Yolanda, la Hija del Corsario Negro*, personaje de Emilio Salgari al que dio vida May Britt. Más recientemente aparecieron en el mundo de la piratería los sensuales labios de Geena Davis, que en *La Isla de las Cabezas Cortadas* personifica a Morgan, la hija del pirata del mismo nombre. La atractiva Demi Moore, en uno de los mejores papeles de su carrera, interpreta en *La teniente O'Neil*, el papel de la primera mujer elegida para formar parte de una unidad de elite de la Infantería de Marina de los Estados Unidos, que ha de soportar el enfrentamiento físico y mental a que la someten compañeros y superiores.

Los niños más famosos del cine del mar son, sin duda, el simpático Mickey Rooney, y el arrogante Freddie Bartholomew que, en 1937, con Spencer Tracy formaron el cartel de *Capitanes Intrépidos*. Un grupo de niños, que se trasladan a Inglaterra desde Jamaica, se ve envuelto en una aventura al ser abordados por un barco pirata mandado por Juan Cháves, personificado por Anthony Quinn en *Viento en las Velas*. Jóvenes adolescentes protagonizan *Tormenta Blanca*, en la que un viaje de estudios se convierte en una auténtica pesadilla.

Y al llegar a este punto, lo normal sería poner fin; pero no, nos espera el bar del entresuelo durante el descanso. Como en los buenos tiempos de la sesión continua, luego, en el segundo pase, veremos a Tyrone Power ordenando que suba el periscopio, a John Wayne dando toda adelante y al Dúo Dinámico afirmando su vocación marinera al cantar aquello de: ¡Guardia marina soy!, ¡qué duda hay!



250 AÑOS DE MOZART TAMBIÉN CON LA ARMADA ESPAÑOLA

Antonio GONZÁLEZ-LLANOS LÓPEZ



E cumple el 250 aniversario del nacimiento de Mozart y no he podido evitar escribir algo del genial compositor austriaco para nuestra REVISTA. A pesar de haberlo intentado con obstinación, no he logrado constatar documentalmente ninguna relación del músico con la mar y mucho menos con alguna marina. Lo único que puedo decir al respecto es que fue coetáneo de los héroes de Trafalgar, pero dudo mucho que los insignes Gravina, Churruca o

Alcalá-Galiano escuchasen en algún momento de su vida alguna composición de Mozart antes de la Gran Batalla que hace poco hemos conmemorado. En cualquier caso si este artículo llega a buen fin, lo hará para que también los marinos españoles dediquemos unos minutos de lectura para rememorar al más grande de los genios, cuya obra no es posible limitar a un ámbito particular o específico, porque quizá Mozart ha sido el artista más universal de todos los tiempos.

Ser universal, es decir, que el interés que suscita no se confine ni a una zona limitada de influencia ni a un determinado grupo creado en torno a una raza, religión, cultura o cualquier otra circunstancia. Universal es una propiedad de la que han podido gozar pocos artistas, y de aquellos que lo consiguieron, la mayoría lo hicieron a título póstumo. Mozart es uno de ellos, se ha interpretado y escuchado en casi todo el mundo desde mediados del siglo XVIII hasta hoy mismo, durante 250 años la mayoría de ellos sin globalización ni nuevas tecnologías, y no me cabe duda de que seguirá escuchándose por los siglos de los siglos, mientras dure la Humanidad.

Se han escrito muchos libros biográficos sobre Mozart, algunos muy buenos y rigurosos, y también infinidad de artículos. Este año, año del aniversario de su nacimiento, con seguridad veremos cuantiosas crónicas en revistas y dominicales que nos bombardearán con historias, probablemente sustanciadas entorno a la precocidad del autor y un extenso anecdótico en el que no faltará la figura de su padre Leopoldo. En mi opinión, Mozart ha tenido y



Casa natal de Mozart en Salzburgo.

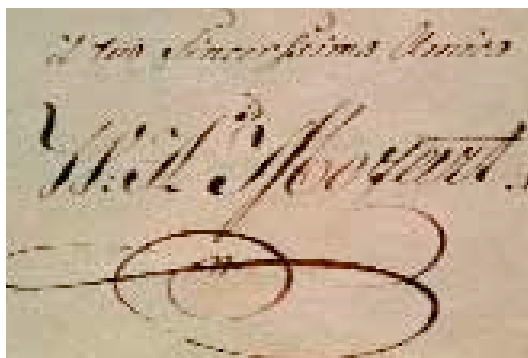


Retrato de Mozart. Óleo de Barbara Krafft, pintado en 1819 sobre modelos de otros retratos.

tiene un hueco en la historia, por la música que compuso, y por nada más.

Quiero decir que lo único relevante e importante fue su creatividad, la música que era capaz de componer, la música que de manera fácil y simple brotaba de su alma. Pienso que no son relevantes muchas otras cosas, como el hecho de que naciese en el siglo XVIII en el centro de Europa, tuviese un padre bastante pesado y agobiante, que lo convirtió en un virtuoso del piano y la viola a muy corta edad, que perteneciese a una logia masónica o se casase, probablemente enamorado de su futura

cuñada, y tuviese varios hijos que por desgracia fallecieron casi todos niños, razón por la que no existen descendientes directos. Sin duda todas estas circunstancias influyeron en su personalidad, en su carácter, quizá en su forma de pensar, en sus tendencias políticas, en sus opiniones y por supuesto en su felicidad, pero ninguna de estas características forman parte de la genialidad del autor, ni influyeron, por fortuna para la Humanidad, en su verdadero valor, la creatividad, Mozart nunca dejó de crear música.



Autógrafo original de Mozart.

En ese sentido, transcribo las palabras del célebre director de orquesta Sir Colin Davis, para un programa de la BBC dedicado a Mozart en el año 2001:

«...Parecía gozar de la más asombrosa libertad interior, que funcionaba de forma totalmente independiente a las circunstancias de su vida. Te imaginas



Estatua de Mozart en Viena.

TEMAS GENERALES

que, con las deudas y con su estilo de vida desmoronándose, las fuerzas le habrían fallado. Pero no, compuso sus mejores piezas. Compuso quintetos de cuerda que son la mejor música de cámara que tenemos. Escribió tres sinfonías y las dejó tiradas en un cajón, a pesar de que sus circunstancias eran pésimas...».

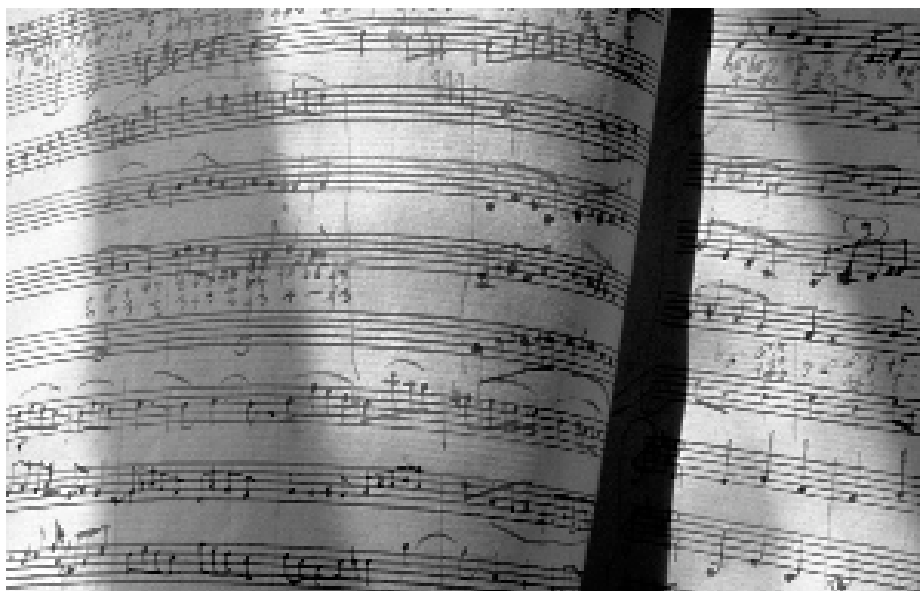
Y añade: «Mozart se lo puso verdaderamente difícil a todos los que vinieron detrás. Beethoven tuvo más problemas que nadie, por supuesto, pues fue el sucesor inmediato de Mozart. Beethoven no llegó a alcanzar nunca la competencia intelectual de Mozart. Lo que quiero decir es que Mozart no tenía ningún problema para expresarse. Podía hacer cualquier cosa.»

Para corroborar la opinión de Sir Colin Davis creo que es interesante hacer referencia una curiosa anécdota, porque resume el concepto que el propio Beethoven tenía de Mozart. Para una de sus clases particulares de piano, Beethoven utilizó la romanza del concierto para piano número 20 (K 466); mientras la interpretaban, se dirigió a su alumno y le preguntó si por casualidad sabía quién había compuesto aquella obra, el alumno contestó que no, entonces Beethoven le miró fijamente y le dijo: «...esto es de Mozart, pero ni tú ni yo seremos jamás capaces de componer una obra así».

Su obra fue extensa, casi ingente si pensamos que a pesar de iniciarse desde muy joven murió a los 35 años, pero desde que comenzó, compuso todos los años de su vida. Sin duda los acontecimientos que ocurrieron en su entorno, de una manera u otra, influyeron en su obra, y en este sentido muchos musicólogos coinciden en establecer un paralelismo entre las obras con el periodo en que se crearon. Estoy de acuerdo y se puede constatar incluso en la elección que hacía de los libretos para sus óperas. Pero insisto, la influencia era en cualquier caso estética, no afectaba para nada a la belleza interior extraordinaria de las obras y creo que tampoco es relevante. Mozart componía en cualquier estado de ánimo y circunstancia; cierto que hay obras alegres, otras más melancólicas y tristes, pero en cualquier caso nunca su estado de ánimo restó un ápice a la calidad de sus partituras.

Pensemos que muchas obras, incluso de las catalogadas como «maestras» y que uno puede pensar que el artista las crea en un extraordinario momento de trance o inspiración, fueron simples encargos que le hacían nobles para animar actos sociales tan banales como el cumpleaños de la hija del duque de Guisnes, para la que compuso el extraordinario concierto para Flauta y Arpa (K 299), y otras muchas obras maestras que componía, como en el caso mencionado, simplemente como mero medio de ganarse la vida y probablemente estresado y agobiado por falta de tiempo para cumplir con sus compromisos. La capacidad del alma de Mozart de crear sin apenas esfuerzo intelectual, a un nivel de belleza absoluta, permaneció siempre inalterable.

Y es que lo realmente importante de Mozart residía en su alma, su vestigio espiritual, no su parte sensitiva ni siquiera su parte sentimental, a pesar de lo



Partitura original de Mozart.

fácil y frecuente que resulta confundir lo sentimental con lo espiritual, esa parte profunda del compositor y de todo el resto de la Humanidad que alberga la capacidad de crear, que recordemos es una acción reservada al Creador, y que significa «hacer de la nada». No piensen que persigo con este artículo directamente divinizar a Mozart, pero efectivamente algo existe en los artistas merecedores del calificativo de creadores que les acerca a lo divino o, al menos, a mí me hace reflexionar sobre lo divino en la tierra, sobre el origen y sobre la eternidad. En mi opinión, Mozart ha sido, sin duda, uno de los mayores exponentes de este selecto grupo dentro del género humano.

La película *Amadeus*, que en el año 1984 ganó los más importantes premios de la Academia de Hollywood, ha sido muy criticada negativamente por su falta de rigor histórico y la inventiva del autor para crear una falsa desavenencia entre el maestro Antonio Salieri y el propio Mozart, que es representado como un muchacho irresponsable, caprichoso y trivial. Yo creo que es extraordinaria. Trata de la confesión que Salieri, internado en un hospital psiquiátrico, hace a un sacerdote por el supuesto asesinato de Mozart, circunstancia que aprovecha el guionista para articular toda la historia. El guión de *Amadeus* está escrito sobre la base de una obra de teatro homónima de Peter Shaffer estrenada pocos años antes en Broadway. Desde mi punto de vista, lo que pretende Shaffer, verdadero creador de la película, no es otra cosa que resaltar el carácter creativo de Mozart, su desmesurada capacidad de

TEMAS GENERALES

crear, hasta el punto de presentarlo como pantomima del propio Creador. Esta es la clave de su obra, el carácter casi divino de la capacidad creativa de Mozart. En varias escenas de la película se puede desvelar este hecho: Salieri, que en el guión envidia y desprecia a Mozart como persona, llega incluso a renunciar a Dios por haber elegido a tan estúpida marioneta para demostrar su grandeza: «...Era una música que yo no había oído, henchida de anhelo, de un insaciable anhelo; a mí me parecía oír con ella la voz de Dios. Pero ¿por qué?, ¿por qué había elegido Dios a tan obscuro ser como instrumento suyo?...». Todo ello mientras se interpreta el adagio de la *Serenata Gran Partita* (K 361). Es una de las escenas que describen la idea de la película.

El resto que acompaña al guión es una historia de la que se sirve el autor para hacer resaltar dicha idea principal. Por otra parte, viendo la película se pueden escuchar dos horas de música de Mozart, lo cual ya es importante. Música escrupulosamente dirigida y seleccionada por Sir Neville Marriner, que se comprometió con Milos Forman, el director, a participar en el proyecto a condición de no variar una sola nota de las partituras originales del compositor. Este acontecimiento se traslada incluso a la película en una extraordinaria escena en la que Salieri narra cómo la esposa de Mozart le presenta parte de su obra para que influya en la concesión de un puesto de trabajo para su marido. El compositor de la corte se estremece leyéndola, todo ello mientras suenan diferentes partituras y finalizando con el *Kyrie* de la misa en do menor (K 427), Salieri confiesa al sacerdote lo que sentía al imaginar aquella música, y remataba con estas palabras: «... sorprendente, más aún, increíble... ni una sola corrección, se limitaba a transcribir la música que surgía de su cabeza... tan acabada como yo no podía imaginar, cambias una nota y empeora sensiblemente, cambias una frase y la estructura se desploma, esto evidenciaba que aquel sonido que había escuchado en el palacio del arzobispo era de nuevo la voz de Dios, que surgía en el entramado de aquellos meticulosos trazos, la más absoluta belleza». La escena es estremecedora y encierra la idea central que Shaffer quiere comunicarnos, que no es otra que la propia expresión de Dios a través del talento del artista, del entusiasmo del artista.

Porque es precisamente entusiasmo lo que le permitía a Mozart mantener en cualquier circunstancia su nivel de creatividad, aun en los peores momentos. Entusiasmo, que etimológicamente viene de la palabra griega *theos*, Dios, y que en su acepción más primitiva significa que actúas lleno de Dios, inspirado por Dios, con la fuerza que te da Dios o que simplemente es Dios quien actúa a través de ti.

Por cierto que Shaffer es entrevistado en el programa de la BBC que hemos mencionado anteriormente y se expresa de la siguiente forma:

«Todos los que admiran a Mozart han tenido este sentimiento, digamos que en los movimientos lentos la emoción es casi intolerable, es... no sé expresarlo, no puedo terminar la frase.»

En la película también se nos presenta un Mozart como persona, fruto de la invención del autor, aunque de la lectura de algunas de sus biografías tampoco, a mi juicio, se desprende que fuese muy distinto y, en cualquier caso, nunca la persona imaginable sobre la base de su genialidad como compositor. No creo que sea importante, el hecho de que muchas genialidades en los diferentes campos del arte, la ciencia, etc., que lo son por derecho propio en su campo específico, no lo sean en otros campos, es una cosa natural. Sin embargo, es frecuente ver cómo se cae en el error de idolatrar a muchos personajes públicos, que se dejan querer, otorgándoles facultades que no les corresponden y convirtiéndolos en referencia de opinión en muchas áreas que son totalmente ajenas a su virtud.

La virtud, como la inteligencia, no es un mérito propio, es simplemente un don con el que algunos nacen, y Mozart nació con un extraordinario don para componer música. Pero además, quien se lo otorgó, por suerte para todos los que nacimos después, no lo hizo para su disfrute personal. Aquellos que nacen con el don o la virtud de poder expresarse directamente desde el alma, en la forma que sea, suelen tener la capacidad de penetrar directamente en la del resto de los mortales. Me imagino que si Dios o la naturaleza, cada cierto tiempo, nos envían personajes como Mozart, con el alma casi desnuda, es para que lo aprovechemos. Yo he tenido la suerte de hacerlo, y lo recomiendo de corazón, creo incluso que nos hace mejores, nos sosiega y nos recuerda quiénes somos realmente.

Con estos párrafos he perseguido fundamentalmente dos cosas: en primer lugar rememorar desde nuestra REVISTA DE MARINA al genial Mozart y de alguna manera hacer participe a la Armada en el 250 aniversario de su nacimiento. En segundo lugar y quizá con más empeño si cabe, aprovechar el evento para tratar de suscitar el interés de los lectores por su música que, como he querido decir anteriormente, es un regalo que recibió la Humanidad hace 250 años. Un regalo para escuchar, sentir y comprender.

BIBLIOGRAFÍA

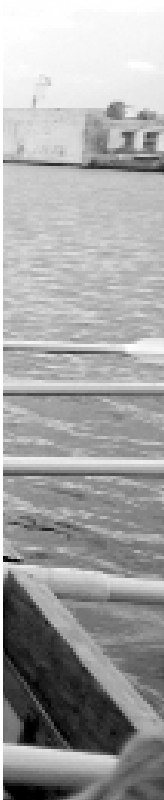
- MASSIN, Jean, y BRIGITTE, W.: *Amadeus Mozart*. Madrid, Ediciones Turner 1987.
 HILDESHEIMER Wolfgang *Mozart*. Milano, Rizzoli Libri 1982 (Edición Italiana).
 EINSTEIN ALFRED: *Mozart His character, his work*. New York, Oxford University Press 1945 (Edición USA).
 DVD *Great Composers* London, BBC 2001.
 DVD *Amadeus*, de Peter Shaffer. Warner Home Video Española 2002.
 Fotografías web oficial del 250 aniversario Wolfgang Amadeus Mozart (www.mozart2006.net).



(Foto: colección Benito Chereguini).

Componentes de la promoción 354 —antes 40— del Cuerpo General de la Armada celebrando el 50.º aniversario de su ingreso en la Escuela Naval, en aguas de la Estación Naval de La Algameca (Cartagena), a bordo de un bote de nueve metros, desde el cual arrojaron una corona de flores por sus compañeros de promoción fallecidos. De izquierda a derecha y de abajo arriba: capitanes de navío Fernando Doderó y Pedro Laencina Macabich, contralmirante José Sierra, capitán de corbeta Federico López-Serón, coronel de Máquinas Cipriano Naranjo (*), capitán de navío Benito Chereguini (*), vicealmirante Salvador Múgica (*), capitanes de navío Pedro Sánchez de Toca y Gonzalo Casado y capitán de fragata Pardo Suárez (*).

(*) No pertenece a la promoción 354, aunque fue invitado a participar en los actos.



EL HALCÓN Y EL MAR

Antonio de CASTRO Y GARCÍA DE TEJADA
Halconero mayor del Reino de España



El halcón peregrino, príncipe del aire y señor de los mares, siempre fue marinero. Bien lo sabían los árabes que poblaron la Península y que trajeron con ellos, además de técnicas desconocidas, jamás aplicadas en la agricultura, la arquitectura y la medicina hispanorromanas, también la práctica de la cetrería, que durante siglos se manifestó como la forma más equilibrada y elegante de practicar el arte cinegético.

Baharí, así denominaban los nobles del desierto a esas centellas aladas que se dejaban caer desde el azul del cielo en pos de aquella paloma ágil y atrevida, que osaba aventurar su vuelo, retando la audacia de aquel temerario príncipe del aire, del aire prisionero, que a diferencia de otras aves rapaces sólo en el aire puede capturar sus presas. Baharí, que en la lengua ardiente de las dunas significa marinero. Baharí, exclamó fascinado el rey Faisal de Arabia ante su corte, cuando recibió los halcones que España le envió como regalo allá por los años setenta. Baharí, es decir, marinos, marineros. Y marineros eran aquellos halcones que habitaban los cantiles marítimos de las costas españolas que se acostaron cristianas y se despertaron moras.

Con este nombre se conocieron en todas las cortes europeas a aquellos halcones del Sur y del Levante español, que recibieron en el siglo VIII la cultura que cruzó el Estrecho. Marineros aquellos halcones que aprovecharon las repisas de los acantilados que cortaban el paso al mar para criar sus pollos y perpetuar la especie. Marineros aquellos bravos halcones que como «El Temido» no cortan el mar, sino vuelan, atravesando el aire para cruzar, cual bergantines alados, todos los mares y océanos del orbe en sus migraciones. Marineros... aquellos halcones fuertes y audaces que, como bravos almanzores, hicieron del mar el coto de sus razias y acciones cinegéticas y que tanto admiraron a los omeyas españoles, que les llevó a cantar su fama de cazadores por las lejanas tierras de Oriente.

A partir del siglo XII, la Corona de Aragón, abierta al Mediterráneo y al comercio marítimo, transportaba en su flota halcones sacres, tagarotes y alfa-neques, desde el norte de África, Grecia, Chipre o Turquía. Descubierta América, el aleteo, aquel misterio de las especies, fue moda del siglo lucirlo en



Halconero mayor recibiendo el halcón maltés.

la mano enguantada. Mucho se ha tratado en el mundo cetrero sobre qué especie pudiera ser la rapaz traída del Nuevo Mundo. Mas ningún dato cierto nos ha podido demostrar qué clase de rapaz fuera. Sólo se sabe con seguridad múltiples datos quedan reflejados en la Casa de Contratación de las Indias que la flota española los trajo con generosidad para las halconeras del rey en la Corte, quien además solía repartirlos como apreciadas dádivas a sus grandes e incluso a monarcas a los que quería distinguir con su amistad. Lo mismo hacía el Rey de Dinamarca con los afamados gerifaltes blancos de Islandia, joyas aún hoy apreciadísimas y que llegaban en la época a los puertos de las costas cantábricas a bordo de los buques de la Armada de los almirantes de Castilla.

Desde la Edad Media hasta bien entrado el siglo XVIII, no hubo flota ni reino ribereño en el Mediterráneo, que no comerciara o transportara estas preciadas joyas que adornaron durante generaciones los puños de nobles y reyes.

La cetrería y la corona

La realidad es que la cetrería, desde tiempo inmemorial, era ya practicada no sólo como una modalidad cinegética, sino como un arte sutil y magnífico

repleto de emociones indescriptibles que formó a los jóvenes caballeros medievales, fomentando en aquella sociedad, a veces primitiva y un tanto cruel pero también amable y sofisticada, los altos valores de la cortesía, de la medida y la gentileza, así como los de la valentía y el esfuerzo. El joven caballero mientras practicaba la cetrería vivía alejado de las intrigas cortesanas o de la vida licenciosa; crecía robusto y sano, siempre a caballo trastejando el campo en pos del lance. Desarrollaba los sentidos, su curiosidad se acrecentaba y aprendía de la naturaleza. Se buscaba la belleza y ¡cuántas veces el espíritu de esos halconeros junto con sus halcones se elevaría hacia las alturas de aquellos cielos castellanos, que una vez dominaron el mundo, y donde, en un fugaz arabesco, se entrelazaron con los versos de los místicos!

De esta forma digo que los halconeros están más cerca de Dios pues siempre nos halla mirando al cielo. Así, la cetrería se encaramó hasta ser ejercida por papas, reyes y emperadores que se afanaron en mantener costosísimos equipos de halconeros, siendo el oficio de halconero mayor del rey uno de los



Oficiales de la Armada que escoltaron el histórico tributo.

TEMAS GENERALES

más distinguidos de entre los de la curia regia. En España, la noticia más antigua que se tiene de un halconero real se remonta al reinado de Alfonso IX de León (1188-1230), en cuya corte vivió el primer halconero conocido en la historia de España, don Juan de la Espina, citado por Lucas de Tuy en su *Chronicon Mundi*. Pero la cetrería; cincelada ya en la antigua Persia, representada en bajorrelieve en una plancha pétrea hallada en las ruinas de Korsabad (1400 a. de C.), o en el capitel románico del claustro de Santa María de l'Estany (Barcelona), o la cantada en el poema del *Mío Cid*, o la glosada por el príncipe don Juan Manuel, o la tratada por el insigne don Pero López de Ayala, o los maestros Juan de Sahagún, Mosén Vallés, Fadrique de Zúñiga, Juan Arias de Ávila, hace generaciones que dejó de ser sólo una actividad cinegética, tales son los altos valores culturales que la adornan.

...De sus ojos y tan fuertemente llorando, // la cabeza atrás volvía // y quedábase mirando. // Y vio las puertas abiertas // y cerrojos quebrantados // y las alcándaras... vacías; // sin las pieles, sin los mantos, // sin los halcones, sin los azores mudados.

No pudo el bardo que glosó la épica figura del Mío Cid Ruy Díaz, encontrar forma más descriptiva de narrar al mundo la desolación, la amargura de aquel noble hijodalgo, ejemplo de valor y lealtad, que presentarlo llorando, cuando al partir para el destierro encontraba sus alcándaras vacías sin la figura familiar de sus aves de cetrería descansando, plácidamente, sobre las pieles que guarnecían aquellos recios varales, que fueron las alcándaras medievales.

La cetrería no sólo fue considerada como una actividad cinegética, sino que además se la entendía adornada de altos valores culturales y diplomáticos. Las aves rapaces, fieras distantes y altaneras, eran tenidas como símbolo de arrojo y valentía. Su comercio y tenencia estuvieron estrechamente regulados, y los monarcas consideraban como el más alto honor distinguir a quien lo merecía, regalando una de estas aves o autorizando su exportación. José Pablo Alzina, en su obra *Santiago en St. James's*, nos relata una anécdota que conviene reflejar en este artículo. Parece ser que el conde de Gondomar, a la sazón embajador de Felipe III en la corte de Jacobo Estuardo, tuvo ciertos roces con su homónimo francés, y queriendo el rey Jacobo manifestar su afecto, admiración y preferencia por el español, quiso distinguirlo autorizándole a él y a sus sucesores con el privilegio de exportar anualmente de Inglaterra seis halcones escogidos.

En España, la cetrería ha sido motivo de inspiración en múltiples manifestaciones artísticas, incluso fue materia que interesó a personalidades tan relevantes como San Francisco Javier, San Juan de la Cruz o San Francisco de Borja. Debemos a estos santos citas preciosas sobre cetrería. Así el primer misionero de la historia, San Francisco Javier (1506-1552), nos relata en sus

cartas desde Japón cómo practicaban sus habitantes la cetrería. San Juan de la Cruz (1542-1591) se inspiraba en un lance de altanería en sus rezos:

*...Por una extraña manera// mil vuelos pasé de un vuelo,// porque esperan -
za de cielo// tanto alcanza cuanto espera;// esperé solo este lance// y en espe -
ra no fui falto,// pues fui tan alto, tan alto// que le di a la caza alcance.*

Era tal la pasión que sentía San Francisco de Borja (1510-1572) por la cetrería, que consideraba un gran sacrificio el cerrar los ojos cuando su halcón, esperando en el cielo desde la altura, caía en un fulgurante picado y acuchillaba la presa.

Prolijo sería enumerar en cuántas ocasiones se utilizó la cetrería como materia digna de estudio o motivo de inspiración en las artes, señala como ejemplos el autor Cevallos Aranda: en escultura, pórtico de la iglesia de Beñá de Sorbe (siglo XII), en Guadalajara, o las claves de la catedral de Pamplona (siglo XIV), etc. En música, *Cantigas de Santa María* (siglo XIII), *El Vuelo del halcón*, Maestro Ludovico (siglo XVI). En pintura, Jaime Ferrer (siglo XV), representando a *San Julián el Hospitalario portando un halcón*. Sánchez Coello (1531-1588), representando al archiduque Wenzel de Austria con un gavilán en el puño. En literatura, *El Cantar del Mío Cid*, *La Celestina*, Luis de Góngora en sus *Soledades*, Francisco de Villaspesa (1879-1936) en su poema *El Halconero*, etcétera.

¡Qué importancia, qué gran relevancia, qué profundo sentido diplomático y testimonial adornaba en el Antiguo Régimen a las aves de cetrería!

El halcón maltés: un tributo para la construcción de Europa

Trescientos noventa años después de cuando se entiende se escribió el *Cantar del Mío Cid*, el rey Carlos I de España, V de su nombre en el Sacro Romano Germánico Imperio, protagonizó, junto con los entonces conocidos caballeros hospitalarios de San Juan de Jerusalén, dichos de Rodas, el más bello intercambio que eleva un halcón al más alto valor del protocolo diplomático.

Los caballeros de San Juan habían sido expulsados por Saladino en el año 1187 de Jerusalén, donde realizaban importantísimas y esenciales labores hospitalarias de ayuda a los peregrinos y de salvaguarda de los Santos Lugares. Tiempo después pasaron a residir en la isla de Rodas, donde siguieron manifestándose imprescindibles como garantes de la seguridad en el Mediterráneo, frenando la peligrosa expansión de los turcos, quienes, tras un largo y cruel asedio, lograron también desalojar a los caballeros de la isla, obligándoles a navegar errantes con su escuadra por los puertos mediterráneos.



El contralmirante Serón presidiendo la comitiva española.

Consciente el emperador de la importancia política, militar y social de la orden, no quiso desprotegerlos, y el 24 de marzo de 1530 les cedió a perpetuidad la isla de Malta y los enclaves de Gozo y Trípoli, para que cumplieran con su religión y sus ideales. Mas quiso don Carlos imponer una condición, y fue que la orden reconociese poseer la isla como vasallos del César —en su calidad de rey de las Dos Sicilias— y de sus sucesores, imponiendo el pago de un tributo. ¡Qué bello tributo! ¡Qué épico tributo!, el tributo del halcón maltés, el



El halcón dirigiéndose al patrullero Vigía.

tributo del halcón del Rey. Porque fue éste y no otro el pago que exigió el emperador, quien firmó el acta de cesión de la isla en la ciudad de Bolo-
nia, a cambio de recibir anual-
mente, por Todos los Santos, un halcón adiestrado para la caza de cetrería, que en el siglo XVI era recibido por el virrey de Sicilia y que en los siglos posteriores se entregaba también en la corte al rey de España. Desde la fecha, los ya caballeros de la Orden de Malta cumplieron con su obligación hasta que fueron expulsados de este enclave por las tropas de Napoleón en 1798.



Desembarcando del patrullero *Vigía*.

A su llegada a la Corte, generalmente desde Mallorca, donde solían arribar los buques de la Armada de la Orden, el halcón era custodiado por el Gremio de Halconeros de la Real Caza de Volatería —mandado alojar por el rey Fernando el Católico en los Carabancheles de Madrid, desde el 11 de abril de 1478—. Este gremio, de origen milenario, se disolvió en diciembre de 1748, aunque mantuvo algunos halconeros adscritos al Real Gremio de Monteros para, precisamente, custodiar y adiestrar el halcón maltés; que nunca fue una figurilla artísticamente ejecutada, como magistralmente nos relata Dashiel Hammett, cuando en 1930 publicó la novela *El Halcón Maltés*, sino un halcón peregrino, sacre o tal vez gerifalte, aunque este particular no ha podido todavía ser desvelado.

Los halconeros, alojados en los Carabancheles, cobraban sus sueldos de la Casa de Castilla a través de la Real Junta de Obras y Bosques. Curiosamente, las palomas que se precisaban para el mantenimiento del Halcón Maltés se recaudaban como se desprende del documento custodiado en el A. H. N. sección Nobleza (Frías, 593/29), de un buen número de concejos circunvecinos a la corte. A saber, Leganés, Pinto, Algete, Valdemoro, San Martín de la Vega, Bayona, Barajas, las dos Camarmas, Valdealbero, Torrejón de Ardoz, Arganda, Alcobendas, Ribatejada, Cubas, Parla, Griñón, Humanes, Villanueva, Morata y Torres. Conviene también mencionar que mientras la Real Familia descansaba en Aranjuez, eran los pueblos de Borox y Seseña los que daban alojamiento a la Real Caza de Volatería. En estos periodos, las dos localidades manchegas gozaron los múltiples privilegios que disfrutaban aquellas pobla-

ciones que aposentaban a los halconeros del rey y mantenían su real caza de volatería.

No es por tanto extraño que el emperador Carlos, henchido de espíritu caballeresco, presumiera ante el orbe de su generosidad, al permutar el señorio sobre la isla mediterránea y los enclaves y torres fuertes de Gozo y Trípoli por un halcón. Pues si bien en el orden material no eran comparables, sí lo podían ser en el orden espiritual, pues si la religión de San Juan era un ejemplo de esfuerzo y dedicación hospitalaria, que la situaban en la más alta consideración de la época, era el halcón la más noble de las aves, joya admirada y apreciada que adornó en los reinos hispánicos —desde la más remota Edad Media—, orgulloso el puño de nobles, reyes y emperadores.

El tributo del halcón maltés fue muy apreciado por la Corte española, hasta el punto de que fue señalado por el duque de Frías, a la sazón halconero mayor del rey Fernando VI, como uno de los motivos por los cuales debía ser mantenido en activo el Gremio de Halconeros de la Real Caza de Volatería. En la actualidad, este ancestral gremio ha sido recuperado, gozando del alto patronato de Su Majestad el Rey de España. Entre sus objetivos principales se pueden destacar: la recuperación de las tradiciones que vincularon este ancestral y genuino gremio madrileño con la Corona de España y otras instituciones, así como la promoción, entre los escolares madrileños, del respeto que el medio natural merece, así como los altos valores que adornan esta actividad cinegética, que nos recuerda que el hombre, una vez, vivió integrado en la naturaleza.

La Orden de Malta y la Armada española

Como bien nos enseña Luis Cercós, oficial de la Armada y estudioso de su historia, el 14 de febrero de 1714 el rey Felipe V crea, por medio de una real cédula, la Armada Real española, que unifica los restos de las escuadras del reinado de Carlos II. Durante todo el siglo XVIII, la Armada Real se nutrirá de muchos oficiales procedentes de la flota sanjuanista, entre ellos tres que llegaron a ser secretarios de Estado de Marina: Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada y los baylíos fray Julián de Arriaga, teniente general de la Real Armada, y fray Antonio Valdés Bazán, capitán general de la Real Armada. Hemos de añadir a estos nombres los de los científicos Jorge Juan de Santacilia y Alejandro Malaspina. El primero, jefe de escuadra y capitán de navío de la Real Armada, formó parte de la comisión científica hispano-francesa encargada de la medición del meridiano en las cercanías del Ecuador y de la rectificación de la verdadera figura de la Tierra, y el segundo, capitán de navío y jefe de la expedición científica más importante realizada por los navegantes ilustrados españoles: el viaje alrededor del mundo realizado en las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. A estos nombres debemos añadir

los de Martín Fernández de Navarrete, Cayetano Valdés o el capitán de navío y jefe de escuadra Santiago Liniers y de Bremond, quien entre 1796 y 1802 combatió a los ingleses que atacaban el comercio español, rechazando sus ataques en Buenos Aires y Montevideo (1806-1807), motivo por el que fue ascendido y nombrado virrey, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata.

En este contexto podemos decir que a principios del siglo XIX aproximadamente el 10 por 100 de los oficiales de la Armada española pertenecían también a la Orden de San Juan. Los motivos habría que buscarlos en las diferentes medidas organizativas que se tomaron a partir de la fundación de la Real Armada y especialmente en la fundación en 1717 de la Compañía de Caballeros Guardiamarinas, que intentaba formar a los futuros marinos procedentes de la pequeña y mediana nobleza, lo que suponía un excelente inicio de carrera para los jóvenes aristócratas que, en algunas ocasiones, ya habían sido previamente recepcionados como menores en la Orden de San Juan e iniciado su formación marinera en la primera de las cuatro obligatorias caravanas que los sanjuanistas que aspirasen al grado de comendador debían realizar a lo largo de su vida (del árabe *karaoiiien*, «reunión de hombres», o viajes por mar hechos en las galeras de la Orden y al servicio de ella).

Se entroncaba así la historia de la Armada española con la de la Orden del Hospital, cuya flota tuvo su origen en la segunda mitad del siglo XIII coincidiendo con los años de actividad de la Orden en Tierra Santa y con la Armada de Rodas, que defendió el Mediterráneo durante los siglos XIV y XV hasta la pérdida de la isla en 1480. Precisamente en este asedio y en virtud del privilegio de 1 de agosto de 1480, el rey Fernando el Católico toma bajo su protección, salvaguarda y custodia a la Orden, participando activamente la Marina del Reino de Aragón en la defensa y auxilio de Rodas y de Otranto. Ubicados en Malta, los barcos de la Orden siguen consiguiendo victorias navales, especialmente en los años 1506, 1509, 1510, y continúan participando en diferentes campañas, como las de Corón en 1533 o las de La Goleta y Túnez en 1535. En 1571, tres galeras de la Orden de Malta, *Capitana*, *San Pedro* y *Santiago*, se unen a la Armada de la Santa Liga, integrada por España, Génova, Toscana, Venecia y Malta, y que consiguió la histórica victoria de Lepanto bajo el mando de don Juan de Austria, hermano de Felipe II.

Durante el siglo XVII, la Armada de Malta seguiría combatiendo en Creta, entre 1660-1668, o durante la conquista de Morea en 1687. La alta eficacia mantenida por la Orden en el Mediterráneo durante estos siglos provoca una cierta estabilidad en la zona y, así, durante el siglo XVIII la flota sanjuanista disminuiría paulatinamente su actividad naval y permitiría a sus caballeros la integración en las Armadas de sus respectivas naciones. Esta tradición común se mantiene todavía hoy y así, en 1987, en recuerdo de la vinculación histórica con la Armada española y en homenaje a ésta, la Asamblea Española de la Orden de Malta ofreció la bandera de combate a la corbeta *Vencedora*, durante

TEMAS GENERALES

una brillante ceremonia celebrada en el Arsenal Naval de Cartagena, siendo madrina la marquesa de Sales. Con posterioridad, en 1993 y 1999 el príncipe y gran maestro de la Orden de Malta visitó oficialmente la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra) y el Arsenal Naval del Ferrol, sede de la Zona Marítima del Cantábrico, siendo recibido en ambas dependencias navales con los correspondientes honores de jefe de Estado. Para abundar en esta historia común se celebraron en 1994 y 2000, en el Museo Naval de Madrid, los seminarios «La Orden de Malta, la Mar y la Armada».

Conmemoración del 475 aniversario de la cesión de la isla de Malta



El almirante Serón cumplimentando a la presidenta del Consell de Mallorca.

En el XXX aniversario de la proclamación de S. M. el Rey Don Juan Carlos, promovido por el Real Gremio de Halconeros y con la colaboración de las autoridades de la República de Malta, la Armada española y el Consell de Mallorca, se ha recuperado testimonialmente el antiguo tributo del halcón maltés.

La ceremonia de entrega se efectuó con un vistoso ceremonial en la plaza Mayor de Vittoriosa, ante las autoridades de Malta, presidida por el primer ministro del Gobierno de la República Sr. Lawrence Gonzi, el cuerpo diplomático acreditado y un numeroso

público. En recuerdo de la estrecha relación entre la Armada española y la Orden de Malta, los oficiales superiores de la Armada, los tenientes coroneles de la Armada Manuel Cavaleiro y Carlos Molinero, escoltaron al halconero mayor del Reino a la hora de recibir el halcón de manos de las autoridades maltesas y posteriormente cuando el Halconero Mayor hizo un homenaje al Rey, a la bandera y a España. Al día siguiente, la señora embajador de España en Malta, doña Rosa Boceta Ostos, ofreció una recepción oficial en la embajada de España en Malta, tras la cual el Real Gremio de Halconeros, que custodia el Halcón del Rey, emprendió rumbo a España.

La comitiva española estuvo compuesta por S. A. I. y R. el archiduque Andrés de Habsburgo-Lorena, protector del Real Gremio de Halconeros; el



El teniente coronel de Intendencia Carlos Molinero en la ceremonia de ingreso como halconero honorario.

contralmirante Juan Francisco Serón Martínez, representante de la Armada española en los actos; el halconero mayor del Reino, Antonio de Castro y García de Tejada; los oficiales superiores del Ejército y la Armada española coronel Ricardo Aguirre, tenientes coroneles Manuel Cavaleiro y Carlos Molinero, así como los empresarios y halconeros Arturo Fernández Álvarez, patrocinador principal del Real Gremio de Halconeros y presidente del Grupo Cantoblanco; Antonio Sánchez de León y Cotoner, presidente del Consejo de Gobernadores; Carlos Escudero de Burón, presidente de la Fundación Carlos III; el conseller mallorquín Francesc Buils, Diego Pareja Obregón y de los Reyes en representación de la Real Federación Española de Caza; Francisco del Cueto Dondé; Juan Infante Calafat; Ernesto Serrano Garrido; Mariano Ribera Vázquez, y Antonio Pérez Jota y señora.

Llegada y recepción del halcón maltés en Mallorca

El halcón maltés llegó oficialmente a España a través de Mallorca, desembarcando en la base naval de Porto Pí desde el patrullero de altura *Vigía*, donde las autoridades navales de las islas Baleares y las autoridades del Consell lo recibieron solemnemente el 12 de noviembre de 2005.

TEMAS GENERALES

Antes de desembarcar, como halconero mayor del reino, me dirigí a la dotación del patrullero, formada en proa bajo el mando del capitán de corbeta comandante Augusto Vila, para agradecer las atenciones recibidas por parte de la Armada española en unas jornadas tan históricas como las que estábamos viviendo, pues la recuperación de esta tradición nos recordaba la grandeza de nuestra Patria y su importancia política y cultural a lo largo de los siglos. Al desembarcar fuimos recibidos por el contralmirante Serón, representante de la Armada para la conmemoración, tanto en Malta como en Mallorca; el capitán de navío Jáuregui, jefe del Sector Naval de las Baleares; el conseller Buils, representante del honorable Consell de Mallorca; el embajador de Malta en España, señor Naudi; la embajadora de España en Malta, señora Boceta; el presidente de la Delegación en Baleares de la Orden de Malta, Conrado de Villalonga, así como representantes del Cuerpo de la Nobleza de Asturias, Maestranza de Caballeros de San Fernando, Hermandad de Caballeros Españoles de la Orden de San Miguel del Ala, además de un buen número de caballeros de las órdenes y corporaciones tradicionales españolas.

Posteriormente se celebró una misa solemne en la Santa Iglesia del Cristo de la Sangre, concelebrada por mosén Jaume Rovira y el reverendo padre capellán de la Delegación de la Orden de Malta en Baleares, en la que se bendijo el halcón del Rey. Finalizada la misa se celebró la ceremonia de ingreso de cinco nuevos halconeros honorarios, que prestaron juramento de fidelidad al Rey de España en presencia de Antonia Munar, presidenta del Consell de Mallorca y la alcaldesa de la ciudad. La santa misa, a petición expresa del Real Gremio de Halconeros, se celebró en mallorquín, desarrollándose posteriormente la ceremonia de ingreso en castellano y mallorquín. Con el acostumbrado ceremonial, ingresaron las siguientes personalidades: contralmirante Juan Francisco Serón, conseller de Presidencia señor Buils, conseller de Medio Ambiente Borrás, Rodríguez de Maribona, conde de Alba (Nápoles), teniente coronel de Intendencia de la Armada Molinero, Peter Schreiver, Escorial, que ocupó el grado de oficial con el cargo de mayordomo mayor, y el halconero mallorquín señor Mas, que asistió acompañado por ocho halconeros de la isla portando ocho magníficas aves de presa. La ceremonia religiosa se vio realzada con la intervención del Coro Infantil del Teatro Principal de Mallorca.

Presidida por las banderas de España y de Mallorca, se organizó una brillante procesión cívica por las calles del centro de Mallorca, en la que participaron los halconeros del Rey, la Armada española, el Consell de Mallorca, los embajadores y los caballeros mallorquines de la Orden de Malta. Durante todo el recorrido la comitiva fue acompañada por la Banda de Tambores y Cornetas del Real Gremio de Halconeros, así como por un grupo de quince ministriles ataviados a la federica, que interpretaron bellísimas piezas cortesanas del barroco mallorquín. Una vez en el palacio del Consell

fuimos recibidos en el salón de plenos y, tras los discursos de rigor, recibimos la medalla de oro que el Consell había acuñado para la ocasión: el contralmirante Serón, yo mismo como halconero mayor del Reino y el presidente de la delegación balear de la Orden de Malta.

Por la noche, el honorable Consell de Mallorca ofreció una cena tras la cual el Real Gremio de Halconeros ofreció al Consell el título de protector del Real Gremio, que aceptó y recogió la presidenta, Maria Antonia Munar.

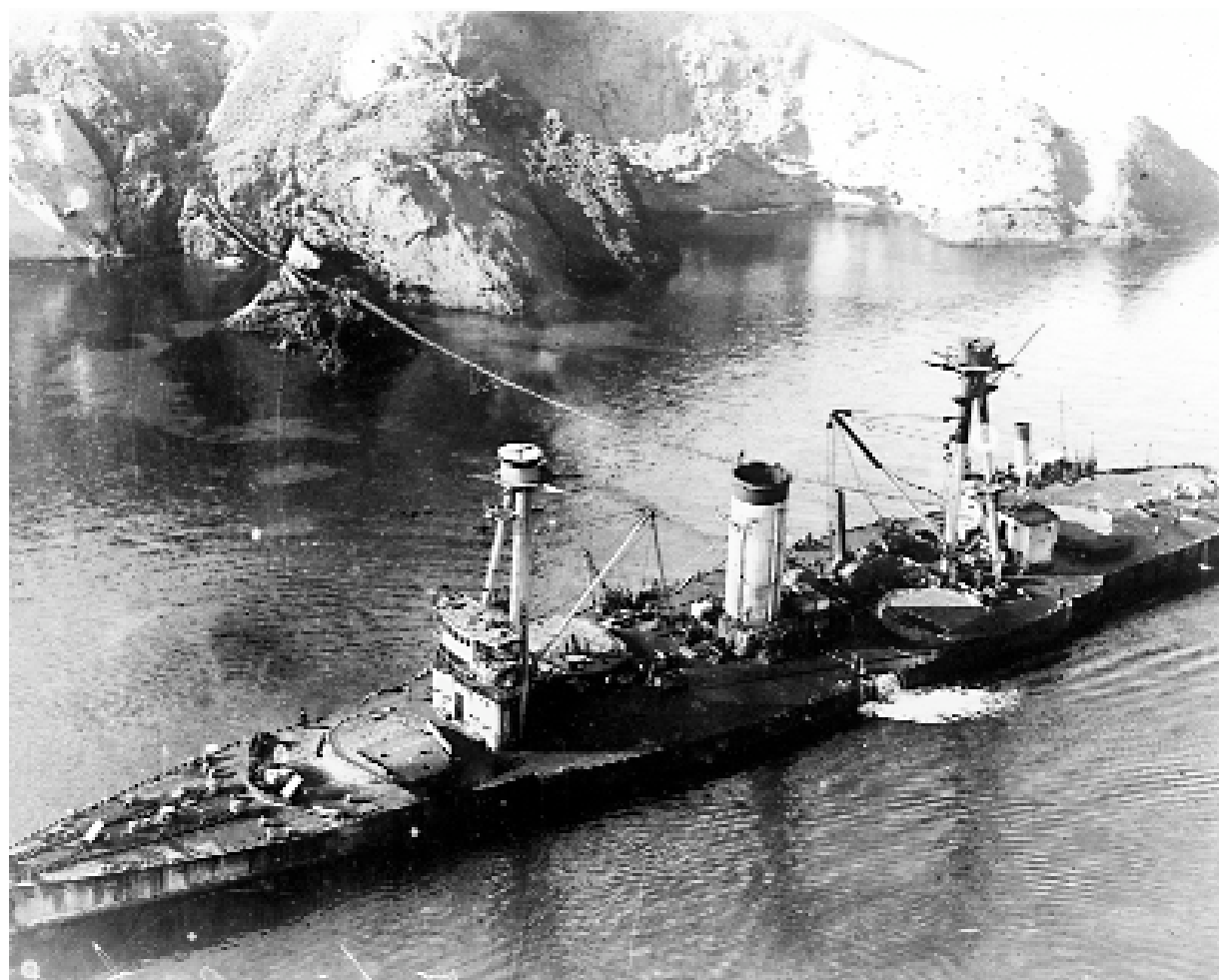
Al día siguiente Antonio Sánchez de León Cotoner ofreció un magnífico almuerzo mallorquín en el palacio familiar de Son Verí en homenaje a la Armada española, en el que se hizo entrega al comandante del *Vigía*, capitán de corbeta Vila, de una placa conmemorativa en agradecimiento por las amabilidades recibidas por los oficiales y demás dotación del patrullero.

La recuperación de esta bellísima tradición, joya de la diplomacia europea, promovida por el Real Gremio de Halconeros y la República de Malta, con la inestimable colaboración de la Armada española y el Consell de Mallorca, ha sido ofrecida a S. M. el Rey en el trigésimo aniversario de su proclamación.

Epílogo: la Armada y el Real Gremio de Halconeros

Si ahondamos y profundizamos y buscamos lo que es común en los hombres y no lo que los diferencia, encontraremos en los miembros de la Armada y en los Halconeros del Real Gremio, afinidades que, si bien enfocadas en actividades harto distintas, son similares en su esencia. La búsqueda de la libertad, en el sentido genuino de la palabra, se une a la audacia en el cumplimiento de sus objetivos, la capacidad de esfuerzo y superación, la entrega, la disciplina, que unidas al idealismo, la cortesía, el estilo franco y, sobre todo, el amor a España y el respeto a sus tradiciones, hacen que los oficiales, para los que la vida no interesa si no es navegando, y los halconeros, para los que un día sin cetrería es un día perdido, puedan a partir de ahora hermanarse, para, unidos, seguir cada uno en su actividad, cumpliendo con el deber de, aquí o allá, honrar a España.





El acorazado *España* embarrancado en cabo Tres Forcas (agosto, 1923).
(Foto: colección César O'Donnell).



¿SIMPLE AFICIÓN O AUTÉNTICA VOCACIÓN?

Alfredo LÓPEZ-VIVIÉ
Capitán de yate



OS que no conocen las cosas de la mar piensan que los marinos deportivos somos simples aficionados a la náutica. Hay verdad en ello, pero no es toda la verdad. Cierto que nuestro primer acercamiento a la navegación ha nacido de la afición más bonita que puede darse en el espíritu deportivo del hombre.

Pero pronto, a medida que vamos tomando conocimiento de la mar, a medida que vamos progresando en los estudios para alcanzar títulos superiores, ya no basta con una mera afición. Poco a poco vamos entrando en la idiosincrasia de hombres de mar.

Y ¿qué significa ser hombre de mar? La gente de la mar tiene un gran sentido de la religiosidad. Cuando estás a bordo de tu barco, tanto si la mar está serena como arbolada, el marino se da cuenta de que esos fenómenos no son obra humana. Vienen de más arriba. Cuando en una noche clara, en la que es fácil reconocer estrellas y constelaciones, se ve que ahí está la obra del Supremo Hacedor. Sentimos entonces que la oración se nos escapa por el hueco de las velas, y llega a lo más alto a través de esa novia y madre y reina y patrona que es nuestra Santísima Virgen del Carmen.

El hombre de mar tiene también una especial predisposición al trabajo ordenado, a cuidar al detalle todas las faenas a bordo para el buen gobierno de la embarcación que le lleve a rendir viaje en el puerto de destino, y por ello pone la mayor dedicación a sus estudios, sobre todo a medida que avanza en la preparación y obtención de los títulos náuticos superiores, hasta alcanzar el máximo: el nombramiento de capitán de yate que le autoriza la navegación por todos los mares del mundo al mando de un buque de cualquier porte.

Por eso el capitán de yate sabe muy bien cómo debe ejercerse ese mando. Porque un barco ni se maneja, ni se lleva, ni se conduce, ni se guía. Se manda y se gobierna, como así lo establece con toda claridad la legislación vigente. No es fácil mandar con acierto. Es mucho más sencillo obedecer. Por eso el que manda debe ejercer su autoridad a bordo desde la convicción del que recibe las órdenes, porque a éste le consta que el que manda sabe hacerlo con más



El *MoviStar* alcanzando al segundo, el *Piratas*, a menos de dos millas de cabo de Hornos. El 1 de marzo de 2006. (Foto: MoviStar Sailing).

conocimiento y mayor experiencia que el subordinado. No se puede ejercer el mando basado simplemente en la mayor jerarquía o la fuerza del ordenante.

El hombre de mar siente profundamente el verdadero sentido de la solidaridad. No la que predicán tantos que se llenan la boca con ese concepto, pero lo vacían de contenido. Los marinos sabemos que cuando hay obligación de acudir en auxilio de alguien que siente peligrar su vida en la mar, acudimos sin mirar razas, nacionalidades, sexo, ni economía del necesitado. Se trata de salvar una vida humana, y basta.

Pero aún hay más. Los marinos tenemos un clarísimo sentido de la patria. En efecto, cuando salimos a la mar y miramos hacia popa, a media que la costa se va desdibujando en la lejanía, sentimos que en esa tierra hemos nacido, hemos aprendido a rezar y comunicarnos, nos han enseñado en el seno familiar los valores que distinguen al ser humano... Y cuando al cabo de unos días regresamos a puerto y comenzamos a distinguir en el horizonte esa misma tierra, nos viene al pensamiento que ahí está la familia que hemos constituido, ahí es donde trabajamos y ahí es donde queremos seguir hasta descansar para siempre en el seno de ese trozo de nuestra patria.

Y para todo cuando queda dicho, ¿basta una simple afición a la mar? En absoluto es necesaria una auténtica vocación por las cosas de la mar, a la que queremos y respetamos como una novia. Por eso los marinos de España decimos *la mar* y no el mar.

A LA COSECHA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR DEL AÑO 1980

Luis MELÉNDEZ PASQUÍN



QUERIDOS compañeros, permitidme que, después de los emotivos actos que celebramos con motivo del XXV aniversario de la Escuela Naval, comparta con vosotros algo que, por su contenido y profundidad, he decidido que en adelante sea guía en el modo de afrontar mi vida, en especial en lo que se refiere a mis relaciones personales.

Podríais preguntaros a qué viene que os suelte este panegírico, pero imagino que, al igual que yo, durante aquel fin de semana os habéis encontrado con viejos amigos, con los que seguro habéis compartido anécdotas, unas buenas y otras no tan buenas, historias que sólo las compartiríais con alguien al que considerarais un «verdadero amigo». Probablemente habéis vuelto a ver gente que, por motivos varios, no veáis desde algún tiempo, quizá demasiado; es más, estoy seguro que, en ocasiones, hasta desde el mismo momento en salimos por la puerta de Carlos I. Pero sé que a pesar de ello habéis sido capaces de mantener una conversación tan animada y fluida que más parecía que os habíais visto la tarde o la semana anterior. Imagino que os habrá pasado como a mí, que os habréis preguntado el porqué de no haber hecho algo más por mantener esos lazos, con tal o con cual compañero. ¡Con lo bien que nos llevábamos! ¡Me daba vergüenza hasta preguntarle que ha sido de su vida! ¿Qué es lo que hace que nos salga con naturalidad? Me da la impresión que no es más que el resultado de una amistad bien asentada, cimentada en vivencias que aunque parezca que pertenecen a años pueriles no han sido tan estériles, ya que han demostrado que han dejado un poso profundo.

Después de este pequeño preámbulo en el que poneros en situación, estoy seguro de que habréis intuido acerca de qué va el tema. Fácil, mi intención es hablaros de la amistad, término que muchas veces creo que no es bien comprendido por las circunstancias de la vida y no quisiera decir que de la idiosincrasia de nuestra, hoy en día, peculiar profesión.

La historia comienza en Lisboa, en donde, por casualidad, cayó en mis

manos un artículo acerca de lo que para quien lo escribía, significaba el concepto de la «Amistad». Como os digo, produjo en mi impacto tal que desde ese mismo momento no he dejado de pensar que tenía la obligación de compartirlo con el mayor número de gente, y que mejor oportunidad que empezar con vosotros, mis «Compañeros del Alma».

En su artículo, el autor decía cosas de tal calado como —no pienso adueñarme de algo que no me pertenece— que «La Amistad tiene la misma consistencia que una pompa de jabón en el aire». «Que es tan fuerte y frágil a la vez, o quizás «sea la cosa más frágil que podamos encontrar en nuestra vida». Precisamente, creo que es por esta razón, por la que nuestro autor nos da una serie de consejos que estima necesarios o fundamentales si queremos que ese hilo perdure siempre.

Al igual que a nuestro escritor, me imagino que vosotros también, he ido haciendo y perdiendo Amigos a lo largo de mi vida, cosa que desgraciadamente ha sido con demasiada frecuencia. Unas veces por motivo de la poca estabilidad de mi familia, me refiero a la paterna, y otras por mi aparentemente alocada carrera, ambas del mismo gremio. Podría decir que casi he perdido más gente en mi vida que la que he encontrado, a veces me asombra que todavía quede alguien que pueda permanecer a mi lado. Precisamente es a este grupo a las que expresamente quiero dirigir el contenido de este artículo.

Fijaros lo que el portugués decía: «Un Amigo no sale de la nada», «No aparece de repente», «No es ni un Mimo ni una tarjeta de teléfono móvil, que viene precargado», «ni es posible usarlo a nuestra conveniencia». Su experiencia le decía que un Amigo tiene que ser hecho con paciencia, como si se tratara de construir un edificio diseñado por un arquitecto miope y con la ayuda de un grupo de obreros ciegos.

También, decía frases tales como que, «Curiosamente lo contrario de hacer un Amigo no es deshacerlo». «Que en la Amistad nadie tiene el poder de hacer o deshacer nada». «Que el hilo que une la Amistad es más duro que el Titanio y más caro que el Oro». «Que una Amistad una vez hecha es capaz de mover montañas». Cosas que, con solo hacer un poco de memoria, al que le quede, encontraríamos claros ejemplos que nos confirmarían que no anda mal encaminado.

Si tenemos en cuenta que en la Tierra cohabitan millones de personas, es fácil darse cuenta de que a lo largo de nuestra vida encontraremos gran cantidad de gente que nos agrada y a las que sería fácil coger cariño, y otras a las que agradaremos nosotros. Pero el destino, como siempre, se empeña en contrariar a las matemáticas, ya que por una u otra razón, el ser humano tiene una capacidad limitada de gustar o de ser gustado.

Cierto día, hace ya unos años, un Amigo, que ahora calificaría como «Un Amigo verdadero» trató de decirme algo y no le presté demasiada atención. Por aquel tiempo, yo era tan sordo, como los jóvenes acostumbran a ser. Pero además, estaba tan preocupado conmigo mismo, que no me daba cuenta que

somos únicamente aquello que a los que gustamos se empeñan en afirmar que somos. Ese amigo mío pensaba que yo era muy inteligente. Tengo que reconocer que no era menos burro de lo que soy hoy en día. La diferencia es que él creía en mí, y yo no tanto en él.

Continuando con mi estupidez, seguí mi vida coleccionando únicamente fiestas, bares y personas. Cambiaba de compañía como quien cambia de camisa, o de ropa interior. Pensaba que la fuente de la amistad era infinita. Sólo me percaté que no era así cuando ésta se secó.

Supongo que lo que ese amigo me quiso aconsejar eran cosas tan sencillas como las que ahora me permito transmitirlos:

- Siempre que puedas llama por teléfono. Di que estás vivo. Uno no va a estar vivo siempre, y el día que no lo estés será demasiado tarde para comprender cuán importante era tu existencia para los otros.
- Siempre que puedas invita. Aunque sepas positivamente que la respuesta será un «no» rotundo. Convidar es el ejercicio de compartir, y debemos tener claro que compartir no es lo mismo que dividir. Quien comparte no pierde nada. Compartir es hacer dueño de una misma cosa a varios, cuanto más compartas más tendrás. Podríamos decir que compartir es el verdadero milagro de la multiplicación.
- Siempre que puedas simplifica. Hemos de llegar a la conclusión de que, cuando queremos, las cosas son menos complicadas de lo que aparentan. Ser fiel, por ejemplo, es fácil, basta no mentir, no engañar, no dejar de decir la verdad. No intentes ser más experto que los demás, ni intentes tener varias vidas paralelas. ¡Ya es difícil tener una sola! Sé feliz con lo que tienes. Date cuenta de que lo que tienes ya es mucho. Y sobre todo, que lo que tienes es bueno.

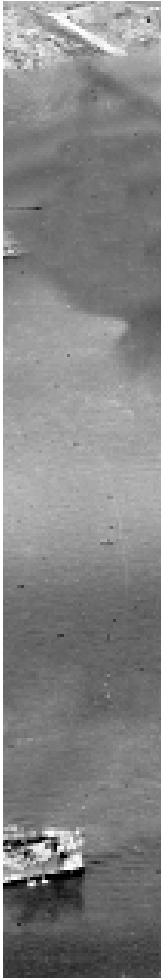
Tal vez si hubiera escuchado entonces a aquel amigo, hoy podría salir con él a cenar, o a tomar unas copas y hablar de cosas normales de la vida. Seguro que estará en algún lugar del planeta, compartiendo sus pensamientos con alguien que merece su compañía mucho más que yo. No sé si lo perdí. ¿Será posible que algún día vuelva a recuperarlo?

Como decía un tío del escritor «amigos son aquellos que aun conociendo todos nuestros defectos les seguimos gustando».

Queridos compañeros, espero no haberos aburrido mucho, pero como os dije mi único anhelo es compartir estos sencillos consejos y confiar en que sirvan para que, a los que Dios les de salud, puedan celebrar más que la salida de la Escuela, la entrada, que para mí fue el «bendito día que os conocí».



Acorzados *Jaime I* y *Alfonso XIII* oreando coys en el muelle de La Curra del puerto de Cartagena el 5 de octubre de 1928. (Foto: colección César O'Donnell).



REFLEXIONES DE UN LECTOR DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA

Juan Manuel HIDALGO DE CISNEROS ALONSO



A REVISTA GENERAL DE MARINA ha sido, desde hace ya muchos años, el vínculo que, a modo de cordón umbilical, ha permitido nutrir de valiosa información mis ansias marineras, por lo que creo que, en agradecimiento a lo que de ella he recibido, debo devolverle alguna información que le permita conocer el perfil de uno de sus fieles suscriptores, que puede reflejar también el de otros muchos aficionados a la mar a quienes los avatares de la vida nos han situado a muchos kilómetros de la costa.

La afición al mar nació conmigo. A lo largo de la vida me han hecho infinidad de análisis de sangre, pero en ninguno ha aparecido en mis venas el menor rastro de agua salada, por lo que deduzco que lo mío debe de ser una cuestión de genes.

Tampoco ha habido muchos marinos en mi familia, aunque sí militares, pero los que hubo dejaron una impronta especial que ha llegado hasta mí sobre todo a través de dos de ellos, Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre, teniente general de la Real Armada, que combatió en Trafalgar como jefe de Escuadra embarcado en el navío *Santísima Trinidad* y que fue el último virrey de España en el Río de la Plata, y su padre, Francisco Hidalgo de Cisneros Seijas, que llegó también al grado de teniente general de la Real Armada.

Problemas de salud me impidieron cursar los estudios necesarios para llegar a ser un profesional de la mar, que era lo que me gustaba, y por ello siempre he sentido la necesidad de estar cerca de los hombres y mujeres del «botón de ancla» y mantener contacto con las cosas de la mar y en especial con la Armada.

Media cáscara de nuez, tres perdigones, un palillo unido a ellos en el fondo de la misma con unas gotas de cera y un papel de fumar a modo de vela componían la arquitectura naval de mis «navíos de guerra», con los que desarrollaba terribles batallas en las aguas de un pozo en el jardín de la casa de mi abuela.

Trozos de papel y cartón pegados con cola formaban el casco de mis «cargueros», que arbolaban mástiles y puntales hechos con palos cogidos del suelo y sujetos con hilos del costurero de mi madre, y que me permitían jugar durante horas con la estiba de aquellos «buques».

Cuando me hice mayor incluso conseguí hacer, aunque tardé ocho años, un modelo de mi barco preferido, el *Juan Sebastián de Elcano*. En él realicé una travesía de Marín a Cádiz el año 1984. Era su comandante el capitán de navío Manuel de la Puente; su segundo, el capitán de fragata Juan Vázquez-Armero Durán, y los tenientes de navío José Luis García Velo, Ramón Díaz de Guevara, José M.^a Caravaca de Coca, Juan Solís y Juan Martín Nieto, así como el inefable Alfonso.

Con el tiempo encontré en la Marina de Pesca y en la Deportiva la salida al mar que tanto necesitaba. Participar en la pesca del bonito con las pequeñas embarcaciones de los profesionales del Cantábrico, navegando al NW para poder volver en popada rumbo a casa si saltaba la «Galerna», era una experiencia única. Todavía no se había extendido el uso de la caña y el carrete, por lo que se largaba y recogía a mano el aparejo de nylon que había sustituido al hecho con crines de caballo anudadas unas a otras y que yo llegué a conocer. Una panocha de maíz como cebo, unos dediles en las manos para no quemarte con la línea cuando la presa tiraba con fuerza, mucha habilidad y paciencia y un «caco» para embarcar el pez una vez vencida su resistencia, eran las claves del éxito.

Ya en el marco de la pesca deportiva tuve la suerte de formar parte del equipo que, también en aguas del Cantábrico, organizó, en el año 1955 en Lekeitio, el I Campeonato de España de Pesca de Atún, y de colaborar en esta apasionante modalidad de pesca durante muchos años, incluyendo, en la década de los 90, otros campeonatos de España, esta vez en el Mediterráneo, y concretamente en Garraf, y en los que se cobraron piezas de casi 300 kg de peso.

La navegación a vela es algo fascinante y, aunque no participé en grandes regatas, sí pude contribuir a la divulgación de esta afición, ayudando a la puesta en marcha, el año 1970 en Lekeitio, de una Escuela de Vela con los primeros *Optimist* que aparecieron en el mercado. También en Garraf he tenido la satisfacción de trabajar para la Sección de Vela, organizadora de importantes eventos y campeonatos de clases olímpicas, de regatas de la categoría de la *Mare Nostrum* y de su magnífica Escuela de Vela.

En el año 1972, y como culminación de las regatas que, desde hace años, se celebraban desde Francia e Inglaterra hasta puertos del norte de España, organizamos en colaboración con el Royal Ocean Racing Club (RORC), la regata para barcos de la «Clase Crucero», entre Lymington y Lekeitio. En ella participaron los mejores navegantes de la época, como el mítico y malogrado Eric Tabarli, a bordo del *Pen Duick II*, y todos, empezando por el RORC, dieron una lección de solidaridad y deportividad cuando, al llegar, se encon-

traron con las instalaciones del Club organizador destrozadas por un atentado terrorista. Allí también estuvo la Armada.

Eran la *V-18* y el *Centinela* los barcos que normalmente cuidaban, en aquellos tiempos, del buen desarrollo de los campeonatos y de las regatas, y embarcar en ellos para hacer el seguimiento de los mismos, hacía que me sintiera en mi elemento. Allí conocí, entre otros, al que fue comandante de la *V-18*, el entonces teniente de navío Cristóbal Colón, una de las víctimas años después de la barbarie terrorista, y a su contramaestre Ignacio Chacartegui, que era también una institución en la Armada. Sus «marmitakos» hechos a bordo eran algo excepcional. Jubilado y ya mayor, festejaba con nosotros un día del Carmen cuando a los postres, y al son del *txistu* y el tamboril, se puso a bailar la jota encima de la mesa. Con el «meneo», se le desconectó el marcapasos que llevaba y cayó redondo, pero el doctor Isidro Salinas, el famoso médico de la Vuelta a España en aquellos años de Loroño y Bahamontes, que estaba con nosotros, se lo llevó rápido y lo enchufó de nuevo, con lo que todo quedó en un buen susto.

Una de las travesías más interesantes que recuerdo fue la que realicé a Barcelona durante la celebración de la Olimpiada de 1992. La recalada estaba marcada en un punto situado a cinco millas al sur de Barcelona, donde la fragata *Reina Sofía* obligaba a identificarse y te marcaba el rumbo para entrar en puerto. El espectáculo en el interior del mismo era impresionante con los grandes «cruceiros» atracados como hoteles flotantes y toda clase de embarcaciones de los tipos y tamaños más diversos bajo un ambiente extraordinario.

Las singladuras por el Cantábrico y el Mediterráneo han pasado a ser hoy navegaciones a través de Internet. El hacerlo con la ayuda del sol y las estrellas, a la estima o con el GPS y el radar para arribar a puerto seguro, ha sido sustituido por las recaladas en las páginas *web*, a través de «Mis Favoritos», lo que permite seguir día a día las regatas más importantes o conocer la posición y los avatares, por ejemplo, del buque oceanográfico BIO *Hespérides*.

Mis aficiones marineras se complementan con la lectura de libros relacionados con temas marinos, especialmente los que hacen referencia a los tiempos de Trafalgar, a los acontecimientos ocurridos en la mar durante nuestra Guerra Civil, o al papel desarrollado durante la Segunda Guerra Mundial por todas las marinas de los diversos países que en ella participaron. Junto a la actuación de las marinas aliadas tanto en el Pacífico como en el Atlántico, con mención especial al Desembarco de Normandía, son bien conocidas las actividades, con sus luces y sombras, de los submarinos alemanes durante la batalla por el dominio del mar, pero pocos saben que cuando ya todo estaba perdido, en los últimos cuatro meses de la contienda, la Marina de guerra alemana escribió uno de los capítulos más heroicos de su historia cuando, con los pocos barcos que le quedaban activos, consiguió transportar en el mar Báltico, de este a oeste, para evitar su caída en manos de las tropas soviéticas, a 2.401.367 hombres, mujeres y niños; 33.082 personas murieron en el intento,

TEMAS GENERALES



Actos celebrados en la cubierta del portaaviones *Príncipe de Asturias*, el 21 de octubre de 2005 en aguas de la bahía de Cádiz con motivo del 200 aniversario de la batalla de Trafalgar.

un 1,3 por 100 del total de evacuados, siendo las pérdidas más destacadas las producidas por el hundimiento de los buques *Goya* (6.666 desaparecidos); *Cap Arcona* (5.594) y *Wilhelm Gustloff* (5.384).

Si mi travesía en el *Juan Sebastián de Elcano* marcó un hito en mi vida, no lo ha sido menos la singladura realizada en el portaaviones *Príncipe de Asturias* el pasado 21 de octubre de 2005, con motivo de los actos conmemorativos del 200 aniversario de la Batalla de Trafalgar y en que volví a encontrarme con la fragata *Princesa Sofía*. Todos mis sentimientos se exteriorizaron en aquellos momentos, y con gran emoción sentí la satisfacción de ser descendiente de uno de aquellos valientes; de haber nacido en un país como España, y la de estar vinculado a esa Armada de la que todos estamos orgullosos y a la que, con la ayuda de Dios y de la Virgen del Carmen, esperamos ver progresar y seguir con su noble misión de servir a los intereses de nuestra Patria.

Estoy seguro, y así se lo deseo, de que la REVISTA GENERAL DE MARINA continuará, por muchos años, haciéndonos llegar ese soplo de brisa marina cargada de salitre, de recuerdos y de confianza en el futuro que nos permita respirar y vivir las cosas de la mar, como si en ellas participásemos, a todos los marinos de tierra adentro.



GESTIÓN POR PROCESOS (II). LA GESTIÓN POR PROCESOS EN LA ARMADA

Francisco J ROMERO CAMELO



Rubén RODRÍGUEZ PEÑA



Introducción



En el artículo anterior intentábamos hacer evidente la necesidad del cambio en la forma de trabajar de la Armada y apuntar las características de la Gestión por Procesos. En este artículo se resumirán los trabajos realizados hasta ahora y la «hoja de ruta» que se ha marcado el Equipo de Implantación de Procesos para avanzar en el diseño e implantación de la Gestión por Procesos en la Armada. Recordemos que el Equipo de Implanta-

ción de Procesos, creado en mayo de 2005, es el responsable del diseño, definición e implantación del enfoque organizativo conocido como Gestión por Procesos en la Armada.

Los Procesos Fundamentales

El proyecto de implantación de la Gestión por Procesos en la Armada se ha estructurado en una serie de fases sucesivas, la primera de las cuales ha implicado la definición, diseño e implantación de los llamados Procesos Fundamentales de la Armada (objetivo de la Fase I, llevada a cabo hasta diciembre de 2005).

¿Qué es un Proceso Fundamental (en adelante, PF)? Según se establece en la directiva 02/2005 del AJEMA, es el «conjunto de actividades básicas permanentes que posibilitan al AJEMA cumplir su misión principal de Preparación de la Fuerza y de la Administración de los Recursos de la Armada».

Los diez Procesos Fundamentales, tomados en conjunto, constituyen el ciclo de planeamiento y control de la actividad de la Armada. Como se muestra en la Figura 1, los productos resultantes de los PF son principalmente las directivas y planes que permiten al AJEMA y a todas las autoridades superio-

PROCESOS FUNDAMENTALES		PRODUCTOS RESULTANTES
PF0 Dirección a largo plazo	→	Visión a largo plazo
PF1 Definición de Objetivos	→	Líneas Generales de la Armada
PF2 Preparación de la Fuerza y Generación de Recursos	→	Directiva Preparación Fuerza Directiva de Recursos
PF3 Preparación de la Flota	→	Plan Preparación de la Flota
PF4 Preparación de la F.A.M.	→	Plan Preparación de la F.A.M.
PF5 Preparación de la F.I.M.	→	Plan Preparación de la F.I.M.
PF6 Admón. Recurso Personal	→	Plan Admón. Recurso Personal
PF7 Admón. Recurso Material	→	Plan Admón. Recurso Material
PF8 Admón. Recurso Financiero	→	Plan Admón. Recurso Financiero
PF9 Evolución de la Organización	→	Directiva Control Orgánico

Figura 1. Procesos Fundamentales de la Armada y sus productos.

res planear la actividad de la Armada a largo, medio y corto plazo. Durante 2005 ocho de los diez Procesos Fundamentales, del PF-2 al PF-9, han sido diseñados y documentados por el Equipo de Implantación de Procesos con la contribución de las autoridades superiores de la Armada.

Para cada Proceso Fundamental el Equipo de Implantación de Procesos identificó qué actividades eran necesarias realizar para obtener el producto, qué unidad tenía que realizarlas, qué documentación necesitaba para ello, a quién debía entregar el producto de su trabajo, cuándo y cómo debía hacerlo, etcétera.

Con la información recogida ha sido posible construir una secuencia coherente de las actividades de los procesos, representándola en diagramas de flujo. Además, se han identificado indicadores de rendimiento que permiten medir los resultados de los procesos, y se ha comunicado a todos los involucrados la nueva forma de trabajo, de manera que el planeamiento del año 2006 se ajuste, en la medida de lo posible, a lo dispuesto en los Procesos Fundamentales del PF-2 al PF-8.

¿Cómo funciona el ciclo de planeamiento con los Procesos Fundamentales? De una forma muy resumida podemos decir que los diez procesos forman una secuencia continua de actividades de Planeamiento y Control (ver figura 2). Los productos de los procesos de largo y medio plazo, PF-0 y PF-1, aportan

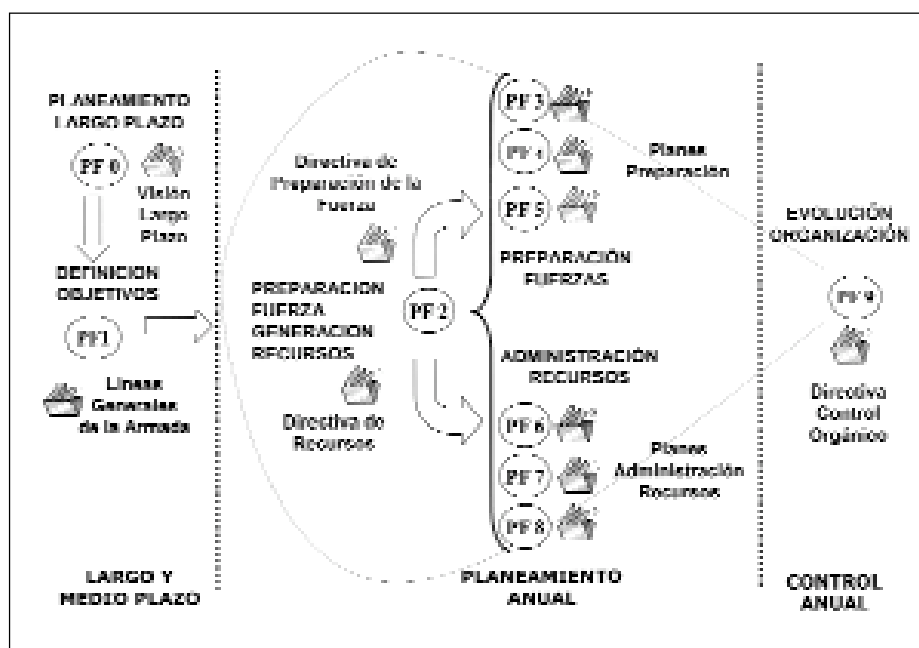


Figura 2. Ciclo de los Procesos Fundamentales.

TEMAS PROFESIONALES

una visión de lo que la Armada debe ser en el futuro y constituyen las bases que fijan directrices y prioridades al planeamiento anual, que está contenido en los procesos del PF-2 al PF-8. En el PF-2 el AJEMA da las directrices básicas para la preparación de la Fuerza (Directiva de Preparación de la Fuerza) y la administración de los recursos (Directiva de Recursos) en cada ciclo anual de actividad y con una previsión bienal. Las autoridades superiores de la Fuerza y del Apoyo, al recibir estas directivas, elaboran sus planes de actuación anual siguiendo la secuencia de actividades (también llamado diagrama de flujo) establecida en los correspondientes Procesos Fundamentales. El PF-9 constituye un mecanismo de cierre y control sistemático de todo el sistema que asegura la mejora continua de las actividades de la organización mediante el análisis de los resultados obtenidos durante el año considerado.

Pero no sólo se han diseñado los Procesos Fundamentales, ya que además algunos de ellos se han ejecutado conforme a los diagramas de flujo diseñados. Así como se aprecia en la figura 3, dos directivas y tres planes ya han sido firmados. Con toda probabilidad, cuando este artículo sea publicado habrán sido firmados los tres planes restantes y estará en marcha la elaboración de la tercera directiva, producto del PF-9.

Siguiendo la filosofía subyacente en la Gestión por Procesos (recordemos que este modelo favorece, por encima de todo, la mejora continua) el Equipo

PROCESO	PRODUCTO	FECHA
PF-0 Dirección Largo Plazo	La Armada Necesaria	23.02.03
PF-1 Definición de Objetivos	Líneas Generales	05.10.04
PF-2 Preparación Fuerza y Generación Recursos	Directiva Preparación Directiva Recursos	24.11.05 02.02.06
PF-3 Preparación de la Flota	Plan Preparación Flota	15.12.05
PF-4 Preparación de la F.A.M.	Plan Preparación F.A.M.	14.12.05
PF-5 Preparación de la F.I.M.	Plan Preparación F.I.M.	23.01.06
PF-6 Administración del Recurso de Personal	Plan Administración Recurso Personal	
PF-7 Administración del Recurso de Material	Plan Administración Recurso Material	
PF-8 Administración del Recurso Financiero	Plan Administración Recurso Financiero	
PF-9 Evolución de la Organización	Directiva de Control Orgánico	

Figura 3. Productos de los Procesos Fundamentales que ya han sido firmados.

de Implantación ha identificado una serie de lecciones aprendidas en el 2005 que se tendrán en cuenta para introducir mejoras en los Procesos Fundamentales durante su plena implantación en 2006.

El Portal de Procesos

Para que la Gestión por Procesos pueda lograr su objetivo de mejorar la gestión de la Armada hay que ser especialmente cuidadosos a la hora de implantar los procesos diseñados, lo que supone que hay que asegurar que las personas los acepten, los entiendan, los aprendan y consideren «sus procesos», abandonando prácticas de trabajo previas al modelo. Uno de los elementos clave para conseguir este objetivo es la Comunicación, que debe orientarse a conseguir el máximo nivel de difusión, informando del alcance de las distintas actuaciones que se están llevando a cabo y de los trabajos a futuro.

Como soporte a dicha comunicación se ha habilitado en Intranet de la Armada un Portal de Procesos (ver figura 4) (1), activado el pasado mes de diciembre por mensaje del AJEMA, que permite acceder al diagrama de flujo de cada uno de los procesos que se vayan diseñando y a la documentación general asociada.

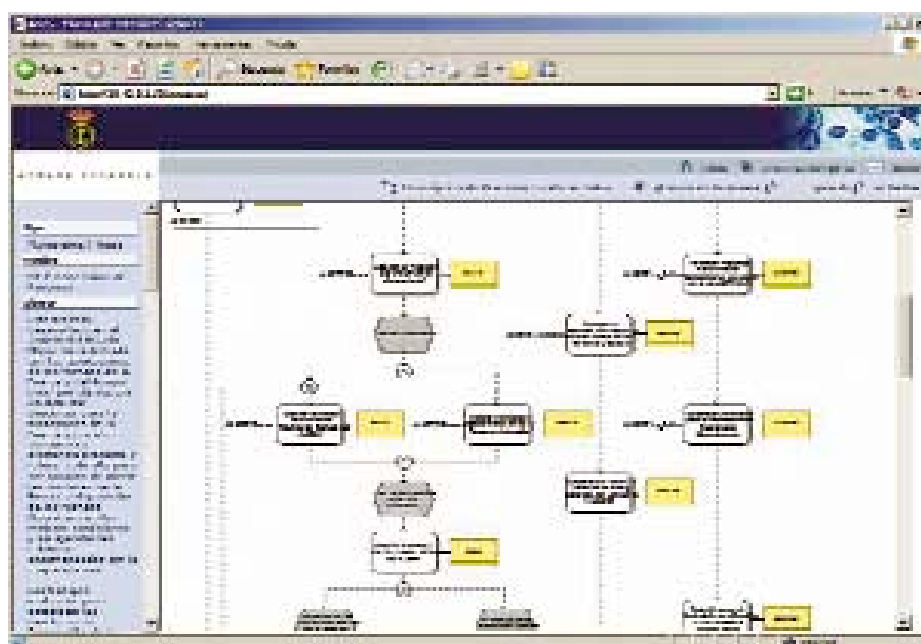


Figura 4. Vista de un Proceso Fundamental en el Portal de Procesos.

TEMAS PROFESIONALES

En este portal, además de los diagramas de flujo, aparece diferente información relativa a cada Proceso Fundamental, inclusive la descripción detallada de las diferentes actividades que se llevan a cabo.

Asimismo, permite el acceso a información genérica sobre la Gestión por Procesos en la Armada: objetivos, beneficios, alcance, marco de actuación, metodología de trabajo, etcétera.

Automatización de los procesos

Hemos de señalar que, en un futuro próximo, se pretende automatizar un PF como experiencia piloto para el resto de procesos. ¿Qué significa esto? Muy sencillo: con el trabajo realizado hasta ahora cualquier participante en una de las actividades de un Proceso Fundamental puede consultar en el Portal de Procesos toda la información disponible al respecto. Con ello sabrá qué es lo que tiene que hacer, cuándo, para qué, etc. Una vez automatizado el proceso, ya no tendrá necesidad de buscar las actividades en las que participa. Directamente, al entrar en su ordenador con su contraseña y clave de usuario sabrá cuáles son las actividades que tiene pendientes en relación con los procesos de trabajo en los que participa.

Dicho de otra forma, en el futuro próximo, cada uno de los miembros de nuestra organización sabrá qué tiene que hacer, para qué, cuándo, para quién, qué necesita consultar, etc. Todo ello con independencia de si lleva dos años o dos días en el destino.

Siguientes trabajos

A principios del mes de enero comenzó la II Fase de la Implantación de la Gestión por Procesos en la Armada. Como hito de inicio de esta Fase II, durante la tercera semana de enero, se ha celebrado un Seminario en la Escuela de Guerra Naval para formar a nueve oficiales en la Gestión por Procesos, además de comunicar los trabajos realizados durante la Fase I y las actividades previstas para la nueva Fase. Estos oficiales integrarán los equipos de trabajo que, liderados por los miembros del Equipo de Implantación de Procesos, se crearán en las estructuras de las diferentes autoridades superiores de la Armada para acometer los trabajos de implantación durante 2006.

Ya somos más de quince oficiales involucrados en el proyecto de implantación junto a tres consultores de la empresa Soluziona.

Para 2006 tenemos fijados dos grandes objetivos:

- Realizar el planeamiento anual de la Armada siguiendo la secuencia establecida en los Procesos Fundamentales e introducir en éstos las

mejoras que se consideren convenientes, siguiendo la filosofía de la Gestión por Procesos.

- Identificar y documentar todos los procesos de trabajo que ejecutan lo dispuesto en el planeamiento.

Sobre el primer objetivo

El primer paso será el análisis de la actividad durante 2005, en el seno del Proceso Fundamental PF-9 de Evolución Orgánica. Con este primer paso se busca tomar medidas para la mejora o adaptación de la organización a la vista de los resultados obtenidos, de las propuestas de las diferentes autoridades o de los cambios en el entorno.

Estas mejoras o adaptaciones orgánicas podrán afectar tanto a la estructura, como a las personas, a la tecnología, al entorno o muy especialmente a los procesos de trabajo. Se trata de trabajar de la forma más eficiente identificando medidas que nos permitan avanzar en la excelencia en los siguientes aspectos:

- Modificar una dependencia orgánica (estructura).
- Mejorar la formación de los miembros de la organización (personas).
- Incorporar un sistema que apoye un determinado proceso (tecnología).
- Proponer al Órgano Central modificaciones normativas (entorno).
- Suprimir una actividad que no aporta valor añadido a un proceso (procesos).

El paso siguiente arranca con la elaboración de las Directivas que orientan la actividad de la Armada y son complementadas con los Planes que elaboran las diferentes autoridades funcionales. A finales de noviembre de 2006 estará «planeada» la actividad de la Armada para 2007, teniendo en cuenta las mejoras derivadas del análisis de la actividad anterior.

Sobre el segundo objetivo

Durante 2005, al mismo tiempo que se documentaban los Procesos Fundamentales, se han identificado los procesos de trabajo que permiten cumplir lo planeado en las Directivas y Planes producto de los Procesos Fundamentales.

Estos procesos de trabajo abarcan actividades de nuestra organización, como el adiestramiento, el reclutamiento, la obtención y mantenimiento del recurso de material, la gestión de personal o la contratación. Para cada Proce-

TEMAS PROFESIONALES

so Fundamental se han identificado entre seis y ocho procesos de trabajo que hay que diseñar y documentar.

El volumen de trabajo ha aumentado considerablemente, por lo que ha sido necesario aumentar el número de oficiales con la formación necesaria para poder participar en las citadas tareas de diseño y documentación de los procesos de trabajo. Según avanza el proyecto el número de involucrados aumenta necesariamente. Pensemos que los diez Procesos Fundamentales de la Fase I han pasado a ser más de treinta procesos de trabajo identificados para la Fase II. Cada vez los procesos de trabajo son más específicos y se necesita, para su desarrollo y documentación, la participación de los que conocen su mecánica y pueden aportar su conocimiento para mejorarlos.

Si todo va bien, a finales de 2006 una parte importante de la actividad de la Armada estará plasmada en diagramas de flujo. Las actividades estarán identificadas, documentadas, descritas, etc., y todos sabremos lo que tenemos que hacer para contribuir a una Armada mejor.

En el primer artículo sobre Gestión por Procesos se hicieron referencias a «la mejora continua», a la búsqueda de la «satisfacción del cliente». La base de esa mejora, la base de la Gestión por Procesos, es la medición. ¿Para qué medimos?, para controlar. ¿Para qué controlamos?, para dirigir. ¿Para qué dirigimos?, para mejorar. En el próximo artículo nos proponemos dar a conocer el sistema de medición que estamos diseñando.

(1) Para acceder al Portal basta con pulsar el enlace Portal de Procesos que hay en el menú Enlaces de la página principal de la *Intranet* de la Armada.



HUMAN SYSTEM INTEGRATION

LA OPTIMIZACIÓN DEL RECURSO DE PERSONAL A BORDO

José Enrique GUARDIA DE LA MORA



N los tres primeros días del mes de febrero pasado, a jornada completa, tuvo lugar en la ciudad de Amsterdam un interesante y provechoso Seminario Internacional de Optimización del Recurso de Personal a Bordo (*Optimal Manning Workshop*), organizado por la Marina holandesa, y en el que estuvieron presentes delegaciones de seis países del entorno occidental de nuestra Armada (Holanda, la anfitriona, Reino Unido, Alemania, Canadá, Suecia y España). En total había unos cuarenta participantes, la mitad de ellos marinos (muchos en activo y otros en la reserva), y la otra mitad ingenieros de distintas ramas y especialidades, los unos y los otros, en su mayor parte, destinados en los departamentos de Planes o de Personal de sus Estados Mayores, o en las jefaturas logísticas de sus respectivas armadas o ministerios de Defensa, todos ellos relacionados directamente con el diseño de buques de guerra, amén de varios oficiales en activo destinados en puestos operativos de la Flota de sus respectivas marinas.

Inicialmente, los que componíamos la representación española, teníamos la idea preconcebida, influidos por nuestra propia problemática y experiencia, de que el tema estaba relacionado con los problemas de reclutamiento y retención y con la escasez de personal. Pero pronto comprendimos que no era así. De hecho, tan sólo el Reino Unido mencionó en sus presentaciones, junto con nosotros, la problemática del reclutamiento. En realidad, el seminario estaba encaminado al acercamiento de posturas, compartiendo iniciativas y soluciones, respecto al diseño integral de los buques de guerra del futuro para conseguir de ellos las máximas prestaciones que se pudieran corresponder con su capacidad operativa y tonelaje, pero con unas dotaciones optimizadas (en este caso reducidas), muy por debajo en número de lo que, en los parámetros actuales o pasados, nos pudieran hacer pensar esas mismas toneladas.

Dicho de otra forma más plástica: averiguar entre todos cómo construir, con las mismas prestaciones operativas, o las que se definen del análisis de las

previsibles futuras misiones, amenazas y escenarios, buques de guerra del mayor tonelaje posible con la mínima dotación necesaria. Y ello para abaratar al máximo los costes del ciclo de vida. Hago aquí una primera mención a la relación entre volumen interior del buque y tamaño de la dotación, por su influencia radical en lo que luego se descubrió como faceta más atractiva del seminario: la importancia de la calidad de vida a bordo.

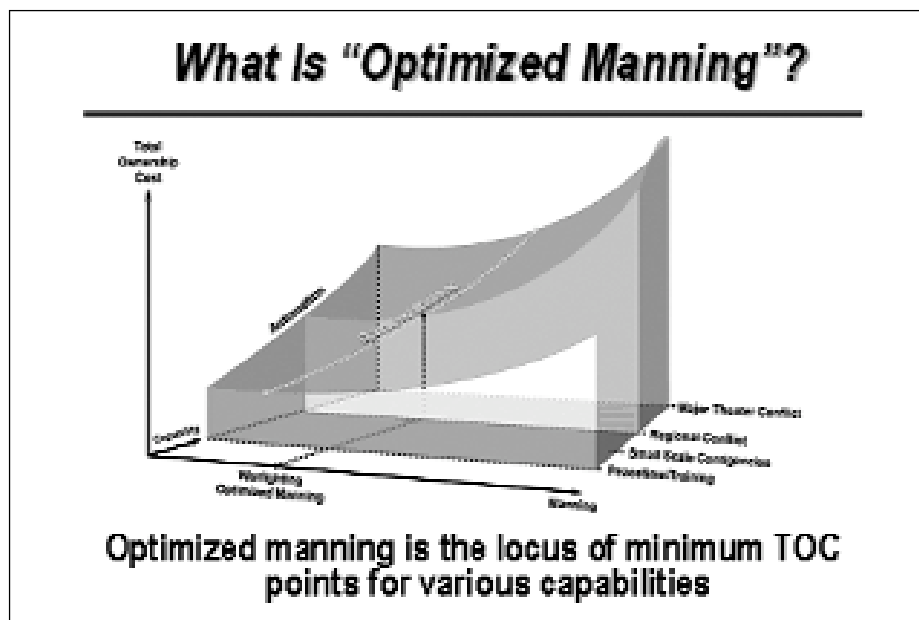
No se trataba ya de pensar, como hacemos ahora, en cuál debe ser la plantilla orgánica ideal de un buque de la Armada ya diseñado sin desaprovechar un ápice la mano de obra necesaria, consiguiendo a la vez la máxima capacidad operativa efectiva que se supone debe proporcionar a la nación ese tipo de buque. Ni siquiera, mucho menos, se trata de rebajar las plantillas de destino de los buques ya existentes, por los graves problemas de reclutamiento y retención, reduciéndolas en todo lo posible, ante la penuria de personal, sin bajar con ello del umbral mínimo supuestamente aceptable de seguridad militar (*security*) y de seguridad operativa (*safety*) en sus misiones, para luego dotar esas plantillas de destino con un determinado tanto por cierto de cobertura de personal efectivo, como desgraciadamente hemos tenido que hacer, activando sólo las vacantes que realmente se pueden cubrir, e intentando conseguir de esa forma que puedan salir a la mar de la mejor manera posible (aún sin estar asegurados del todo con ello esos supuestos umbrales mínimos de seguridad y eficacia operativa previamente establecidos).

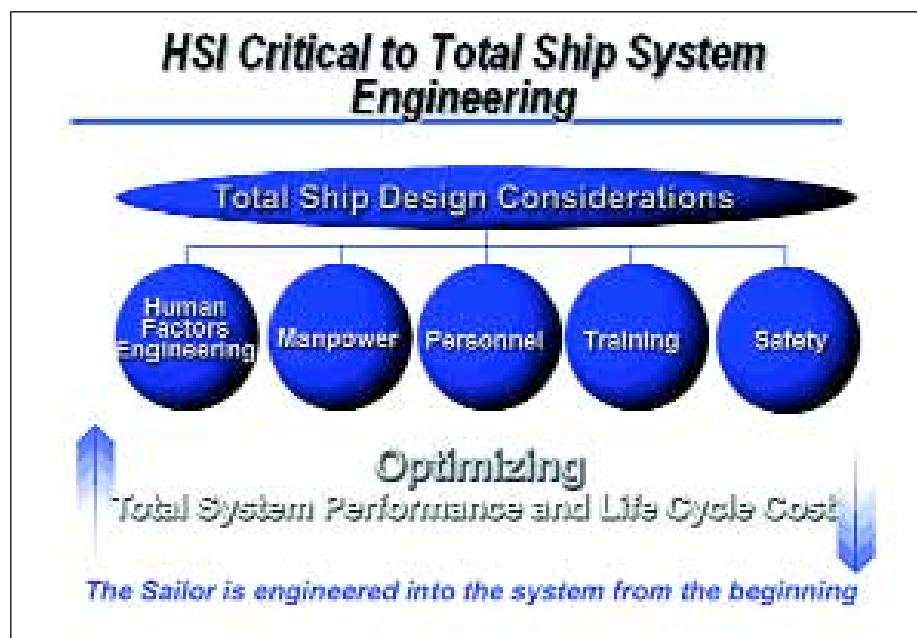
Pero tampoco se trataba de hacer un detallado plan de adiestramiento de los buques de la Armada dividiendo las posibles acciones futuras en diversos escenarios con una escala de amenazas para conseguir que, al menos, cada unidad llegue, en cada ciclo operativo, a la máxima capacidad operativa posible que le permita la dotación de la que disponga en ese momento, paso muy importante dado recientemente por nuestra Armada con gran esfuerzo de la Flota y del CEVACO. Pues, en realidad, con este medio, no estamos haciendo otra cosa que sacrificar posibles capacidades «materiales» disponibles en los buques por no tener suficientes «hombres para dotar sus máquinas».

Se trataba de diseñar los buques de guerra del futuro teniendo en cuenta la optimización del recurso de personal a bordo, conseguir una dotación del mínimo tamaño, como un requerimiento operativo más del diseño integral del buque, al igual que pudieran serlo la mayor aproximación posible a un buque totalmente informatizado o el aseguramiento de la máxima contribución al dominio del litoral marítimo o del máximo poder ofensivo dentro de los parámetros establecidos para ese buque. Se trata de incluir la gestión del personal (el *manning management*) como un parámetro clave en la obtención de las prestaciones del buque (*key performances parameters*) en el mismo nivel de importancia que pudieran tener la sección equivalente radar, el número de cañones (cantidad y calidad de los sistema de artillería), la interoperatividad o la capacidad marinera o aeronáutica. ¡Considerar a la dotación como un sistema más del buque!

Se trata de hacer «ingeniería del recurso de personal» (como se hace ingeniería de cualquier otro sistema), integrándola en el proceso global de ingenierías de sistemas de todo el buque, desde el mismo comienzo del diseño, y durante todo el periodo de consolidación del prototipo y su construcción, de forma que se alcance el mínimo coste del ciclo de vida de la unidad sin dejar por ello de alcanzar todas las prestaciones totales solicitadas al sistema global (o suma de sistemas). Todo ello basándose en el concepto de equipar la dotación en lugar de dotar los equipos (*equip the man, not man the equipment*). Aportar los equipos necesarios a los hombres, en lugar de aportar los hombres necesarios a los equipos. O lo que es lo mismo, poner la máquina al servicio del hombre y no el hombre al servicio de la máquina. Y cuando refiero «equipos» o «máquinas», entiendo cualesquiera sistemas, tecnologías, computadoras o todo tipo de inventos modernos y futuros que permitan al hombre desarrollar, con el mismo o menor esfuerzo y en el mismo o menor tiempo, más prestaciones operativas que las que tenía anteriormente. Se trata al fin de implementar con coherencia y eficacia los criterios y conceptos de la HSI (*Human System Integration*) en el diseño de los nuevos buques.

Como inauguración del seminario, un experto invitado, el doctor Daniel Wallace, ingeniero norteamericano líder de la HSI del NAVSEA (US Naval Sea Systems Command, en Dahlgren, USA), expuso el primer día una completísima presentación sobre el tema. Aquí aportó varias imágenes de ella con cuadros muy significativos, que dejan claro cómo es necesario «ingenieri-



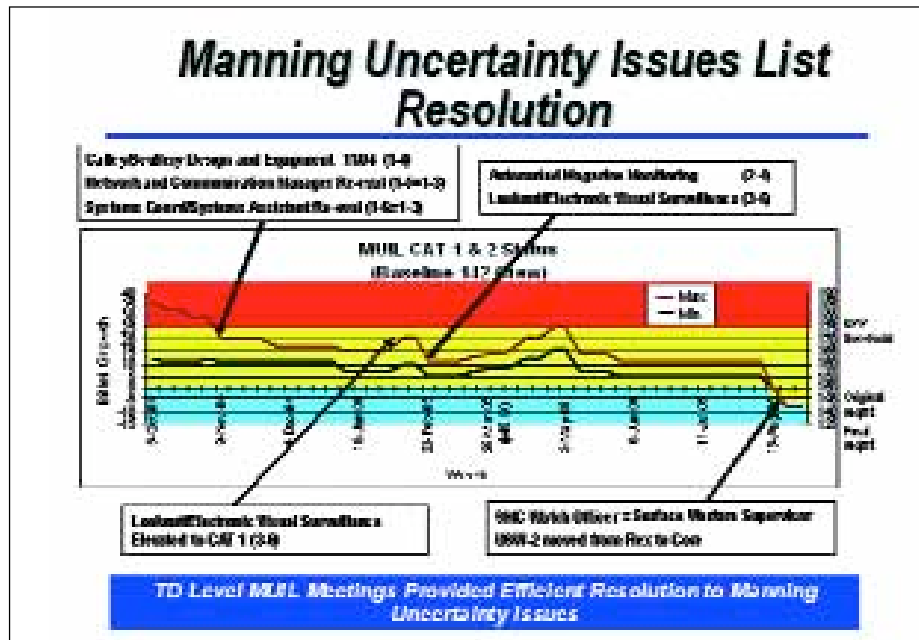
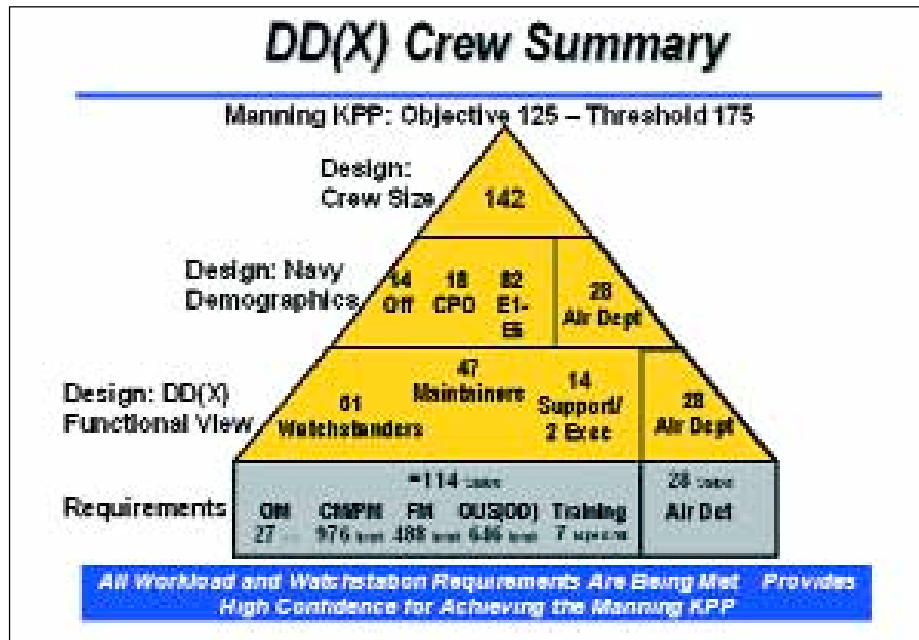


zar» desde el principio el «recurso humano» como un componente más de los sistemas del buque.

En la primera, vemos cómo tanto el coste total como la capacidad operativa son función directa del tamaño de la dotación (y también que a mayor amenaza, mayor necesidad de aumento de dotación). Pero a mayor automatización, menor necesidad de dotación para una misma capacidad operativa. La línea amarilla marca el punto de mayor relación eficacia-coste, optimizando la dotación para un determinado escenario.

En la segunda, podemos ver varios de los factores que inciden en el proceso de HSI, con el premisa principal para lograrlo: el marino debe ser «ingenierizado» en el sistema desde el comienzo.

En las dos siguientes, vemos un ejemplo práctico en el proceso de diseño de un futuro destructor americano. Buscando llegar al objetivo de una dotación óptima (por costes) de 125 personas y partiendo de un tope máximo permisible de 175, se llega al compromiso final de 142, después de ir implementando en el diseño del buque diversos sistemas «materiales» o cambios «doctrinales» que aumentan o disminuyen la dotación necesaria para operarlo. Como se puede ver, aparte de la influencia de otros sistemas de automatización, las dos disminuciones más importantes en la dotación necesaria vienen originadas —al principio— por la simplificación del sistema de cocina (Galley), y —al final— por el cambio del sistema de vigilancias en la mar



TEMAS PROFESIONALES

(*Flex to Core*). O sea, con unas cocinas funcionales únicas y sin duplicar el personal que cubre cada puesto de guardia en la mar, la dotación se reduce considerablemente.

Otras consideraciones interesantes del doctor Wallace pueden observarse en los dos cuadros siguientes, el primero acerca de los factores clave en la integración del sistema del recurso humano y el segundo sobre las variables que pueden influir en el tamaño de la dotación del buque:

SHIP HSI APPROACH

Achieve total ownership cost savings by employing HSI from the beginning of requirements analysis.

Design the ship system around the human (vice manning the system):

- Sailor as Warfighter vice Free Work Commodity.
- Increased Shipboard Quality of Life.
- Integrated Command Environment.
- Total Ship Training Architecture.

Establish and follow Total Ship Systems Engineering processes considering hardware, software, crew, ship and shore as a single system.

CREW SIZE DRIVERS

Underway Watchstanding:

- Ship Control (Bridge).
- Combat Operations (CIC).
- Engineering System Control (CCS).
- Special Evolutions (Restricted maneuvering, VERTREP, CONREP).

Maintenance:

- Planned maintenance.
- Corrective maintenance.
- Corrosion control.
- Cleaning.

Damage Control:

- Fire.
- Flooding.
- Structural Damage.

En ambos puede verse la mutua influencia biunívoca entre la actividad militar del buque y la calidad de vida a bordo, así como la importancia que los sistemas modernos de mantenimiento, de limpieza y de seguridad interior tienen para lograr reducir la dotación total del buque.

Posteriormente, cada país tuvo que aportar al seminario su propia experiencia actual enfocándola desde los cuatro ángulos de visión distintos en los que estaba estructurado por Holanda el análisis del tema planteado. A saber: desde el punto de vista del diseño, de la operatividad, del mantenimiento y de la calidad de vida. Fácilmente se comprende por qué los representantes españoles lo eran en calidad de designados por cada uno de los cuatro almirantes tradicionalmente establecidos en la cúpula de nuestra Armada (el AJEMA, el ALFLOT, el AJAL y el ALPER), cuyas responsabilidades se corresponden unívocamente con aquellos cuatro ángulos de visión. No cabe duda que en un futuro muy próximo el ALMART tendrá mucho que decir de este tema, toda vez que su futuro BAM es ejemplo (que llamó mucho la atención a las representaciones de los otros países) de cómo se puede diseñar un buque de un cierto tonelaje con una dotación básica de 35 personas.

En total, por tanto, fueron veinticuatro presentaciones, con su turno de preguntas y respuestas para cada una, y seguidas por un fructífero debate después de cada media jornada al acabar las seis presentaciones del mismo enfoque, lo cual dio un amplio y completo espectro de análisis de un tema tan complejo y dispar. Sin embargo, la resolución del problema debía ser integral y las conclusiones sacadas debían ser únicas, factibles e interrelacionadas mutuamente. Hablar de todas esas aportaciones nacionales parciales sería largo y motivo de algo más que un artículo de divulgación. Dejar caer alguna muestra de ellas podría ser suficiente para mostrar su importancia.

Todas las ideas presentadas en el ámbito operacional y del mantenimiento estaban focalizadas en la automatización de los sistemas de prevención en seguridad interior con estaciones desatendidas y monitorizadas (puertas automáticas aislantes con sistemas de sofocación automática de compartimentos y extracción paralela de humos), acercamiento físico entre los locales del CIC y del puente (separados incluso sólo por un acceso directo con cortina), reducción drástica del personal de vigilancia en la mar con sistemas monitorizados en la sala de control de máquinas y en el puente, sistemas de combate y de armas con escasa participación de personal subalterno, sistemas integrados de gestión de la plataforma, sistemas de mantenimiento preventivo (tanto en máquinas como en armas, radio y electrónica) con servidumbres a bordo reducidas al mínimo y mantenimientos correctivos externalizados al máximo con la responsabilidad tanto del segundo y tercer escalón naval como directamente de la industria privada originaria del equipo, siempre previendo escenarios de amenaza asimétrica lejana a la guerra convencional y con grupos modulares embarcables (controladores, técnicos en seguridad interior, médicos, equipos de visita y registro, unidad aérea, mantenedores) variables según las misiones previstas en cada caso.

Pero como es natural, las innovaciones que más interés despertaron fueron las relacionadas con la calidad de vida a bordo. En este sentido, pareció enunciarse por parte de Holanda el axioma de que «mayor tonelaje del buque y menor dotación, menor calidad de vida», pues los trabajos aumentan y requieren mayor esfuerzo de cada miembro de la dotación. Es evidente que se estaba pensando en una mayor carga de trabajo por limpiezas y mantenimientos de arranchado y pintado, por ejemplo, a repartir entre menos personas para realizarlo. Y se podría extrapolar a cualquier otra actividad laboriosa de a bordo (hostelería, cocina, mantenimientos, seguridad interior, aprovisionamientos, maniobras, zafarranchos...). Por supuesto pensando en que la tendencia del futuro es hacer buques de mayor desplazamiento, con dotaciones cada vez más reducidas, lo que parece podría ir en perjuicio del reclutamiento y la motivación.

Sin embargo, cabría hacer otro razonamiento paralelo totalmente contrario, partiendo de una de las aportaciones más novedosas al seminario, realizada por la representación española: la profunda y sistemática externalización de gran parte de los servicios domésticos de abordó en puerto (limpieza de espacios privados, hostelería, tren de lavado, aprovisionamiento de víveres y arranchado de cocinas), así como de gran parte del mantenimiento de la infraestructura general del buque (limpieza de espacios comunes, saneado general, pintado tanto exterior como interior, y aprovisionamientos globales) que tiendan a reducir las tareas propias de la dotación a las netamente militares —en todo momento— y a las domésticas particulares de cada uno en la mar, reduciendo profundamente la carga de trabajo de cada miembro de la dotación básica que pertenece y hace navegar y operar al buque. Así, el mayor volumen interior del buque del futuro (descontados, claro está, todos los espacios ocupados operativamente), con menos personas a bordo, daría como resultado un mayor espacio vital para cada miembro de la dotación, lo que facilitaría la posibilidad de hacer más y mayores camarotes (aumentando la privacidad y la comodidad), más numerosos y amplios espacios de ocio (gimnasios, bibliotecas, salas de estar y de lectura, comedores, cámaras e incluso salas de cine, como aportó la propia delegación holandesa). Esto es: «a mayor volumen interior y menor dotación, mayor calidad de vida».

Ni que decir tiene que el seminario estuvo patrocinado por una empresa comercial. En este caso, era la agencia TNO (*Defence, Security and Safety*), al servicio de la Marina holandesa y asociada a su Ministerio de Defensa, que fabricaba equipos de detección temprana de averías en las máquinas de los buques, con la novedad principal de realizar automáticamente, sin la intervención humana, la acción correctora inmediata (ejemplo: apagar una bomba vital de aceite y encender la duplicada al detectarse fallo en el funcionamiento de la que estaba en servicio), de cuyo prototipo se realizó durante el seminario una curiosa y amplia demostración por parte de técnicos de la empresa y oficiales de la Armada.

Las conclusiones finales del seminario se quedaron, claro está, en una panoplia de buenas intenciones por seguir reuniéndose periódicamente las naciones participantes (hablaron incluso de cada seis meses) con el fin de aunar esfuerzos, compartir nuevas ideas, normalizar diseños y tratar de implementarlos en las futuras construcciones de unidades dentro del concepto global de lo que podría denominarse genéricamente el buque militar occidental del futuro (FONS: *future occidental navy ship*), independientemente de si se trata de un patrullero, una fragata o un buque de mayor porte, aunque todo quede, por supuesto, en manos de las decisiones políticas y navales de las autoridades de cada nación en base a las circunstancias específicas (económicas, sociales e incluso culturales) que atraviere cada país en cada momento.

¿Podría aceptarse en el futuro en la Marina británica o en la Armada española un sólo y único comedor a bordo para compartir toda la dotación, desde el comandante al último marinero, como propugna ya la Marina holandesa en sus buques?



CÁTEDRA FUNDACIÓN SAGARDOY-GESEDEN "MARQUÉS DE SANTA CRUZ DE MARCENADO"

PREMIO 2006

- Primero.-** Se otorgará el II Premio "Cátedra Marqués de Santa Cruz de Marcenado" 2006 (Fundación Sagardoy-GESEDEN).
- Segundo.-** Podrán concursar los autores de trabajos de investigación sobre el tema "Derecho de tolerancia por razones humanitarias".
El premio estará dotado de la cantidad de 3.000 € (TRES mil Euros).
- Tercero.-** Base de la convocatoria.
- 3.1.-** La extensión de los trabajos presentados tendrá un mínimo de 50 *quasi circuitos* (DIN A-4).
- 3.2.-** Las solicitudes para concurrir al premio se enviarán a la Fundación Sagardoy, C/ Peña del Yelmo 4, 28023-AMAYACA (Madrid). Con la indicación "Premio 2006. Cátedra Marqués de Santa Cruz de Marcenado", debiendo presentarse antes del 30 de septiembre de 2006.
- 3.3.-** La solicitud deberá ir acompañada de:
- a) Datos personales (nombre, apellidos, dirección y teléfono)
 - b) Fotocopia del D.N.I.
 - c) Curriculum Vitae
 - d) Original del trabajo presentado y tres copias del mismo en formato DIN A-4 sin encuadernar.
 - e) Resumen del contenido del trabajo.
 - f) Declaración jurada en la que se haga constar que la obra presentada no se ha publicado ni difundido en España ni en el extranjero.
- Cuarto.-** Las obras presentadas serán evaluadas por un jurado, que estará presidido por el Director de la Cátedra y formado por personalidades y especialistas con el exclusivo propósito de otorgar el premio. El jurado deberá antes del 31 de diciembre de 2006, ser inscrito y el resultado será público.
- Quinto.-** Previo acuerdo con el autor, se podrá publicar la obra premiada, sin que dicho acuerdo implique cesión o limitación de los derechos de propiedad intelectual.
- Sexto.-** Los originales de los trabajos no premiados podrán ser retirados por los autores o personas autorizadas durante un plazo máximo de tres meses desde la publicación del premio en la sede de la Fundación.
- Séptimo.-** La entrega del premio tendrá lugar en Madrid.
- Octavo.-** La participación en el premio supone la aceptación de las normas de esta convocatoria.

En Madrid, febrero de 2006.

EL TRABAJO CALLADO

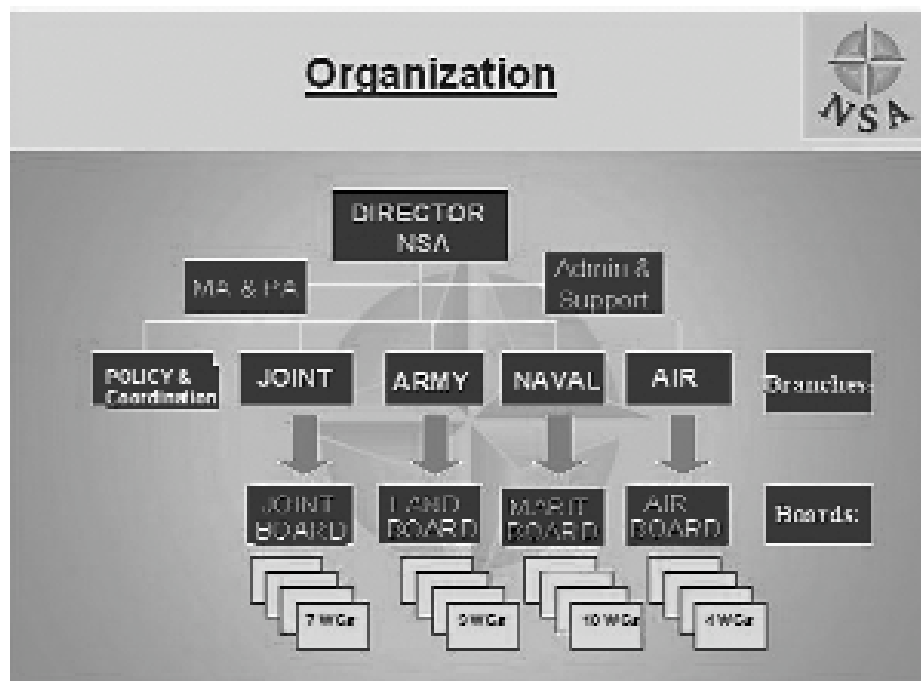
José Luis de DIEGO JIMENA



L artículo del vicealmirante Treviño, *Salvamento en las profundidades*, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA en noviembre de 2005, presenta, como es habitual en el autor, una completa e interesante información de cómo fue posible el rescate de los siete hombres de la dotación del mini submarino ruso *Priz* el pasado mes de agosto, después de que quedasen atrapados entre redes a 200 metros de profundidad. Fue una noticia veraniega que provocó calor adicional y ansiedad no sólo a sus familiares y conciudadanos, sino a muchos que alrededor del mundo la seguimos de cerca. Es de justicia, como se hace en dicho artículo, colocar el ISMERLO (*International Submarine Escape and Rescue Liaison Office*) en el lugar que le corresponde, es decir, como una pieza importante en el engranaje del sistema de salvamento y rescate de submarinos. El ISMERLO hace posible la consulta y activación inmediata de los medios de salvamento submarino disponibles más próximos al accidente.

Desde mi destino como presidente de la Junta de Normalización Marítima (Chairman del Maritime Standardization Board, antiguo Naval Board) perteneciente a la NSA (1) (NATO Standardization Agency) en el Cuartel General de la OTAN (Bruselas), me gustaría agradecer tanto la publicación del artículo como la oportunidad que me ofrece de dar a conocer el organismo aliado que presido, tan íntimamente relacionado con el ISMERLO.

¿Cómo es la NSA? ¿Cómo trabaja una agencia que ha generado o controla más de 1.700 STANAGs (*Standardization Agreement*) y alrededor de 500 publicaciones, incluidos los ATPs (*Allied Tactical Publication*)? Sólo medio centenar de las casi 4.000 personas que cada mañana llegamos al Cuartel General de la OTAN constituimos la NSA, estamos estructurados y trabajamos en forma parecida a la de una División de Estado Mayor de cualquiera de los cuatro cuarteles generales principales de nuestras Fuerzas Armadas. El general de división-director tiene a sus órdenes varias secciones mandadas por capitanes de navío o coroneles. De entre todas sus secciones, las que dan su carácter a la agencia son las dedicadas a los tres Ejércitos y la Joint. La única diferencia con cualquier división de un estado mayor es que en paralelo con



dicha organización y ensamblada en ella corre otra, también de carácter permanente, constituida por los cuatro *boards* (*Joint*, *Land*, *Maritime* y *Air*), que depende directamente del Comité Militar (2). Esta segunda organización, que es la que realmente produce los STANAGs y Publicaciones Tácticas, está formada por un representante de cada nación OTAN para cada *board* y en ella también estamos integrados los oficiales de la correspondiente sección. Esta dualidad de organizaciones paralelas con el mismo objetivo puede parecer algo confusa, pero realmente no lo es y en cambio es muy eficiente.

Moviéndonos al área naval es posible ver con más claridad este peculiar y eficaz esquema. En la figura 1 se puede apreciar que directamente debajo del director, unido a él por línea continua, se halla una fila central de *branches* (Secciones). Debajo de ésta se aprecia otra fila de *boards*, cada uno de ellos está relacionado con una sección. Pero como se ve esta relación se representa por medio de una flecha, no por una línea continua que orgánicamente significaría dependencia. La Sección Naval de la NSA está compuesta por cuatro oficiales navales (dos capitanes de fragata: Estados Unidos y Noruega, y dos capitanes de corbeta: Reino Unido y Letonia) y un suboficial (Italia) que trabajan a las órdenes del oficial firmante de este artículo. La función principal de la Sección Naval es ser el órgano de trabajo y apoyo a la decisión del

Maritime Board, cuyo presidente (*chairman*) también es este firmante. Como miembros del *Board*, nuestro cometido es dirigir y controlar el trabajo de unos 750 expertos navales de las diferentes naciones aliadas, que desde sus países, a tiempo parcial, colaboran en la elaboración de las publicaciones y crean la doctrina naval aliada.

Cada *Board*, como también se aprecia en la figura 1, se ha dotado y tiene bajo su autoridad una serie de *working groups*, dentro de los cuales pueden existir subgrupos llamados «Paneles» dedicados a trabajos específicos. Los WGs y paneles constituyen los foros donde los expertos nacionales desarrollan la valiosa labor que finalmente permite la promulgación de documentos. Son las naciones, por tanto, las que elaboran y trabajan los documentos de estandarización y doctrina que produce la OTAN.

Como realmente la intención de este breve artículo es proporcionar algo de la historia del grupo de salvamento y rescate de submarinos, no creo necesario entrar en nuevos detalles acerca de los 10 grupos de trabajo que dependen del Maritime Board (3). No obstante merece la pena apuntar que los diferentes grupos del Maritime Board elaboran y actualizan documentos como el ATP-1 (MAROPS WG), ATP-2 (NS WG), ATP-6 (NMW WG), ATP-8 (AMPHIBOPS WG), ATP-16 (ML&RAS WG), ATP-18 (MAROPS WG), ATP-28 (MAROPS WG), ATP-31 (MAROPS WG), ATP-57 (SMER WG), ATP-71



Dotación del submarino S-72 *Siroco* posando con el traje de salvamento.
(Foto: D. Quevedo Carmona).

(MAROPS WG) y un largo etcétera. Estas publicaciones y otras muchas cuentan con la significativa contribución intelectual de nuestra Armada a través de la Flota y su Junta de Táctica. Unos 20 oficiales de la Flota, expertos en diferentes áreas y capacidades navales, hacen contribuciones y participan regularmente en nuestros diferentes Grupos de Trabajo.

Como se acaba de indicar, el grupo de trabajo que elabora el ATP-57 (Manual de Rescate de Submarinos) es el SMER (*SubMarine Escape and Rescue*), que en su campo de actividad es conocido en todo el mundo. ¿Cómo es y está constituido este Grupo? Es una organización que cada primavera reúne a unos 100 expertos de naciones OTAN y de otras muchas, como son Argentina, Brasil, Chile, Singapur, Australia, Argelia, India, Pakistán, etc. Prácticamente todas las naciones del mundo que operan submarinos están representadas en él. Este grupo de expertos no sólo redacta el ATP-57 y otros STANAGs esenciales para la evacuación y rescate de dotaciones submarinas, sino que sus expertos comparten información sobre normas de diseño, formulan cuestiones, analizan ejercicios, presentan resultados de pruebas y simulaciones y en general desarrollan una muy valiosa actividad. Todo esto lo hacen divididos en cuatro subgrupos de expertos o paneles, denominados: *International Submarine Escape and Rescue Liaison Office (ISMERLO) Panel*, *Medical Panel*, *Submarine Escape Equipment Users Panel* y *Rescue Assets Panel*. Como se puede ver, el ISMERLO es un panel del SMER WG; es éste por tanto la autoridad que controla directamente su trabajo.

Pero el ISMERLO, además de un panel, es una organización controlada por el ASC (*Allied Submarine Command*) que tiene su sede permanente en Norfolk y a la que se le ha dado la responsabilidad de movilizar los medios de rescate de los países asociados. En otras palabras, se le ha asignado la misión de mantener en contacto permanente a los países pertenecientes al SMERWG. Ante cualquier contingencia de una unidad submarina en cualquier lugar del mundo, el ISMERLO hace posible la puesta en marcha del salvamento con la máxima prontitud. Pero esta oficina no es muy antigua, nació con el nuevo milenio, aunque con vocación de disfrutar de una larga existencia.

Tras su creación, la OTAN, casi en paralelo a la concepción y creación de sus primeras estructuras orgánicas y los primeros Planes de Contingencia y Operaciones, empezó a hablar y a materializar iniciativas sobre las necesidades de estandarización dentro de las fuerzas eventualmente encargadas de poner en marcha dichas operaciones. Las iniciativas para el estudio y materialización de las necesidades de Estandarización aliadas tuvieron como resultado la creación en 1955 de la Agencia de Estandarización. La posterior identificación de necesidades y la conveniente especialización condujo en 1964 a la creación de los dos primeros *Boards*, el Naval y el del Aire, y más tarde en 1966 el de Tierra. Por su parte, el *Joint Board* fue creado en el 2001. Cada uno de estos organismos fue generando, según nuevas y específicas necesidades, una estructura subordinada a ellos constituida por los diferentes *working groups* y paneles.

Esta estructura de la estandarización aliada se fue desarrollando durante los años 1970, y su producción de estándares y doctrina fue muy notable en esos años. El SMER WG, uno más de estos subgrupos pertenecientes al Naval Board, fue creado a mediados de esa productiva década de los 1970. En cambio su Panel ISMERLO, como antes se ha dicho, es reciente, no apareció hasta el año 2002, y las ideas previas a su creación recibieron nuevo impulso con la tragedia del submarino ruso *Kursk* ocurrida unos meses antes.

Tras dicho accidente, la primera voz que propuso la creación de tal tipo de organización fue la del mando aliado COMSUBEASTLAND (CSEL) (Northwood, UK), actualmente COMSUBNORTH, quien planteó la necesidad de contar con un organismo de enlace internacional que en caso de accidente permitiera una rápida coordinación y puesta en marcha de los medios de salvamento de submarinos disponibles. Inicialmente la propuesta tomó forma, creándose el ISMERLO (*Interim Submarine Escape and Rescue Liaison Organisation*). Este grupo fue puesto en marcha con los mismos oficiales de submarinos que ya prestaban servicio en el CSEL. En el año 2004 el ISMERLO cambió su denominación pasando a ser el organismo permanente ISMERLO con sede en Norfolk (EE. UU.). Es de destacar que nuestra Armada fue pionera en asignar un oficial (4) a dicha oficina, que actualmente cuenta con un total de cuatro.

Además del equipo de excelentes profesionales del ISMERLO, la herramienta que permite a dicha oficina su eficaz actividad de alerta y coordinación es precisamente su página *web*. En ella mantiene, además de una base de datos con los medios de salvamento y rescate de submarinos disponibles, los datos actualizados de las personas responsables dentro de cada país.

Realmente la forma de vida tan dinámica de organismos de este tipo, aptos para coordinar en tiempo real capacidades vitales procedentes de otros muchos organismos, o resolver necesidades y analizar resultados en tiempo útil, viene favorecida por una herramienta que hoy en día se antoja imprescindible como es Internet/Intranet. Los que hemos trabajado con los medios antiguos, hemos vivido la transición, y actualmente trabajamos *on line* sabemos perfectamente que es ahora, y no antes, cuando se puede hablar de «comunidades» vivas (5). Hoy en día los oficiales de mi sección pasan la tercera parte de su tiempo sentados ante su terminal de Internet «protegida» discutiendo con los expertos en el «foro» y cuando los asuntos están bien maduros pasan a convertirse en correos electrónicos también «protegidos» para la ejecución de acciones que normalmente se convierten en la inclusión de nuevas ideas y procedimientos en los documentos de estandarización y doctrina aliada. Las otras dos terceras partes de su tiempo lo pasan ante su terminal de Intranet. Como es conocido, esta red de alta clasificación de seguridad OTAN no existe en las capitales de las naciones aliadas donde normalmente residen los expertos, de ahí la necesidad del Internet protegido.

TEMAS PROFESIONALES

No puedo concluir este artículo sin elogiar al grupo de personas que puso en marcha el ISMERLO, también a los que han trabajado en dicha Oficina durante los tres últimos años y a los que siguen haciéndolo a diario. Igualmente puede ser esta buena ocasión para agradecer su trabajo y animar al gran equipo humano dedicado a la estandarización/interoperabilidad naval. Ellos hacen posible, por poner algunos ejemplos, que la guerra antiaérea en la mar esté tan bien coordinada y sea tan eficaz, que los barcos aliados utilicen procedimientos de búsqueda e interceptación productivos, que puedan petrolear en la mar, que se comuniquen y transfieran datos entre ellos, que los helicópteros navales tomen en distintas plataformas o sencillamente que un marinero pueda enchufar su maquina de afeitar en cualquier barco aliado. Todo eso y mucho más ocurre porque hay personas que conocen el oficio y trabajan cada día en hacernos más interoperables.

(1) Entre muchos profesionales veteranos de las FAS es conocido el antiguo MAS (Military Agency of Standardization), actualmente denominado NSA (NATO Standardization Agency). Pero más que el organismo en sí, nuestra Agencia es conocida por sus productos (STANAGs y ATPs).

(2) La NSA depende del NCS (NATO Committee of Standardization), órgano cívico-militar colegiado.

(3) Cualquier miembro de nuestra Armada que tenga alguna consulta que hacer relacionada con los STANAGs y Publicaciones la puede dirigir en español a mi dirección de correo electrónico jldediego@hotmail.com, o en inglés a nsa.naval@hq.nato.int.

(4) Agradezco al capitán de fragata Federico de la Puente sus comentarios a este artículo y le animo a que presente en detalle en la REVISTA GENERAL DE MARINA la oficina en la que presta servicio.

(5) Anteriormente los grupos de trabajo estaban en un letargo parcial que de vez en cuando se rompía al recibir un escrito.



HISTORIAS DE LA MAR

LA COLISIÓN DEL DESTRUCTOR *HUESCA* Y LA ACTUACIÓN DE SU JEFE DE MÁQUINAS CAPITÁN DON FRANCISCO VÁZQUEZ RAMOS (1938)

*La lealtad, el valor, la bizarría, el crédito,
la humildad y la obediencia; fama, honor y vida
son caudal de pobres soldados.*

(Pedro Calderón de la Barca).

Javier FEAL VÁZQUEZ

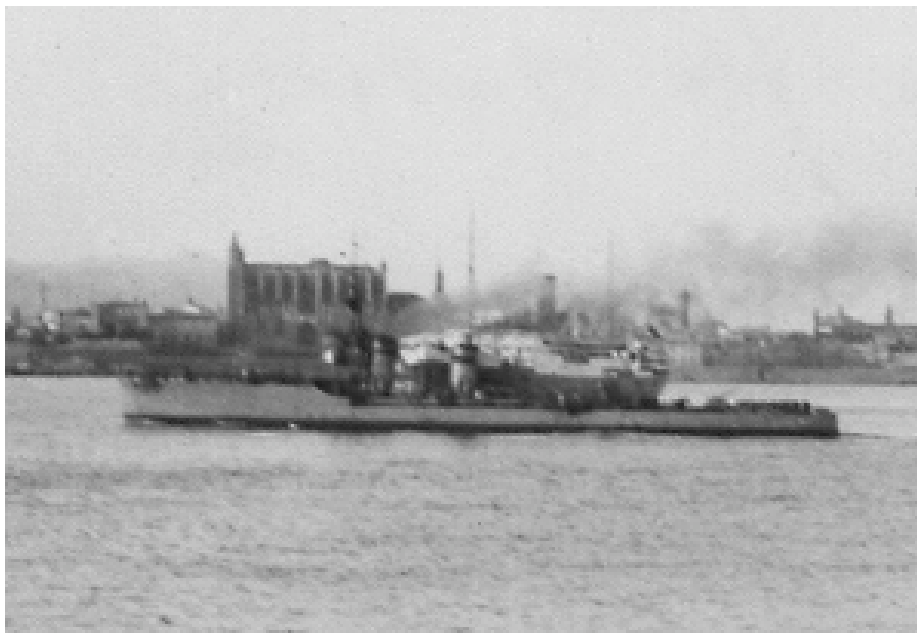


Introducción



A REVISTA GENERAL DE MARINA de junio de 2005 publicó un artículo del vicealmirante José Luis Torres Fernández con el título *La Armada y sus laureados*, donde explicaba de manera clara los actos de la ceremonia de instalación de una lápida conmemorativa con el nombre de los caballeros laureados de la Armada desde 1896 en la ENM.

En el citado artículo se honra a los que supieron y quisieron adelantar algo concreto al estricto cumplimiento del deber. Sin embargo, fueron muchos otros no laureados los que también



Destructor *Huesca*. Palma de Mallorca. (Foto: colección L. Suevos).

realizaron actos si no heroicos sí distinguidos, y en ocasiones ni siquiera fueron recompensados.

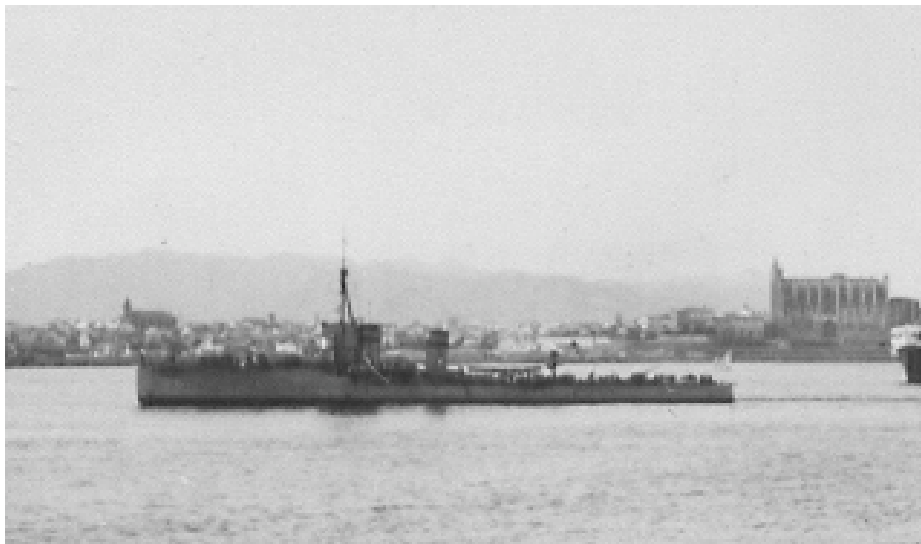
Además, algunos actos distinguidos de nuestra reciente historia son muy poco conocidos, y en este artículo quiero que se conozca uno de ellos, siendo también un homenaje póstumo a su protagonista, el general subinspector del Cuerpo de Máquinas de la Armada Francisco Vázquez Ramos.

Resumen de los hechos

En la noche del 24 de mayo de 1938, navegaba la Flotilla de Destruidores, al mando del entonces capitán de fragata Francisco Regalado Rodríguez, compuesta por los siguientes buques: *Ceuta*, *Melilla*, *Teruel*, *Huesca* y *Velasco*, en las proximidades de la costa catalana, en línea de fila, sin luces, a lo que obligaba la cercanía de la costa enemiga y con visibilidad nula, debido al navegar cerrado en continuos chubascos de agua. Sobre media noche dejaron de oírse las señales de radiotelefonía del *Teruel* y buen rato después comunicó el *Huesca* que había sido abordado por dicho buque. Por el tiempo transcurrido, la situación del *Teruel* era con la proa deshecha hasta el mamparo de coli-

sión sin otras vías de agua y que, con andar reducido, se pudo dirigir por sus medios a Palma de Mallorca. El *Huesca* a consecuencia de las vías de agua por descosido de planchas en el costado, que le inundó una de las cámaras de máquinas, iba disminuyendo lentamente su andar pero navegaba hacia Palma de Mallorca. Al amanecer se encontraban a la altura de Barcelona, viéndose perfectamente el Tibidabo. Se tenía información de que en Barcelona se encontraban dos destructores rojos. El *Ceuta*, al mando del capitán de corbeta Pedro Fernández Martín, seguía muy de cerca por la popa al *Huesca*, acortó la distancia cuando ya su coronamiento de popa estaba a ras de agua y el letrero *Huesca* totalmente sumergido, por lo que se preveía el hundimiento inmediato, mas en tan crítica situación se logró por el jefe de Máquinas, capitán Francisco Vázquez Ramos, auxiliado por personal de su destino, poner en servicio las inyecciones de los condensadores, y el buque a simple vista fue mejorando su flotabilidad, aunque sin poder darle más andar porque al aumentar las vibraciones acrecentaba las entradas de agua. En este estado de equilibrio se pudo sostener hasta entrar por sus medios en Palma de Mallorca, escoltado por el *Canarias* desde las últimas horas de la tarde. Era voz general que el haber conseguido taponar en lo posible las entradas de agua y, sobre todo, haber logrado poner en función las inyecciones de los condensadores fue labor personal e incansable del jefe de Máquinas.

Al día siguiente el jefe de Flotilla acompañado por el comandante del *Ceuta* fueron al *Huesca*. El indicado jefe felicitó a toda la dotación y especialmente al jefe de Máquinas y al médico. Acompañados del jefe de Máquinas



Destructor *Teruel*. Palma de Mallorca. (Foto: colección L. Suevos).



El destructor *Teruel* entrando en Palma de Mallorca tras la colisión con el *Huesca*.
(Foto: colección L. Suevos).

bajaron a la cámara de máquinas de popa, comprobando por la línea de aceite marcada en costados y mamparos que el agua había alcanzado una altura que oscilaba entre un metro veinticinco y un metro cincuenta. Con esta altura de agua Francisco Vázquez Ramos trabajó incansablemente hasta conseguir el éxito final y fácil es de comprender el riesgo que en todo momento corrió, trabajando en un compartimento anegado y en un buque que se hundía, por lo que las posibilidades de salvar la vida en caso de naufragio eran mínimas.

El jefe de Máquinas, en unión de dos o tres hombres, había estado trabajando en el túnel para alinear una chumacera, y aunque se le ordenó salir de allí, dado el peligro que entrañaba por la dificultad de salir del lugar ante el inminente naufragio, no lo hizo hasta que dejó terminada la reparación. En todo momento animó con entusiasmo y ejemplo al personal a sus órdenes.

Por esta acción el entonces capitán de Máquinas Francisco Vázquez Ramos fue propuesto en forma reglamentaria por la Junta de Recompensas de la Escuadra para una condecoración.

El jefe de Máquinas capitán Francisco Vázquez Ramos

En la citada noche del día 24 de mayo de 1938 se encontraba el capitán Francisco Vázquez Ramos embarcado como jefe de Máquinas en el destructor *Huesca* desempeñando comisión de guerra frente a la costa catalana (enemi-

ga), navegando apagados en línea de fila con los destructores *Ceuta*, *Melilla*, *Velasco* y *Teruel* a la velocidad de 18 nudos.

En estas condiciones se encontraba el jefe de Máquinas en el puesto de control situado en cubierta en la bajada a la máquina de proa, y vio cómo se les echaba encima un bulto que reconoció como el *Teruel* abierto unos 60° por estribor. En ese momento se redujo la velocidad a 12 nudos. El abordaje se produjo inmediatamente entrando su proa a la altura de la máquina de popa después de desmontar el montaje de torpedos que iba en marcación 90°, barriendo la cubierta, el proyector con su pedestal, matando e hiriendo a varios hombres.

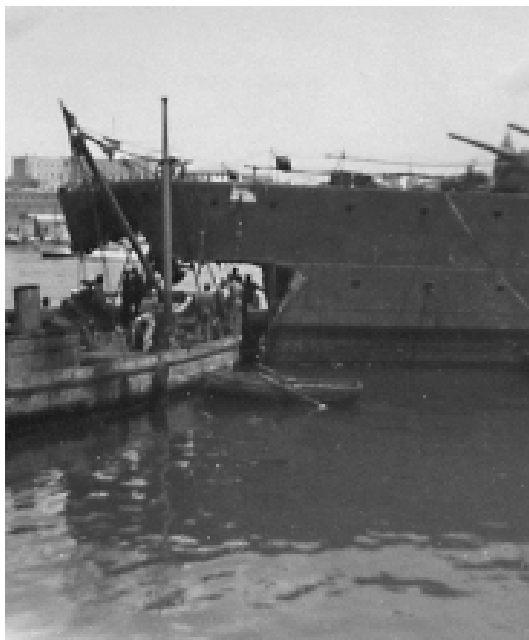
El barco quedó apagado, por lo que el jefe de Máquinas se lanzó a la cámara de dinamos metiendo el machete general que se había caído a consecuencia del golpe. Al subir se quemó ligeramente en la cara y ojos por el efecto del petróleo caliente y pulverizado que salía del tubo que iba al fumógeno de popa que se había roto. A continuación bajó rápidamente a la cámara de máquinas de popa y puenteó personalmente las descargas de cisternas para no perder agua y mandó poner en función todos los medios de achique que de momento no eran suficientes, pero que una vez apuntalado y tapado el costado en lo posible se redujo bastante la entrada de agua, siendo entonces superior el achique a la vía de agua.

En estas condiciones se navega a 10 nudos en relativas buenas condiciones. Las ligeras entradas de agua en la cámara de oficiales y camarotes fueron taponadas por personal del destino.

El buque sigue navegando bien pero con muchas vibraciones que provienen de una chumacera de soporte del túnel que se había desalineado, por lo que el jefe de Máquinas, acompañado de un carpintero y dos fogoneros, metió contrates en distintas direcciones para disminuir las vibraciones que no favorecían nada al taponamiento del costado. Se enderezaron a golpe de macho dos cuadernas que eran base de dicha chumacera.

Estando el capitán Francisco Vázquez Ramos en esta faena sobre la cuatro y media de la madrugada, observó que el eje giraba a más revoluciones, comunicándole que se había puesto régimen de 12 nudos.

Al poco rato se presentó en el túnel el 2.º comandante diciéndole al jefe de Máquinas que salieran de allí, que el barco se hundía, que el agua subía mucho en la máquina de popa y pasaba a la de proa, que ya habían preparado las balsas para meter a los heridos y que había que abandonar el barco, añadiendo que estaban locos por estar metidos en un lugar tan difícil para entrar y salir. El túnel desde luego imponía temor por ser tan estrecho, fúnebre y de difícil acceso, había que bajar por unos peldaños adaptados a un mamparo vertical y un agujero ajustado al cuerpo; uno de los fogoneros decía: «aquí nos morimos todos»; sin embargo el capitán Francisco Vázquez Ramos, jefe de Máquinas, les alentaba diciendo que no moriría nadie, que era una cosa corriente y no había que temer. Sin embargo, ése fue el momento más difícil e impresionante.



Averías en el destructor *Teruel*.
(Foto: colección L. Suevos).

El jefe de Máquinas salió rápidamente y se fue a la máquina de popa viendo que ya la bomba de aire trabajaba con el agua hasta el balancín y el personal se hallaba en un tecele alto.

El jefe de Máquinas forzó los servicios de achique que pudo y mandó forzar al máximo los restantes. Con el agua más arriba de la cintura logró abrir la «falsa inyección» de la centrífuga de circulación al condensador que en un principio no fue posible cebarlo debido al pequeño poder de aspiración de estas bombas, pero que forcejeando con las válvulas y dándole velocidad «a romper» si fuese necesario consiguió cebarlo y en un cortísimo tiempo quedó sin agua la cámara de máquinas

dedicándose a continuación a taponar de nuevo las vías de agua. Posteriormente aconsejó al comandante parar la máquina de estribor como precaución para que no abriese más la brecha del costado; haciéndose así y navegando con una sola máquina se llegó a puerto.

Cuando lo creyó conveniente y antes de llegar a puerto, el comandante bajó a la cámara de máquinas, viendo lo que se había hecho, dando su aprobación pero deseando que se redujese todavía más la entrada de agua, lo que no se pudo conseguir.

Antes de marchar el comandante le dio un abrazo al jefe de Máquinas y le dijo «que si no fuese por ciertas circunstancias que a él afectaban hubiese hecho con el capitán Francisco Vázquez Ramos lo que hizo en el Norte con el alférez de navío Sánchez-Barcáiztegui, ya que él creía que estaba de lleno en el reglamento de la Laureada de San Fernando, pero que ya tendría su recompensa». El jefe de Máquinas contestó que creía haber cumplido con su deber y eso le bastaba.

Al día siguiente fue a bordo del *Huesca* el jefe de Flotilla capitán de fragata Francisco Regalado el cual dijo que al amanecer los había visto con los portillos del costado bajo el agua, creyendo que el barco se hundía y forzando la marcha del *Ceuta* para ir en su auxilio, sorprendiéndose de cómo se había

ganado flotabilidad en tan corto espacio de tiempo, felicitó a todos, y especialmente al jefe de Máquinas y al médico, por su diligencia en atender a los heridos.

El entonces capitán de corbeta Pedro Fernández Martín, comandante del *Ceuta*, que acompañaba al jefe de Flotilla, le dijo al jefe de Máquinas que le siguiera a la máquina para ver cómo estaba, y donde pudo comprobar la altura que había alcanzado el agua por la línea de aceite que dejó marcada en costados y mamparos.

Desde entonces y hasta mediados del año 1939, estando destinado el capitán Francisco Vázquez Ramos como jefe de Máquinas en el destructor *Gravi - na*, no se enteró que en la escuadra lo habían propuesto para una medilla militar. Al citado jefe de Máquinas no se le comunicó nada oficialmente acerca de la citada propuesta, pero como oficiosamente lo sabían tanto el citado oficial como sus jefes y compañeros, en el año 1943 y tras ser presionado por varios jefes y oficiales, preguntó oficialmente qué había sucedido con la anterior propuesta, contestándosele que no se encontraban nada más que las notas que se acompañaban al escrito original y que, como se ve, no dicen nada concreto, con lo que Francisco Vázquez Ramos dio el asunto por terminado, sin habersele concedido ninguna recompensa por la acción referida como su comandante le había prometido.

Pasaron los años y en junio de 1961, el entonces coronel de Máquinas, nuevamente presionado por amigos y compañeros y sobre todo por su yerno el entonces teniente de navío Juan Feal Rey, volvió a elevar solicitud creyendo no estar fuera de plazo.

En agosto de 1961, pudo leer en el *ABC* de fecha 10 de dicho mes, edición de la tarde página 27, en un cuadro a la derecha, que se concedía una Medalla Militar Individual a un ordenanza que había sido sargento durante la Guerra Civil.

Por lo anterior, don Francisco consultó particularmente al Gobierno Militar de la plaza sobre este asunto, donde le facilitaron la normativa al respecto, pudiendo comprobar que se encontraba dentro del plazo autorizado.

El coronel de Máquinas Francisco Vázquez Ramos elevó instancia exponiendo los hechos acontecidos y citados más arriba y aportando la siguiente información:

«Las personas que pueden atestiguar la veracidad de los hechos son: pertenecientes al *Huesca*, teniente de navío en aquellas fechas D. Javier Prieto-Puga y Ruiz, alférez de navío D. Pedro Celestino Rey Ardid, contramaestre D. Amador Rodríguez, mecánico D. Jesús Ibáñez, maquinista de cargo D. Juan Ouvrad Santaella, maquinista D. Aser Conde, marinero Esteban Cortizas Cortizas (en la fecha mecánico en el *Ulloa*).»

No citaba más personal del buque por encontrarse el 2.º comandante fuera de la Marina, el oficial de la Reserva Naval Pujana mandando un barco de la Trasmediterránea y otros diseminados sin conocer su paradero.

HISTORIAS DE LA MAR

«Personal de la Flotilla que conoce los detalles de lo ocurrido: almirante Pedro Fernández Martín (comandante del *Ceuta*), almirante Fernando Meléndez del Estado Mayor de las Fuerzas de Bloqueo, José Ramón de Dolarea oficial del *Teruel*, José Ramón González del *Melilla*, José Jaúdenes, José Medina y Juan Feal, 2.º comandante, jefe de Máquinas y maquinista respectivamente del *Velasco*».

Al autor de este artículo le consta la declaración de alguno de los nombrados, como del almirante Pedro Fernández Martín, declarando que consideraba a Francisco Vázquez merecedor de la recompensa para la que había sido propuesto. Comandante de Máquinas Juan Feal Díaz quien declaró que gracias al tesón y acierto en las medidas tomadas por el jefe de Máquinas Francisco Vázquez, tomando parte personalmente en ellas, consiguió el taponamiento de la brecha en el costado y achicar el buque cuando estaba a punto de un seguro hundimiento; por tanto se comprende que sólo gracias a este jefe se consiguió la salvación del buque por su inteligencia y acierto en los medios empleados; añadió que el comandante del *Huesca*, Félix de Ozámiz, siendo capitán de fragata y mandando el *Galatea* y siendo el declarante jefe de Máquinas, hablando en varias ocasiones de la Guerra Civil recordaba con cariño a Francisco Vázquez y se lamentaba de su falta de decisión en aquel momento para imponerle una recompensa como había hecho en el Norte con el comandante del remolcador *Galicia*. Juan Ouvrad Santalla declaró que la salvación del buque se debía a las acertadas órdenes del jefe de Máquinas y a su trabajo personal; con el agua ya a gran altura en la cámara de máquinas y la dotación preparada para abandono de buque, el jefe de Máquinas continuó no sólo procurando taponar la brecha, sino también maniobrando con las bombas y abriendo la falsa inyección para achicar con la centrífuga, que fue difícil de cebar, dándole casi a romperla, siendo su presencia de ánimo y su tenacidad la que consiguió el achique y taponar otra vez la abertura. A pesar del tiempo transcurrido y de reconocer que la actuación del personal fue magnífica, subraya que sobresalió la del jefe, que daba ánimo a sus subalternos al mismo tiempo que trabajaba personalmente y ordenaba con acierto, considerando muy acertado el otorgarle una recompensa como justo premio a una actuación que fue factor decisivo para la salvación del buque.

En recuerdo de los caídos

Archivo de Cartagena

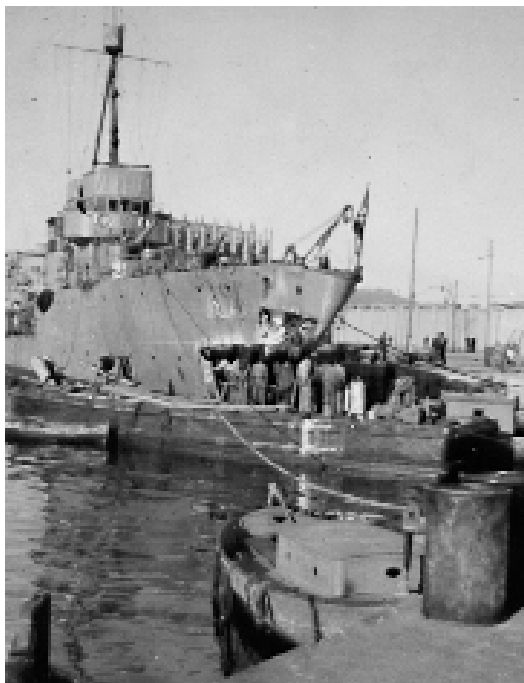
«Fuerzas de bloqueo del Mediterráneo. Estado Mayor. 3.ª Sección. N.º 1174. Palma, 7 de junio de 1938 II año Triunfal. Para Sección de Organización de este E. M. Objeto: Información sobre personal de los destructores

Huesca y Teruel. Referencias. Partes de Campaña n.º 25 del destructor Huesca y 22 del Teruel.»

En el parte de campaña del Huesca se dice lo siguiente:

«Personal. A consecuencia del abordaje hubo que lamentar la muerte de los soldados de Infantería de Marina Antonio Servant, Juan Mari Mari, Martín Barrios González, del marinero voluntario Alberto Catalán Rubio y marinero de 2.ª Juan Gómez Guillermo, resultando 10 heridos, de ellos tres graves que figuran en el parte del 2.º comandante. El comportamiento de la dotación fue admirable, pues constantemente demostró un entusiasmo, serenidad y competencia gracias a lo cual se salvó el

barco, a pesar de que hubo un momento en que parecía irremisiblemente perdido. Aunque toda la dotación se portó muy bien, se distinguió notablemente el capitán maquinista Francisco Vázquez Ramos por la serenidad, competencia y espíritu que en todo momento demostró, especialmente cuando al amanecer del día 25 pasó el barco el mayor momento de peligro, debiendo hacer constar que a su brillante actuación es a lo que en mayor grado se debe el salvamento del buque. Todos los oficiales se distinguieron trabajando eficazmente en la labor a cada uno encomendada.»



(Foto: colección L. Suevos).

El final

El día 22 de abril de 1963 en parada militar de acuerdo con el reglamento para dar la relevancia que merece el acto, en la carretera de circunvalación de El Ferrol del Caudillo le fue impuesta por el almirante Pedro Nieto Antúnez, ministro de Marina, al coronel de Máquinas Francisco Vázquez Ramos la Medalla Militar Individual, desfilando la fuerza a continuación ante Francisco de acuerdo con la ordenanza.



Así, veinticinco años después, el general de Máquinas Francisco Vázquez Ramos recibió la recompensa que premiaba su valor muy distinguido por los servicios realizados en campaña con alto espíritu y dotes militares a bordo del destructor *Huesca*.

Corolario

Todas las virtudes referidas por Calderón de la Barca poseía Francisco Vázquez Ramos. Y digo que poseía las mencionadas virtudes porque este hombre fue merecedor de una de las más altas condecoraciones, la Medalla Militar Individual, tan preciada para todo aquel que la posee y contados los que pudieron ser merecedores de ella.

Para ser merecedor de tan alta condecoración, sin lugar a dudas lo que se tiene en cuenta

es el hecho heroico, pero para ello es necesario el valor, que bien dijo el célebre Pérez Galdós: «El valor personal es necesario siempre. Sin él, todas las aptitudes guerreras no sirven para nada...».

La familia de don Francisco recordaremos sobre su pecho esa Medalla Militar con cariño y orgullo, pensando lo que tuvo que derrochar para ser merecedor a ella, esos tesoros del militar: Valor, Honor, Honra y Amor Propio.

Nota.—Todos los datos de este artículo han sido extraídos del expediente de solicitud de recompensa iniciado por el interesado, así como informaciones de primera mano de personal implicado en los hechos y familiares del recompensado.

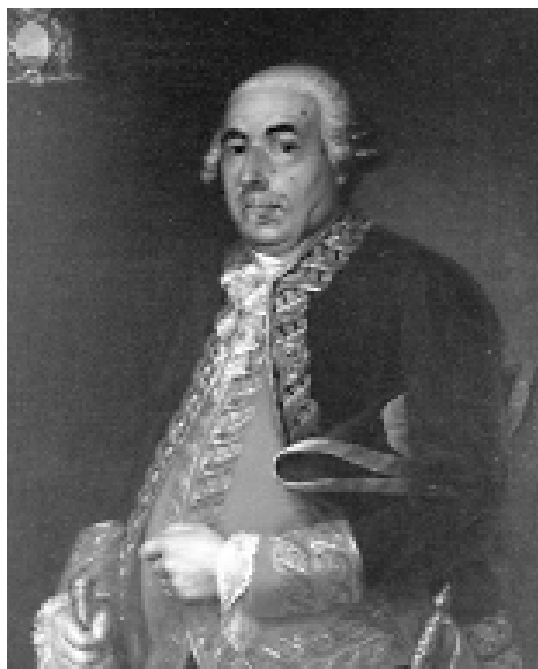
BARCELÓ

Ramón CODINA BONET



N Palma [...] la iglesia de San Juan, delante de la Lonja, y calle por donde se va a la plaza de Atarazanas [...] (1). A muy pocos metros, está la casa del marino en la calle que se llamaba «del vino», nombre que se oficializó a partir de la confección del primer nomenclator de Palma (1797), cambiándose luego (1863) por el de «General Barceló» y vuelta a «del vino» (1983) para, al parecer definitivamente, dar su nombre a otra nueva vía compartiendo zona amplia y moderna con los nombres de Bartolomé Maura Montaner, pintor y grabador hermano del estadista don Antonio, y los de tres obispos, una monja y un soldado, entre otros. En la fachada de su casa fundacional hay una ornamental inscripción de 1967 que dice: «Antonio Barceló y Pont de la Terra, teniente general de la Marina española, que en las singladuras de sus naves invictas debeló la piratería mediterránea y fraguó en la azulada infinitud de los mares un poema heroico a la España inmortal». Gracias a la gentileza de sus actuales ocupantes, una congregación de religiosos teatinos, hemos podido visitar el interior y fotografiar diversos vestigios de la capilla y de la sala principal. Y junto al mar, por el paraje urbano que fue de su actividad, un busto en su memoria, relativamente reciente, después de que se frustrara, en la reforma vial de 1853 [...] *el anuncio del Ayuntamiento de embellecer la calle de la Marina colocando un zócalo y sobre él la estatua del valiente y denodado General patricio de esta capital* [...] (2). Pues dicha reforma sólo se llevó a efecto en parte. Con la iglesia de Santa Cruz, en el alto del barrio marinero y pescador llamado de San Pedro, con el puerto y poco más, lo que queda dicho fue el espacio en tierra del «capitán».

La mencionada Iglesia de la Soberana Orden Militar y Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de Malta, construida en 1230, representa los vínculos navales de los malteses con España desde que el tráfico de las galeas de Malta venía siendo constante para navegar y combatir con las escuadras españolas en el mediterráneo occidental. También lo había de galeras genovesas, florentinas, francesas, papales, napolitanas, sardas y, naturalmente, españolas. Pero eran las de la Religión de Malta las más vistosas, las que



Teniente general de la Armada Antonio Barceló.
Anónimo español, s. XIX Museo Naval. (Madrid).

[...] entraron en el muelle con sus flámulas y banderas entre las arrumbadas de los remos e hicieron salvas todas [...]. Y a la salida [...] luego que estuvieron más allá de la torre del muelle viraron las proas y saludaron cada una con tres disparos que contestaron los baluartes [...]. Otras veces [...] con grandes banderas [...] saludaron tres tiros cada una y contestó la tierra y el Castillo de Bellver [...] iban muy empavesadas [...] (3). Estas de Malta debían sentirse como de casa. Mallorquines fueron el gran conservador de Malta Francisco Fortuny (siglo XVII), dos de sus Grandes Maestres: Rafael y Nicolás Cotoner (siglo XVII), marinos ambos, jefe de escuadra el primero. Miembro de ella el Cardenal Despuig (siglo

XVIII), José Rull (siglo XVIII), gran prior y después obispo de Malta, entre otros muchos caballeros también isleños. Fechado en Aranjuez el 4 de junio de 1774 es el documento que dice que [...] *Don Antonio Valdés anuncia a Don José de Rojas que, a la expedición que se prepara en Cartagena al mando de Don Antonio Barceló deben agregarse cuatro galeras de la Religión de Malta. Y envía un pliego para el general de ellas* (4). En 1775 llega al puerto de Palma una escuadra de Malta con dos navíos, una fragata, un pinque, cuatro galeras armadas y 100 hombres de desembarco. Otra es la napolitana que, según un documento de 22 de junio de 1784 firmado, a bordo del navío *Rayo*, por don José Lorenzo de Goicoechea, estaba formada por cuatro navíos, cuatro fragatas, siete jabeques, tres galeones, tres balandras, dos bergantines, dos galeras, cuatro brulotes, 36 lanchas cañoneras, 24 bombarderas, 11 obuseras y seis auxiliares. Y las dotaciones de las galeras de Malta, compuestas por tres oficiales de guerra, tres de mar, cuatro (ilegible), tres brigadieres, 11 infantes, 30 artilleros, 40 marineros, 30 grumetes y un paje. El armamento se constituía con: armas de fuego ligeras: 180 fusiles con bayoneta, 65 pistolas, 63 tubos lanzafuego grandes y seis tubos lanzafuego de caballete. Armas de fuego pesadas: 17 cañones de diferentes calibres, cuatro mangas de fuego y



A la derecha hasta el fondo fachada de la casa (siglo XVIII, excepto las persianas).

cuatro «angelotes». Armas blancas: 100 medias espadas y 80 (ilegible). El municionamiento se hacía con bombas, balas, sacos de metralla, mechas, camisas de fuego..., y accesorios como cazoletas, caballetes, espoletas, etcétera.

En el lado opuesto de la ciudad, por el Este, otro barrio, también de pescadores pero de almas, un edificio conventual, Montisión, establecido en 1561, despide a los jesuitas en cumplimiento de un Decreto dado en El Pardo en 27 de febrero de 1766 y refrendado en Madrid por el conde de Aranda en 1 de marzo del mismo año. El 9 de abril entra en Palma un jabeque ibicenco con cinco sacerdotes que se agregan a los ya concentrados, y el 25 otro, también de Ibiza, a su bordo el superior de aquella casa que había permanecido en ella para inventariar y ultimar la entrega. El 2 de mayo fondea Barceló con los jesuitas de Cataluña, Valencia y Aragón y dos días después, añadidos los de Mallorca, con una formación de 17 naves, sale a la mar rumbo a Civitavecchia. No fue éste el último servicio de esta clase porque un documento fechado en Aranjuez el 16 de junio del siguiente año dice que [...] *Don Julián de Arriaga informa a Don Carlos Reggìo que los jesuitas permanecerán en Cartagena, hasta que regrese Don Antonio Barceló, por cuenta del conde de Aranda. Acompaña una copia de comunicación de Don Carlos Reggìo, sobre*



Fachada principal de la iglesia de Santa Cruz.

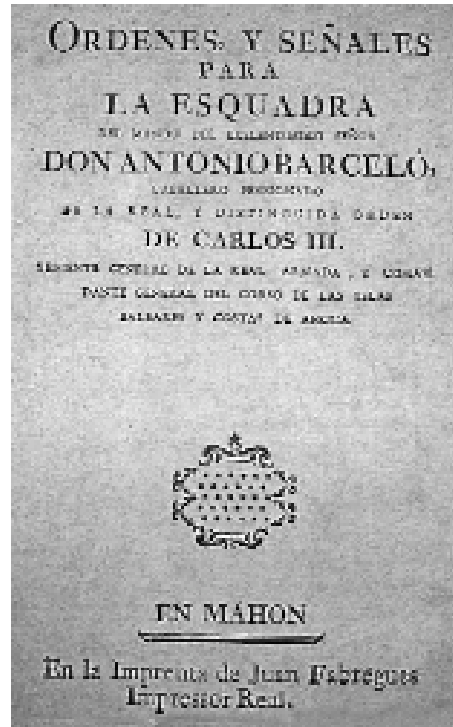
los gastos suplementarios que tuvo Don Antonio Barceló en el transporte de jesuitas de 28 de noviembre pasado (5). Y en otro posterior, de 17 de agosto del mismo año, en San Ildefonso, figura que [...] Don Julián de Arriaga previene a Don Carlos Reggio, de Real Orden, tenga todo dispuesto para embarcar a los jesuitas en cuanto lleguen los jabeques de Don Antonio Barceló que han de convoyarlos (6).

Es bien conocida pero no siempre recordada la capacidad de organización de Barceló: personal y avituallamiento, planificación, armamento y munición; y su ingenio: mecanismos de a bordo, ideas e iniciativas para mejorar el servicio en mantenimiento, reparación y construcción de naves en Arenys de Mar, en los fosos de la Calatrava de Palma y de la misma atarazana,

contigua a su casa, que habían sido abandonados pero recuperados temporalmente bajo su dirección. De 29 de mayo de 1772 es un escrito de don Julián de Arriaga comunicando a don Carlos Reggio una Real Orden «sobre la propuesta de don Antonio Barceló para canjear el jabeque correo de Mallorca, construido hace poco tiempo en Arens (*sic*) a sus expensas...», cuya propuesta dice: *El Capitán de Navío Don Antonio Barceló [,] habiendo experimentado que el jabeque correo de Mallorca [...] por ser compañero del Lebel en el andar, fuerte y de porte de 28 cañones será apropiado para el corso [,] ha ofrecido la parte que en él tiene a beneficio de la Real Hacienda [,] y el todo del buque para incorporarlo en la Armada, pidiendo solamente que se le entregue en su reemplazo el nombrado Caballo Blanco, aparejado y armado [...] para que sirva de Correo [...] (7)*. Un ejemplar (sin fecha ni autor) titulado *Órdenes y señales para la Escuadra del mando del Excelentísimo Señor Don Antonio Barceló, Teniente General de la Real Armada y Comandante General del Corso de las Islas Baleares y Costas de África*, impreso en Mahón en la imprenta de Juan Fábregues, impresor real, por indicación suya,

comprende *Señales de día al ancla*, *Señales para de día a la vela*, *Señales para de noche*, *A la vela*, *Señales en tiempo de niebla*, *Tabla de rumbos* y *Tabla para los Santos y contraseñas*, y viene precedido de la siguiente reflexión: *Para todas las embarcaciones que forman esta Escuadra estableceré unas señales que gobiernen la Navegación todo por un orden metódico que pueda ser útil a su debido tiempo [...] Quedo esperanzado de que todos los Individos que me son subordinados [,] estando animados de los impulsos del honor y de sus particulares circunstancias cumplirán exactamente éstas y demás órdenes que yo les diere pues de lo contrario se harán acreedores de la más severa represión o castigo cosa que me será muy sensible como precisa el ejecutarlo a la menor falta pues sólo es mi deseo el más exacto desempeño de la Comisión que el Rey ha puesto a mi cuidado (8).*

Y para cuando no era suficiente la destreza y el arrojo, estaba la invocación. Lo atestiguan los exvotos de la época de Barceló, siendo algunos de ellos (además del que figura en la REVISTA GENERAL DE MARINA de junio de 1972 del propio Barceló), el del patrón Viola, superviviente de una tromba que lo empujó en cabo Blanco (Bahía de Palma) pudiendo entrar, al fin, en Cartagena. El del patrón Llompart que entre Cetta (sic) (probablemente Cette-Francia) y Génova tuvo que largar lastres pudiendo entrar en Palma. Otro, del patrón Mut que habiéndose encontrado con una balandra inglesa pudo escapar de ella milagrosamente. También otro que narra que *El día 23 de febrero de 1812 cayó Juan Amengual, mallorquín, de la capellera del jebeque del mando del capitán Miguel Alemany, se rompió las dos piernas y el brazo derecho, ymploró nuestra madre Virgen de Lluch y le libró de todo, que está bueno y de las tres rompiduras y que nada se conose en el andar. Terminaremos estas pocas citas con otro, rezando que Dia 1 de mars de 1792 trobanse el patró Jaume Escatá a la costa de Catalunya y tenent el vent contrari per anar a Barcelona li fonc precis haver de fondear en Tamaric i immediatament de haver dat fondo li entrà un gran temporal de mar de mitjorn que li rompia*



HISTORIAS DE LA MAR

de forai no tenint mes que un zesu de poca resistència se veia ja perdut i invocant la mare de Déu del Carme i la Venerable Santa Catalina Tomasa calmà el mar alrededor de la barca durant el temporal (9).

Ya se sabe que el marino fue elogiado públicamente en especial en forma de piezas literarias (poesía y prosa) y de oratoria civil (García de la Huerta y Vázquez Ortega 1784, entre otros muchos). Sólo citaremos unos versos de un poeta, mallorquín, sincero y sensible al hombre y a su entorno:

*Capitán Antonio,
Blanco jabeque,
Golondrina ágil,
Pinto mascarón.*

[...] fulgor de espadín, [...] casaca bordada, [...] armas en «¡ presenten!», redobla el tambor [...] (10). Y si la apología de García de la Huerta había parecido exagerada aunque objetiva, más lo es (y aun irreverente, soso y falto de ingenio) un manuscrito fechado en Madrid el 10 de septiembre de 1783, de autor desconocido, no sabemos si con buena o mala intención, que dice así:



Fachada principal de la iglesia de San Juan de Malta.

Noticias convenientes a Barcelona. Llegó al sitio de la Granja y aunque la Princesa estaba ya en la cama con dolores de parto, le acompañó el Rey hasta su alcoba. El Rey le hizo tanta manifestación de agrado como si hubiese sido el Conde de Aranda. Le acompañó por los jardines, soltaron las fuentes como si hubiese llegado una Persona Real. El Príncipe fue luego a abrazarlo y que se divertieron tanto que el Rey le ha regalado un Bastón con un Reloj guarnecido de diamantes. El Príncipe un espadín muy hermoso, la Princesa un diamante para botón de su sombrero. La Infanta Doña María Carlota una pensión de 4.000 pesos en nombre de su abuelo; que le han dado la gran Cruz y título de Castilla con determinación de Conde

de Mallorca; que el día nueve comió con el conde de Losada. Todo se dice pero no se asegura.

Al contrario de lo que es corriente opinar fue un hombre esmerado y cuidadoso en el registro de sus intereses particulares y familiares, especialmente en cuanto a sus propiedades en la mar y en tierra como, por ejemplo, una contabilidad exhaustiva y puntual, inventarios, fletes, seguros, poderes, nóminas, albaranes, sin olvidar las reclamaciones de partidas adeudadas por apresamientos o la petición del sueldo correspondiente a la graduación que le había sido concedida. También la sensibilidad de nuestro protagonista queda demostrada al menos en el tenor de sus relaciones con personajes de su tiempo (y no sólo del mundo naval). Y también hay testimonios de su religiosidad, uno de ellos la dedica-

toria de Cristóbal Cladera (Mallorca 1760-1816), ilustrado y afrancesado, licenciado en ambos derechos, miembro de la Real Academia de Leyes de Santa Bárbara y de la Sociedad Económica Madrileña de Amigos del País, traductor de lenguas modernas, clásicas y orientales, viajero por Europa, fundador del periódico *El espíritu de los mejores diarios europeos* y autor, entre otras obras, de *Investigaciones históricas sobre los descubrimientos de los españoles en el mar océano en el siglo XVI*. Pues le dedica la traducción del inglés al castellano de *El juicio final* de Eduard Young, [...] *hablándole de sus virtudes morales [...] como que [...] en medio de sus funciones militares no olvida la Religión [...] que no se ciñe meramente a observar sus preceptos sino que se impone nuevos [...] que tiene su mayor gusto en manejar la espada de la victoria en defensa de su nación porque en esto establece gran parte del culto que debe a su Creador [...] extendiéndose en [...] algunos rasgos más de su heroísmo cristiano [...] para quien los nombres de esposo y padre no son motivos que le distraigan de los servicios de su patria [...]*. Religiosidad que queda atestiguada a la vista de sus relaciones con las órdenes de los carmelitas, predicadores, mínimos, capuchinos, mercedarios, de la misión, franciscanos (todas ellas con casa en Palma), presbíteros y monjas. Se verifica que estuvo en posesión del título de «Administrador de los productos de la Mitra Episcopal de Barcelona» (al menos entre los años 1754-1765). Uno de



Puerta de acceso a la sala principal de la casa de Barceló (siglo XVIII).



Artesanado de la capilla de la casa de Barceló (siglo XVIII).

sus hijos, Juan, fue canónigo de la catedral de Palma y dos de sus hijas, Francisca y Antonia, monjas en el convento de la Concepción también de Palma.

El parte de defunción o *Noticia del fallecimiento*, dado al Excmo. Sr. D. Juan de Lángara, dice que: *El día 3 de enero último falleció en Palma en Mallorca [,] de enfermedad natural [,] el Teniente General de la Real Armada Don Antonio Barceló según me avisa el Ministro principal de Marina de aquella Isla Don Rafael Florensa. Participo a V. E. para su debida noticia. Cartagena 28 de febrero de 1797. Francisco de Borja. Rúbrica.*

En su testamento manifiesta, como armador, ser propietario de: *tres cuartas partes de la fragata, 7.500 libras mallorquinas. Tres cuartas partes del jabeque que esta varado en tierra, 825 libras mallorquinas. Una cuarta y media parte del jabeque del patrón Llompart, 770 libras mallorquinas. Una cuarta*

y media parte del jabeque del patrón Talayer, 680 libras mallorquinas. Y según la memoria municipal justificativa de sus méritos (entre otros) para otorgar su nombre a una calle [...] *consiguió poseer una escuadra (sic) de barcos ligeros con 2.000 marineros contratados*, sin que hayamos podido contrastarlo documentalmentemente. Pero sí que Carlos III, en 1784, concedió franquicia de derechos a todos los barcos de su propiedad.

En él lega a su hija Catalina, entre otros bienes a sus otros hijos, [...] *el jabeque correo y todos los demás barcos y pertrechos de navegación y arreos, y derechos de participación y otros semejantes créditos marítimos que tuviere el día de su muerte, tanto en Mallorca como en Barcelona como en cualquier otra parte*, que más adelante revocará (1790) a cambio de 8.000 libras. Y con el fin de que su casa sea perpetuamente conservada por sus herederos declara que el poseedor habrá de tomar su nombre y armas. Habiendo podido llegar, documentalmentemente, hasta finales de la década de 1880 hallamos, al parecer y según nos confirman algunos testimonios orales, extinguida su descendencia por línea directa, momento coincidente con el hecho de que dicho inmueble

pasara a ser propiedad del Obispado, hoy colegio San Alfonso María de Liguorio de los padres teatinos.

Y manda que se celebren a perpetuidad y anualmente cuatro oficios conventuales y 15 misas de 1.^a clase en la iglesia de Santa Cruz. En el altar mayor figura su escudo de armas, y su cuerpo descansa en el subsuelo de la capilla de San Antonio de dicha iglesia. Un enterramiento sobrio, «tapiado», según explicaciones de un amable acompañante. En el lado derecho del altar de dicha capilla una placa con el siguiente texto: D. O. M. el Excmo. Sr. Don Antonio Barceló Pont de la terra teniente general y eminente marino hijo el más ilustre de Mallorca en su siglo. Respetado por todos dominó con su pericia y hazañas nuestro mar, piadoso feligrés y protector de esta parroquia costeó el retablo de esta capilla en la que yace sepultado. A. E. R. I. P. A. Estética funeraria y exposición nada en analogía con el Panteón de Marinos Ilustres.



(1) MASSOT RAMIS D'AYREFLOR, M.^a José: *Inventario de los fondos de la Orden de San Juan*. Palma 2001.

(2) ZAFORTEZA, Diego: *La ciudad de Mallorca*. Palma, 1957.

(3) CAMPANER Y FUERTES, Álvaro: (recopilación). Palma, 1967.

(4) Archivo del Museo Naval. Manuscritos 2238, doc. 33, fol. 126.

(5) Archivo del Museo Naval. Manuscritos 2232, Miscelánea, doc. 39, fols. 148-149.

(6) Archivo del Museo Naval. Manuscritos 2232, Miscelánea, doc. 43, fol. 157.

(7) Archivo del Museo Naval. Manuscritos 2238. Dep. doc, 1 fols. 1-2.

(8) Biblioteca Municipal de Palma.

(9) LLOMPART, Gabriel: *Tablillas votivas de Mallorca*. Palma.

(10) LLOMPART, J. M.: *Auca del capità Antoni*. (Palma 1925). (Traducción libre del autor del presente artículo).



Marina de guerra. Trozo de desembarco con las correspondientes piezas de artillería, del álbum *El Ejército Español. Colección de fotografías instantáneas. 288 autotipias. Reflejo de la vida de cuartel y de campaña de nuestros soldados*. Barcelona. Luis Tasso, impresor y editor ¿año 1902?



UN «PLUSMARQUISTA» INFORTUNADO

(LA PEQUEÑA HISTORIA DEL TRANSPORTE
GENERAL VALDÉS)

Dr. Nicholas W. MITIUCKOV
Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigadores navales



OCOS buques habrá tenido la Armada de los que tan poco se conozca, siendo éste el motivo que ha provocado la realización de este pequeño artículo que no persigue otro fin que el de divulgar su efímero historial en nuestra Marina de guerra.

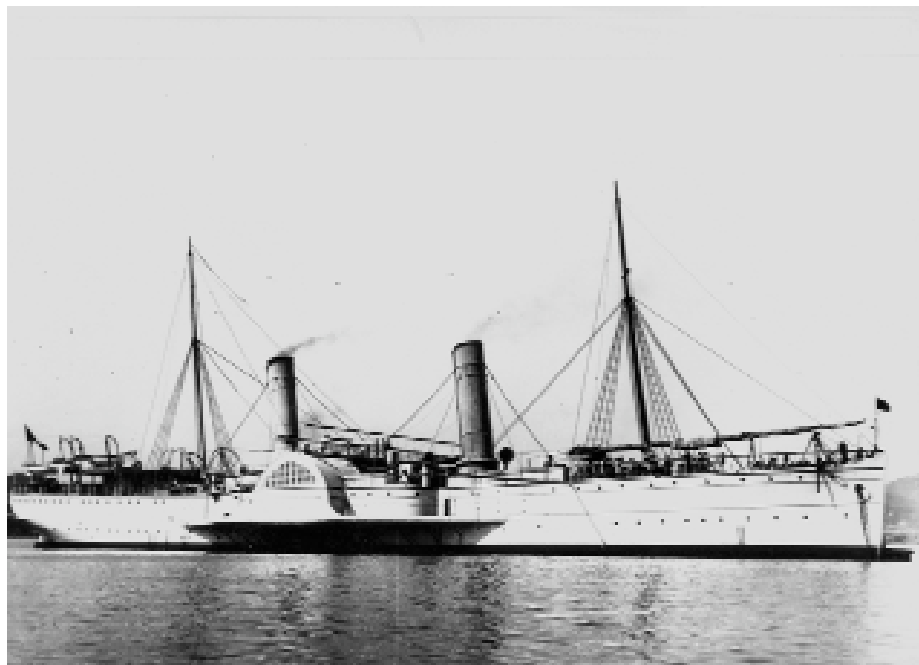
Buena prueba de lo que afirmamos se constata tras leer lo poco publicado que sobre el buque existe, señalando algunos autores de manera errónea su incorporación a las Fuerzas Navales de Filipinas; cosa de todo punto falsa, y que a más de uno le habrá hecho pensar que debieron existir en la misma época dos buques con la misma denominación.

El Prince of Wales

La historia de este buque se remonta a 1886, año en el que una compañía británica de vapores comerciales que cubría la ruta para el transporte de pasajeros entre Liverpool y la isla de Man encargó a la firma escocesa de Glasgow Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. la construcción de un buque de vapor de ruedas de casco de hierro que se bautizó como *Prince of Wales*.

La idea de la compañía era contar en su flota con un nuevo barco de gran velocidad; como efectivamente así lo acreditaría cuando en mayo del año siguiente, durante sus pruebas oficiales, y con 1.500 toneladas de desplazamiento alcanzó sin esfuerzo los 22,6 nudos de velocidad, por lo que tuvo el honor de ser el más veloz de los vapores de ruedas jamás construidos.

Pero si en su extraordinaria velocidad residía su principal virtud, también era su mayor defecto, ya que su planta motriz consumía de manera voraz el combustible sólido, lo que hacía poco o nada rentable su utilización como buque de pasajeros, por lo que al *Prince of Wales*, a pesar de su rapidez, le



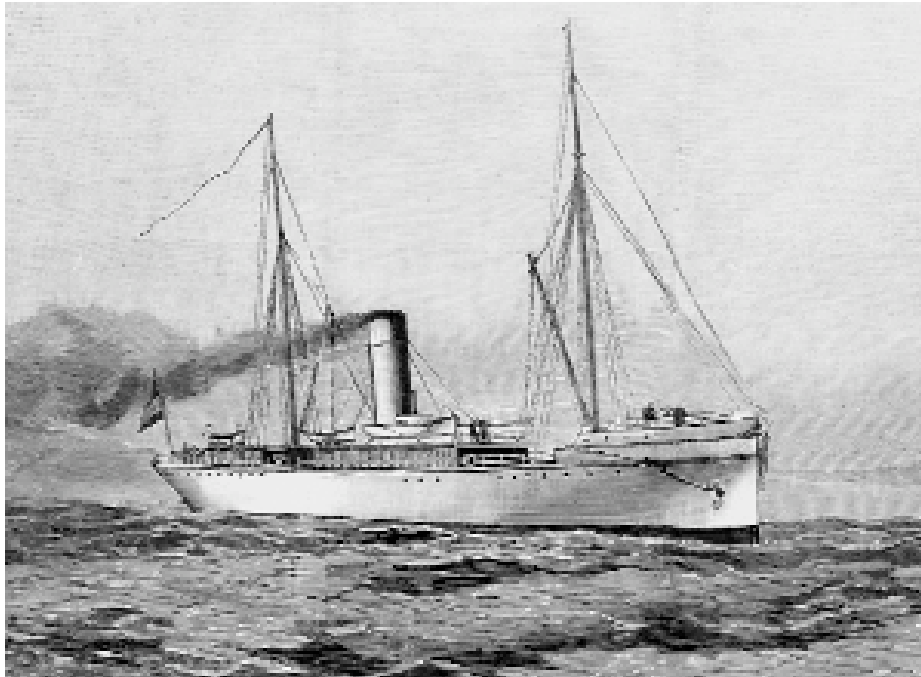
General Valdés.

esperaba *a priori* la nada halagüeña perspectiva de acabar en el desguace, pues las pérdidas llegaron a acumularse de manera alarmante durante el poco tiempo que realizó este cometido.

El *General Valdés*

En España mientras tanto se sufría el «dolor de cabeza constante» de la insurrección filipina. Era obvio que la principal característica que debían de tener los buques destacados en el archipiélago tenía que residir en su escaso calado, con el fin de acercarse lo suficiente a tierra y desde la cercanía hostilizar eficazmente a los rebeldes.

En 1894, habiendo liquidado todos los plazos previstos para mantenerlo en servicio, se excluyó al transporte *San Quintín*, presentándose al mando el problema de buscar a un sustituto digno. Aunque desde la perspectiva actual pueda parecer extraño, se dudaba entre un buque a hélice o a Rueda; y es que la ya para la época trasnochada propulsión por medio de paletas, ofrecía un rasgo muy útil para las fuerzas expedicionarias sobre las Filipinas: el reseñado



General Álava.

calado que le hacían ser el buque ideal para adentrarse en los terrenos semi-pantanosos, pues su hipotético gran defecto, el del gran tamaño de sus ruedas, no le ofrecía ninguna vulnerabilidad al no disponer los indígenas de artillería alguna. La decisión que se tomó fue «salomónica», comprando un transporte de hélice, el *General Álava*, y otro de ruedas, el *General Valdés*.

En virtud del Real Decreto de 16 de diciembre 1896, se autorizó a la Comisión de Marina en Londres a comprar del vapor *Prince of Wales* como transporte de guerra, ostentando el dudoso honor de ser el último barco de estas características con el que contó la Armada española.

Otro Decreto, fechado el 8 de enero del siguiente año, asignaba al buque el nombre de *General Valdés*, que recordaba a dos capitanes generales de la Armada que ostentaron dicho apellido, siendo el segundo buque en la Armada en contar con dicha denominación, ya que el primero lo fue un bergantín construido en 1849.

Sus características técnicas eran las siguientes: 106 metros de eslora, 12 de manga, 4,87 de puntal y 4,26 de calado. Era un barco feo; sus enormes ruedas de paletas laterales, sus dos chimeneas y dos palos le dotaban desde luego de una silueta tan airosa como anacrónica.

Su máquina tenía dos cilindros, uno de baja y otro de baja presión de 3.000 CV indicados. Tenía cuatro calderas dobles con tres hornos en cada frente y condensador de superficie; servomotor de vapor, girando las ruedas de paletas a toda fuerza a 28 rpm. Su velocidad máxima, cuando fue comprado por nuestra Marina era 15 nudos, muchos menos que la obtenida por el buque en pruebas. Su autonomía máxima a 10 nudos alcanzaba las 660 millas, pues si bien su andar se había resentido con el paso del tiempo no ocurría lo mismo con su consumo, que seguía siendo hartamente exagerado. Las carboneras, situadas entre las bodegas de proa y popa, tenían capacidad para almacenar 200 t de combustible sólido.

De manera simplista, podríamos dividir su distribución en dos grandes espacios, uno a popa para sollados y alojamiento de la dotación, y otro a proa, con bodegas corridas. El buque sólo disponía de iluminación eléctrica en la sala de máquinas y en la cámara del comandante.

Su entrada en servicio

Para recoger el barco y marinarlo a España, salieron hacia Londres el que sería su primer comandante, don Joaquín Barriere Pérez (1), un teniente de navío de 1.^a clase, varios contramaestres y 30 marineros, dándose la fatal circunstancia de que, debido a que su salida fue comunicada telegráficamente un día festivo, la Comisión de Marina en Londres no tuvo conocimiento de su llegada hasta un día después, por lo que no se preparó alojamiento alguno para la dotación, que se encontró a las once de la noche en la estación de *Charing Cross* sin sitio adonde ir. Afortunadamente, pronto se «buscaron la vida» para pernoctar en la ciudad. Como curiosidad diremos que se alojaron en un *sailors' home* tan económico que el jefe de la Comisión de Marina se sorprendió de que hubieran dormido por el mismo precio que costaba una ración diaria, más si tenemos en cuenta que dicho alojamiento disponía de dos mesas de billar.

Finalmente, el buque salió del Támesis hacia Ferrol, donde arribó sin mayor novedad el día 6 de enero de 1897, procediéndose con rapidez a armarlo con cuatro cañones Nordenfellt de 57 mm y dos cañones Maxim de 37.

Lo más sorprendente es que este vapor de ruedas fuera tenido en cuenta en algunos círculos militares serios como buque de combate, sobre todo si nos basamos en el armamento que llevaba, que tenía su razón de ser si recordamos que a comienzos de 1890 la Armada había aceptado como artillería secundaria los cañones de 57 mm Hotchkiss y Nordenfellt, lo que provocaba una dualidad incompatible entre los proyectiles de un sistema y de otro. La experiencia demostraría que el cañón *Nordenfellt* se ajustaba mejor a las necesidades de nuestra marina, procediéndose entonces a desmontar los Hotchkiss de igual calibre que comenzaron a acumularse en los depósitos. Es por esta razón por lo que el armamento del *Valdés* vino determinado por esta coyuntura.

Su primer servicio digno de reseñar fue el remolque que prestó el 19 de marzo de 1897 al crucero *Cardenal Cisneros* (2), botado ese mismo día, con objeto de llevarlo hasta la boya plana fondeada entre el muelle comercial del puerto de Ferrol y La Graña, conocido como «muerto de las agujas», donde se compensaban los aparatos magnéticos del buque.

Aunque no sea un hecho muy conocido, se pensó en habilitarlo como yate regio, destinándose a aguas de San Sebastián en el verano de 1897.

En noviembre fue destacado a aguas marroquíes, al resolverse el conflicto de piratería que desde algún tiempo atrás era protagonizado por cabilas indígenas no sometidos al control del sultán y que atacaban a los buques europeos que se acercaban a las costas dominadas por éstos. Fue ese mes cuando el embajador español en Tánger, Ojeda, tras una difícil negociación, consiguió intercambiar prisioneros, pasando los detenidos en poder del sultán a manos de nuestro Gobierno bajo la promesa de juzgarlos con todas las garantías de la ley, mientras que los rifeños pusieron en libertad a cinco detenidos, siendo el *General Valdés* el buque encargado de conducir tanto a los cautivos como a las embajadas.

En diciembre queda afecto al Departamento de Cádiz con la numeral 126 y el distintivo internacional GRJL, asignándosele una dotación de 155 hombres, estando compuesta su plana mayor por un capitán de fragata, quedando el buque bajo su mando; un teniente de navío de 1.^a clase, dos de segunda, tres alféreces de navío, un contador de navío, un médico de 1.^a clase, un practicante, ocho maquinistas, cuatro contramaestres y un condestable.

Pero el *Valdés* nunca llegaría a combatir en Filipinas. De hecho sus condiciones técnicas le hacían incapaz de emprender un viaje transoceánico. Una vez más, la Armada había hecho otra «maravillosa» compra sin sentido. Aunque se pensó utilizarlo como correo entre la Península y las islas, lo cierto es que nunca saldría de Cádiz.

Precisamente durante el mando de Barriere, cumplió su única misión como buque de guerra: la de liberar a varios miembros pertenecientes a la dotación de distintos buques de guerra extranjeros y que habían sido presos por las cabilas rifeñas.

El 18 de mayo de 1900 el ministro Francisco Silvela informa a la reina:

«El transporte de ruedas *General Valdés* se halla inútil; para navegar exige un gasto considerable de reparaciones sólo para salir de puerto; consume enorme cantidad de carbón, y es, por unánime opinión del cuerpo de Marina, inútil para el servicio que debería llenar.»

En consecuencia, con el duro pero real dictamen, se da de baja en la Armada al anacrónico vapor... pero la historia del desdichado buque no acabó ahí.

El primer problema que se presentó fue qué hacer con su casco. El Real Decreto de 30 de julio 1900 resolvía la venta del barco en pública subasta. El

27 de septiembre siguiente se sacó a concurso por un valor de 255.100 pesetas, siendo adjudicado el 31 de octubre a don Alfonso Nieto Urrea que, al tomar posesión de su nueva propiedad, comprobó lo costoso que resultaría su recuperación, pues se encontraba semihundido. No extrañó, por tanto, que renunciara a la compra prefiriendo perder el dinero adelantado en la licitación que emprender los costosos trabajos de su reflotamiento.

Era evidente que en aquellas condiciones era muy difícil proceder de nuevo a su venta, por lo que la Armada emprendió los trabajos para dejarlo estanco y a flote, que finalizaron durante el año 1902. Así, el Decreto de 16 de julio de mismo año resolvía la venta del buque de vapor sin precio de salida, adjudicándolo simplemente al mejor postor, lo que no evitó que la subasta quedara desierta. Durante todo este tiempo, el casco del barco era visitado por las comisiones más diversas, disponiéndose por Real Decreto de 23 de octubre, e ínterin despertara el interés de algún licitador, se emplease como depósito de defensas submarinas (minas y los torpedos) y que permaneciese amarrado en el arsenal de La Carraca.

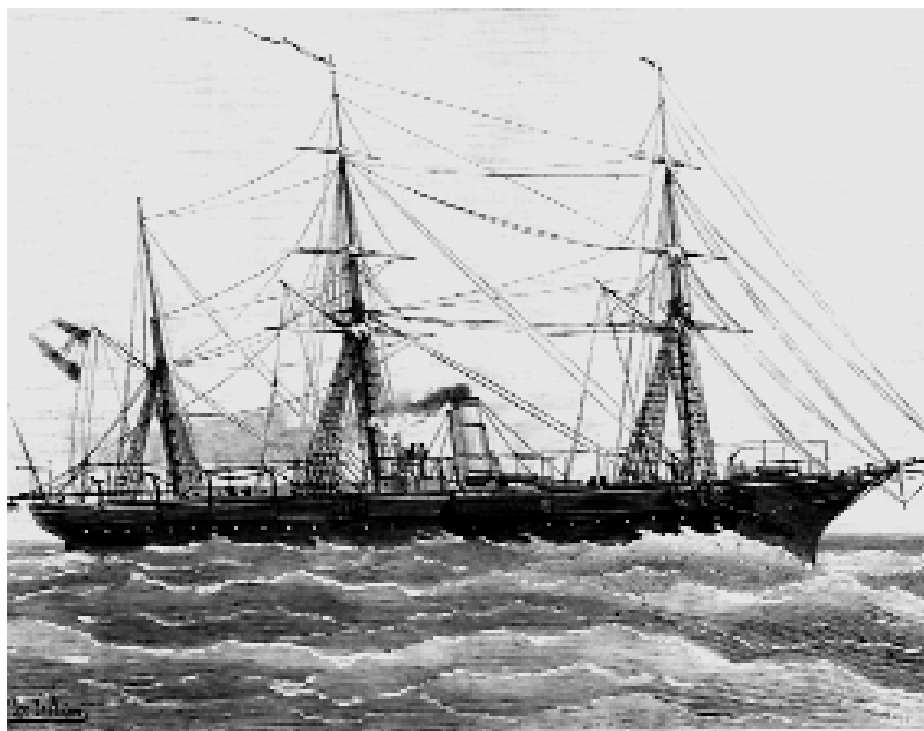
Probablemente, el papel de depósito fuera el cometido más apropiado para el buque, y desde luego algo de utilidad se le podría haber sacado si no se hubiera hundido de nuevo en febrero 1907.

Su interminable final

Cubierto al poco tiempo de limo, se sacó de nuevo a la venta en de agosto siguiente, publicándose seguidamente el pliego de condiciones en el que se especificaba que el lote correspondía a:

«...los materiales pertenecientes al *Valdés* que se encuentren en el buque y sean del firme del barco, que es imposible de detallar, por encontrarse sumergido, que dando el rematante obligado a ejecutar por su cuenta los trabajos de salvamento, debiendo abonar cuantos gastos se originen para ponerlo a flote, siendo de cuenta suya cuantos recursos para ello se necesiten, y concediéndosele una vez puesto el barco a flote, y a partir desde el momento en que así se le pueda considerar, un plazo de treinta días para retirar del Arsenal el casco y cuantos efectos contenga del firme del buque, quedando como propiedad de la Marina lo que al vencer el plazo no se haya retirado.»

A pesar de los condicionantes y del más que dudoso beneficio que se podría dar el barco, don Isidoro Lafita Andraca optó por el mismo, siéndole otorgado por escritura pública del notario de Madrid don Ramón Martínez y Rodríguez, fechada el 2 de octubre, por un valor de 86.000 pesetas. Ocho días más tarde se emprenderían los trabajos de extracción, utilizando para ello en primera instancia el remolcador de Bilbao Rodas, que realizó varias intento-



San Quintín.

nas para ponerlo a flote, cosa que no consiguió, suspendiéndose los trabajos el 17 de enero de 1908, eso sí, después de haber gastado la nada despreciable suma 235.000 pesetas.

Al comprobar las autoridades del departamento que se suspendían los trabajos y se retiraban los medios materiales que se habían empleado para ello, informaron al Ministerio de Marina de la situación, señalando el peligro de que el buque continuara por tiempo indefinido en aquella situación, ya que en el pliego de condiciones no se especificó plazo alguno para la extracción.

Antes de que desde la Administración se instara a Lafita a continuar los trabajos, éste, ante su incapacidad tanto económica como tecnológica para devolver el barco a la superficie, no tuvo más remedio que exponer la situación a la Armada por medio de un escrito fechado el 9 de marzo de 1908, proponiendo además que le fuera devuelta la suma que desembolsó por el buque, asumiendo a la vez la contratación de una empresa extranjera que se encargaría de sacarlo, pues aducía que aunque para él hubiera sido más fácil

hacerlo pedazos con dinamita, la seguridad del Arsenal le hacía imposible utilizarla. También se comprometía a que en el caso de un nuevo fracaso para ponerlo a flote, estaba dispuesto a renunciar a cantidad alguna.

La Intendencia General de la Armada entendió que sus pretensiones en nada se ajustaban con el contrato de adjudicación, acordándose fijar un plazo de seis meses para que el contratista verificara su extracción y, en caso de incumplimiento, dar legalmente por abandonado el buque, procediéndose a su destrucción. Lafita no aceptó el plazo, pues aducía se establecía una nueva condición que no se había pactado e incumplía lo firmado. Además argumentaba que el buque no estaba en condiciones de ser reflotado, sino para ser desguazado, por lo que a su entender el contrato dejaba de tener validez, pues versaba sobre una posibilidad (la del salvamento) de imposible realización.

A pesar de que el informe del jefe de ingenieros prácticamente avalaba esta tesis, y elevado al Consejo de Estado el caso para que emitiera un dictamen, éste dejó claro que lo que el Estado contrató con Lafita, según se especificaba en las cláusulas del pliego de condiciones, era el rescate de los materiales que se encontraran en el buque, pues aunque en ellas se hablaba de ponerlo a flote no se consideraba condición esencial de cumplimiento para el contratista. También hizo la observación de que Lafita se contradecía, pues por un lado aseguraba que el *Valdés* era imposible de sacar a flote, y por otro proponía la contratación de una empresa extranjera para ello. Por todo lo cual el 2 de octubre de 1909 entendió rescindido el contrato por incumplimiento del adquirente (4).

Ya en 1910, se publicaría un nuevo concurso para la extracción del buque, que también quedaría desierto (5).

El penúltimo intento serio para su extracción vino por acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de septiembre de 1934, que autorizaba (6) al ministro de Marina a convocar un nuevo concurso de adjudicación. El caso es que tampoco se llegó a hacer nada en el periodo de los casi dos años que transcurrieron hasta el comienzo de la Guerra Civil.

Tras finalizar el conflicto, fue la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques la que se encargaría finalmente de acabar con el obstáculo que impedía cualquier intento de ampliación del arsenal.

En 1943 se comenzaron a trocear los restos del buque, labor que fue especialmente penosa y ardua; para empezar había que quitar el fango acumulado en el casco con agua a presión, por lo menos hasta descubrir la zona por donde se había que cortar. Otro inconveniente que hizo dilatar mucho los trabajos fue la limitación de las cargas explosivas a un kilogramo, pues al encontrarse tan pegado a los muros del arsenal, utilizarlas con mayor potencia era muy peligroso. Si a todos estos inconvenientes sumamos la nula visibilidad de las aguas, el lector podrá fácilmente entender lo dificultosa que fue aquella empresa.

Así, el 13 de septiembre 1946 consiguió trocear totalmente el buque, haciendo volar el último pedazo del cuerpo de la masa cerca de treinta toneladas. Desaparecido el *Valdés*, faltó tiempo para hacer un nuevo pantalán para el atraque de buques.

Como hemos visto, pocas compras de la Armada habrán sido tan calamitosas como la del *General Valdés*, que tan pocos servicios prestó y tantos quebraderos de cabeza causó.

(1) Nació el 11 de diciembre de 1849, ingresando en servicio el 1 de julio de 1863. Tenía varias cruces al Mérito Naval, la Medalla de El Callao, la de Bilbao, la de Alfonso XII, Benemérito de la Patria y la conmemorativa de circunnavegación de la corbeta *Nautilus*.

(2) ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El crucero acorazado* Cardenal Cisneros. La Espada y la Pluma. Madrid, 2004.

(3) Real Orden de 8 de noviembre de 1900.

(4) Real Orden publicada en la *Gaceta de Madrid* número 300, de 27 de octubre de 1900, págs. 184-186.

(5) Publicado en la *Gaceta de Madrid* del sábado 6 de agosto de 1910, pág. 509 y ss.

(6) Decreto de 1 de octubre de 1934. *Gaceta de Madrid* número 277 de 4 de octubre, página 133.



BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA, Alfredo: *Buques de Guerra Españoles. 1885-1971*. Editorial San Martín. Madrid, 1972.

BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina Española en el Siglo XIX, 1868-1898 (Tomo II)*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995.

COELLO LILLO, Juan Luis; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*. Madrid: Agualarga Editores, 2001.

LLABRÉS, Juan: *El vapor Legazpi y los transportes de guerra del siglo pasado*. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre de 1966.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.

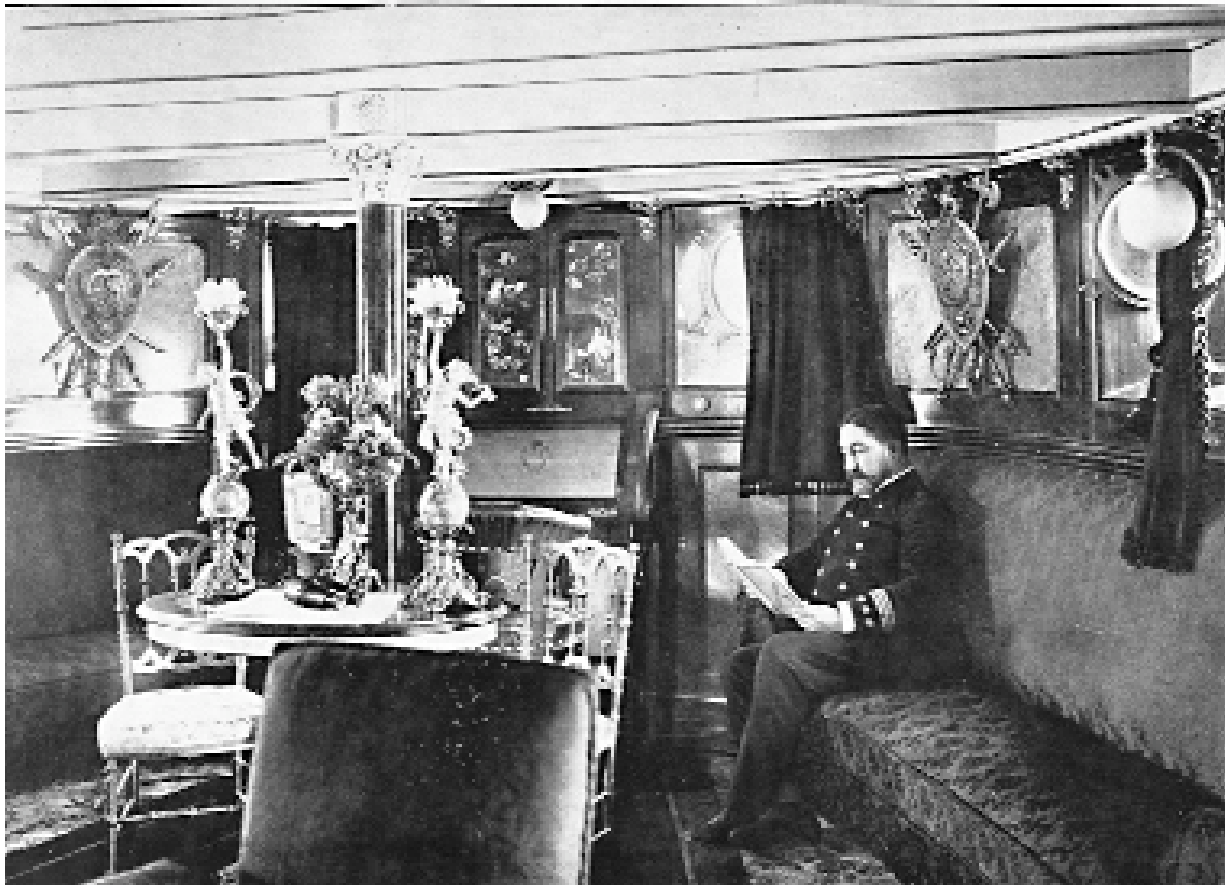
SILVELA, F.: *Ministerio de Marina Exposición*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1900.

VEGA, Antonio de la: *La Propulsión Mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán. Madrid, 1986. Estados Generales de la Armada.

Gaceta de Madrid.

REVISTA GENERAL DE MARINA.

MARINA DE GUERRA



CÁMARA A BORDO DE UN ACORAZADO DE 1.^a CLASE.—A más de reunir los buques de nuestra Armada los elementos de destrucción más formidables y modernos y cuantas máquinas auxiliares requiere el manejo de los mismos, cuentan también con espaciosas cámaras, tanto para los señores jefes como para los señores oficiales y clases. Nuestro fotograbado, tomado a bordo de un buque de primera clase, representa la cámara del señor comandante, donde el buen gusto y confort están aunados como pudiera pedir el más exigente *gentleman* de nuestros aristocráticos salones. (Del álbum *El Ejército Español. Colección de fotografías instantáneas. 288 autotipias. Reflejo de la vida de Cuartel y de campaña de nuestros soldados. Barcelona.* Luis Tasso, impresor y editor ¿año 1902?).



LAS BANDERAS DE DON EUSEBIO

Diego QUEVEDO CARMONA
Subteniente electrónico



N cualquier empresa, los días previos a un evento importante que vaya a tener lugar en ella se viven siempre de manera mucho más intensa que el resto del año. Así, en el caso concreto de un astillero, no hay hecho más relevante que la botadura de un barco, es evidente. Si encima ese barco es para un país extranjero, probablemente se ponga más empeño si cabe, aunque sólo sea por el hecho de saber que al acto van a acudir autoridades relevantes de ese país, personalidades a las que además van a acompañar una buena escolta de periodistas, así como varios centenares de invitados.

Por tanto, todos los servicios del astillero directamente implicados en el acto de botadura del buque en cuestión tratan de volcarse en su trabajo con el fin de que el evento sea recordado por su magnificencia y donde nada debe quedar a la improvisación. El caso que voy a tratar de relatar en estas líneas lo viví hace bien poco en el astillero de Izar Cartagena y pienso que es lo suficientemente curioso como para dar conocimiento de ello a través de las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA con la esperanza de que sea del agrado, cuanto menos, de todos los aficionados a las curiosidades marinerías, que me consta lo son nuestros lectores en su gran mayoría.

Así, el pasado 24 de noviembre de 2004, se ponía a flote en Cartagena el *Carrera*, segundo submarino de la clase *Scorpene* que el consorcio hispano-francés Izar/DCN construye para la Armada de Chile y cuya primera unidad, el *O'Higgins*, había sido puesto a flote en el astillero francés de Cherburgo un año antes. El día antes de la fecha fijada, martes 23, prácticamente todo había quedado listo: el responsable del dique flotante comprobaba que las válvulas y demás mecanismos que posibilitarían el descenso del mismo no iban a jugarles una mala pasada, los encargados de la megafonía hacían sus ajustes, el personal del *catering* preparaba las mesas donde se habría de servir un vino de honor, los pintores le daban los últimos retoques al casco del submarino, el personal de protocolo revisaba por enésima vez las credenciales de los invitados y así un largo etcétera. Por lo que al denominado taller de montajes



El M-33 *Tambre* acaba de ser puesto a flote en Cartagena y, como en todos los buques de este astillero, se puede leer el nombre del mismo en la parte superior del engalanado, el cual ha sido remarcado para una mejor lectura.

estructurales respecta, es responsabilidad de ellos todo lo que concierne a colocación del entarimado que hará de altar, así como la preparación de la maniobra de lanzamiento de la botella de cava y colocar, tanto en el barco como en sus alrededores, los adornos propios que se merece un evento de esas características.



Eusebio Vidal García, protagonista de esta historia, ante el cazaminas *Sella* el día de su puesta a flote.

Dentro de todo ese conjunto de cosas, juega un papel importantísimo el engalanado general del buque, por lo vistoso que resulta el que sea vestido con una larga hilera de banderas del Código Internacional de Señales, hilera que habrá de recorrer el buque en toda su eslora por la línea de crujía, desde el torrotito de proa hasta el palo de popa, pasando por el tope del mástil, y precisamente en ello se afanaban los trabajadores del citado taller bajo las indicaciones

de su encargado, Eusebio Vidal García, que no quería dejar nada a la improvisación.

Cuando al día siguiente me presenté en el astillero para obtener imágenes de la puesta a flote del *Carrera*, pude apreciar que todo el trabajo de tanta gente el día anterior no había sido en balde, pues el submarino para la Armada de Chile estaba realmente guapo, como la ocasión lo merecía.

Lo vistoso que hace ver un barco engalanado me hizo fijarme en el mismo y pronto algo me llamó la atención. La amistad personal que me une con Eusebio, antiguo vecino de barrio y compañero de colegio en nuestros años mozos, me posibilitó hacerle una observación que no hubiera salido de mi boca de no ser, como digo, por la confianza que tengo con él, así que no me lo pensé dos veces y le dije en broma: «Eusebio, estás perdiendo facultades, después de estar preparando ayer las banderas del engalanado y



Vista parcial del engalanado del submarino chileno *Carrera* el día de su puesta a flote, donde se aprecia perfectamente formado el nombre del buque según el alfabeto del Código Internacional de Señales.



Cazaminas M-31 *Segura* instantes antes de ser puesto a flote en Izar Cartagena. El hecho de que la numeral del buque esté tapada por la propia pared del dique flotante hace que no se pueda identificar a la unidad, aunque ello es posible gracias a la particular idea de don Eusebio, como se aprecia en la imagen.

con tantas como hay diferentes, vienes a poner dos iguales juntas...», a lo que lejos de molestarse, me responde: «pues efectivamente, hay dos juntas iguales, la que se corresponde con la letra Romeo, pero tú fíjate bien y verás por qué...». Hice lo que me recomendó y he de reconocer que mi sorpresa fue comprobar que entre la veintena larga de banderas todas estaban puestas de manera aleatoria a excepción de un tramo, donde estaban por orden correlativo la Charlie, la Alfa, la Romeo (ésta por dos veces seguidas, motivo de mis quejas a mi amigo), la Echo, otra vez la Romeo (qué repetitiva esa bandera, pensé...) y de nuevo la Alfa, que había sido puesta cinco banderas antes..., y entonces fue cuando descubrí el enigma: ¡allí estaba representado *CARRERA*, el nombre del submarino que se iba a poner a flote...! He de reconocer que mi sorpresa fue mayúscula, y cuando me dispuse a excusarme ante Eusebio por mi comentario, éste se limitó a decirme que era una iniciativa suya, desde que hace años era el encargado de ese trabajo.

«Así —me dijo— si compruebas las fotos del engalanado de las diferentes puestas a flote de los cazaminas, por ejemplo, ya que son los buques más recientes, podrás comprobar lo que te digo. Además —continuó diciéndome— mi particular forma de colocar las banderas supone no solamente escribir en el engalanado de proa el nombre del buque, sino que en el de popa inserto la numeral que se le ha asignado al barco...». Así, el siguiente paso fue ir a mi archivo de imágenes, en el que pude comprobar que, efectivamente, Eusebio tenía razón, todos los buques que se habían echado al agua en el astillero de Izar Cartagena desde que él estaba en ese taller cumplían con esa particularidad, de modo que no solamente se lee *SEGURA* a proa del mástil de ese barco, sino que a popa se aprecia M-31, al igual que a proa del siguiente se lee *SELLA* y a popa M-32, o *TAMBRE* junto con el M-33, y así sucesivamente...

Es ésta, como digo, una iniciativa particular de este señor, salida de su imaginación en un momento puntual, que ha tenido la modestia de silenciar durante años y de la que he podido enterarme, como he dicho al comienzo, de manera casual. Lo que Eusebio ignoraba es que debido a su singular iniciativa, cuando pasen los años, cualquier foto de las puestas a flote en Izar Cartagena a partir de una determinada época, con un vistazo al engalanado, podrán servir para identificar al buque, ya que en bastantes casos un contraluz o cualquier otra circunstancia a veces impiden a quien obtiene la fotografía reflejar en la imagen la numeral o el nombre de la unidad, con lo que su identificación hubiese quedado pendiente. Una iniciativa pues digna de tener en cuenta y que tras hacerse pública quizá adopten otros astilleros, con la seguridad de que si lo hacen quizá en el futuro algún aficionado a la fotografía naval les pueda agradecer su colaboración en la identificación del buque engalanado, que en algunos casos, sobre todo si han transcurrido muchos años y la imagen no está datada, la misión se hace no sólo difícil, sino en muchos casos imposible.

(Fotos: D. Quevedo Carmona).

¡AL ABORDAJE! CUCHILLO DE 1861

José Ramón GARCÍA MARTÍNEZ



ERÁ el presente un artículo dedicado a un útil tan modesto como el que el título nos acaba de indicar, debiendo de servir para dar fe de un hecho cierto, que ha sido, por la casi completa mayoría de los historiadores, consciente o irreflexivamente, olvidado, minusvalorado y hasta silenciado, refiriéndonos a la antiquísima fama de que la Real Armada gozaba entre sus enemigos de dar pronto abordaje y, tras conseguirlo, por haber buscado y obtenido la trabazón, una vez ingresados nuestros marinos en las cubiertas o suelo enemigo (sí, suelo, no es un error, como más adelante veremos), de pasar a cuchillo a sus adversarios sin mayores contemplaciones. ¡Qué barbaridad, no sólo su autor nos ha advertido de la inconveniencia de tratar en nuestra tricentenaria REVISTA de un arma blanca menor, sino que nos narra hechos poco gratos para ser referidos, pareciendo poder deducirse que el signante avalará sus palabras, documentándolas! Ítem, aprovechando la presentada oportunidad, enmendaré un yerro que se contrae con estos aludidos cuchillos y que por su larga antigüedad merece ser corregido, previniéndolo en el futuro, refiriéndonos a su correcta identificación.

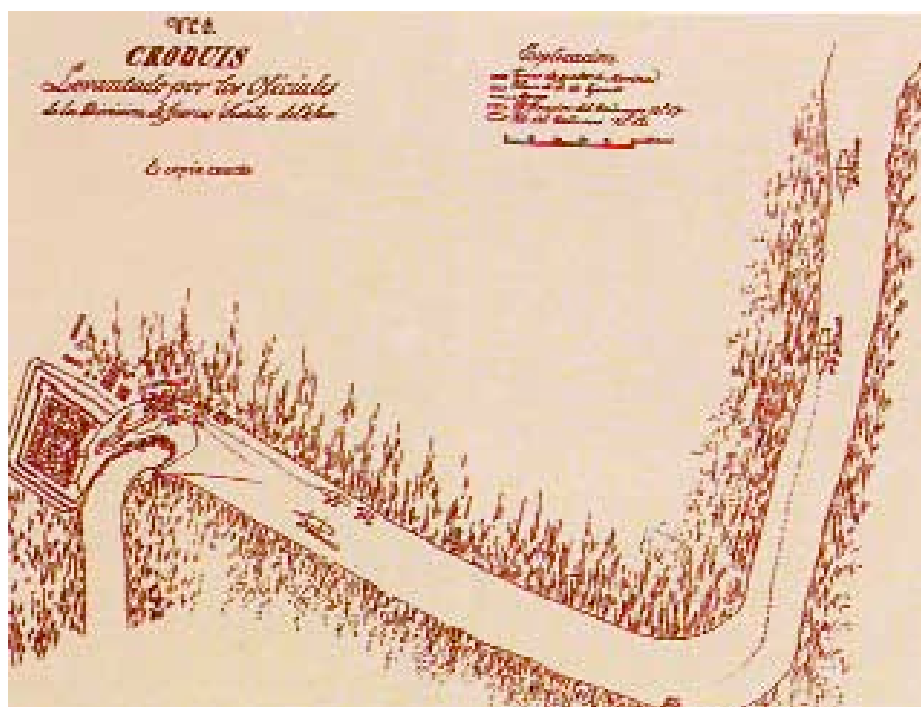
Bien, demos comienzo a lo anunciado, es decir, describamos y filiemos el antedicho cuchillo de abordaje, valiéndonos para ello de una pequeña introducción. Quienes también nos hemos interesado por la historia del armamento portátil que pertrechó a nuestros Ejércitos y Armada en los últimos 250 años hemos consultado una obra que, erigiéndose en una verdadera enciclopedia, nos ha acompañado en todas nuestras peregrinaciones, refiriéndonos a la titulada *Armamento Portátil Español (1764-1939)*, de Bernardo Barceló Rubí (Madrid 1976; 310 págs.), que años después se vio engrosada con la ulterior de idéntica firma *III Siglos de Armamento Portátil en España* (Palma de Mallorca 2002, 734 págs.). En estos dos magníficos trabajos se define a la pieza objeto de nuestro interés como «Cuchillo de Abordaje Modelo 1867 para la Marina» y, sin embargo, este mismo cuchillo es el que se descubre en todos y cada uno de los cargos de los buques de la Real Armada anteriores a 1867 y, obvio ha de ser, posteriores, hasta, según escenarios bélicos (Filipinas,



Cuchillo de Abordaje Modelo 1861, Pieza 153; haz y envés. Colección autor (Madrid). Longitud y peso, según Barceló Rubí y autor, ejemplares F14 y 153, 360 y 363 mm y 475 y 482 gramos (vainas 100 gramos más). Medidas oficiales, según Real Orden 3-VI-1862, 351 mm (tolerancias: +2 y -1 mm) y 513 gramos (ib: +30 y -30 gramos).

por ejemplo), 1898, siendo un buen ejemplo de lo aquí afirmado las subsiguientes muestras de algunas naves escogidas al espigado azar, centrándose todas ellas en la horquilla advertida entre los años de 1862 y de 1867:

- 1862: fragata de hélice *Resolución*: *Estado de Fuerza y Vida* correspondiente al 16 de mayo de 1862 (50 Cuchillos de Abordaje [Modelo 1861]). Corbeta de hélice *Santa Lucía*: Ib. 15-XI-1862 (15 unidades).
- 1863: corbeta de hélice *África*: Ib. 1-X-1863 (10 unidades).
- 1864: goleta de hélice *Sirena*: Ib. 1-III-1864 (18 unidades). Fragata vélica *Trinidad*: Ib. 30-III-1864 (7 unidades). Corbeta de hélice *Wad-Ras*: Ib. 6-IV-1864 (10 unidades). Fragata de hélice *Villa de Madrid*: Ib. 30-VIII-1864 (80 unidades). Vapor transporte de hélice *Marqués de la Victoria*: Ib. 14-XI-1864 (18 unidades).
- 1865: goleta de hélice *Ligera*: Ib. 31-I-1865 (18 unidades). Fragata de hélice blindada *Numancia*: Ib. 4-II-1865 (60 unidades). Fragata de hélice *Almansa*: Ib. 14-IX-1865 (80 unidades).
- 1866: fragata de hélice blindada *Tetuán*: Ib. 17-IV-1866 (60 unidades). Goleta de hélice *Prosperidad*: Ib. 25-V-1866 (18 unidades). Fragata de hélice *Berenguela*: Ib. 6-VI-1866 (40 unidades). Cañonero de hélice *Prueba* (Número 5): Ib. 10-VI-1866 (6 unidades). Vapor de ruedas *Doña Isabel la Católica*: Ib. 19-XII-1866 (44 unidades).



Croquis levantado por los oficiales de la Division de fuerzas Sutiles del Sur. / Es copia exacta / Explicacion / Trozo de asalto de Marina / Ydem de id. de Ejercito / Moros / 2.^a Posicion del cañonero n.º 13 / Yd. del cañonero n.º 12. / 0 20 40 60 80 100 Metros. De izquierda a derecha: «Cº [Cañonero]. 13 / Cº. 12 / Cº. 5 / Fª. [Falúa] 36 / Fª. 37 / Gª [Goleta]. Constancia / Cº. 5 / Fª. 14 / Fª. 1 / 1.^a pn [posición]. / Golª Constª. / Golª. Valiente». Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán» (El Viso del Marqués, Ciudad Real).

Deduciéndose de lo que precede la existencia a bordo de los buques de Su Majestad Católica Doña Isabel II de un cuchillo de abordaje que, o bien era diferente al por nosotros calificado como Modelo 1861, o también podría tratarse de algún otro tipo admitido por su uso tradicional, como sucedía con los cuchillos flamencos, pero que, por esa razón, no podría calificarse de arma de reglamento. En realidad no fue ni lo primero ni lo segundo, habiendo ya llegado el momento de afirmar lo que sí sabemos. Todos los anteriores Cuchillos de Abordaje eran del Modelo 1861, no habiendo existido nunca el antes mencionado Modelo 1867, siendo su mínima historia la que de inmediato iniciamos.

La Real Armada, precisando dotarse de una revivida espada corta o de mano izquierda o, lo que es igual, de un prolongado y fortísimo cuchillo capaz de coadyuvar en el ataque y defensa que los marineros, con el concurso de sus



Capitán de fragata Casto Méndez Núñez, comandante de la División de Fuerzas Sutilas del Sur de las islas Visayas. Ascendido por Real Orden de 30-I-1862 a capitán de navío «en atención al distinguido comportamiento en la brillante acción sostenida contra los piratas mahometanos hallándose este Gefe al mando de las fuerzas sutiles del Sur de Visayas en el Rio grande de Mindanao, de cuyo combate resultó la toma del fuerte llamado Cotta de Pagalugan...». Hojas de Servicios. Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán» (El Viso del Marqués, Ciudad Real).

armas de fuego (carabinas revólver o monotiro y pistolas giratorias) o blancas (sable y hacha de abordaje y cuchillo), llevarían a cabo y sufrirían al abordar en combate una nave enemiga (1), admite el espécimen que remitió el Parque de Artillería del Real Arsenal de La Carraca, habiendo superado aquel prototipo todas las evaluaciones a que quedó sujeto debido a sus magníficas condiciones ergonómicas, moderado peso, fácil transporte, sencilla estiba y contratada robustez ante cualquier clase de agresiones, incluyéndose entre ellas hasta las derivadas de la corrosión marina y de la oxidación inducida por el sudor de la mano, pues su mango y cruz fueron facturados de costoso latón o, siguiendo los modismos de la época, de metal amarillo, aceptándose desde entonces ese excelente y elegante útil afalcatado de guerra como arma de reglamento para la Real Armada en virtud de la consecuente Real Orden de 14-XI-1861 que, así, a su inicio, se expresaba: «Aprobando modelo de cuchillo de abordaje que en lo sucesivo ha de usarse en la Armada».

Ese cuchillo, tras admitirse el modelo definitivo, fue presentado

por sus creadores en una lujosa caja de madera, manifestando en el grueso arranque de su hoja, colindante con su cruz de abombados gavilanes, la inscripción que, orgullosa, trasladamos: «P. [Parque; Junta Superior Facultativa del Estado Mayor de Artillería de la Armada] de la Carraca [Real Arsenal de la Carraca, Cádiz] modelo 1861».

Trámite inmediato al de su reconocimiento reglamentario sería el de su factura, encomendándose aquélla a la Fábrica de Armas Blancas de Toledo, no habiéndose conseguido que ese establecimiento se hiciese cargo de su construcción por haber contestado sus responsables que tenían otras labores que atender, decidiendo esa terminante réplica al Gobierno en favor de la Real Orden de 3-IV-1862 por la que se derogaba «la Real orden de 14 de Noviem-

bre de 1861, [...] disponiendo que los cuchillos de abordaje que en lo sucesivo se necesiten para la Armada, se adquieran por medio de subastas públicas», finiquitándose este expediente con la Real Orden de 3-VI-1862 que sancionaba «la tabla de dimensiones, pesos, tolerancias y pruebas de resistencia á que se han de someter los cuchillos de abordaje», de ella trasladándose ahora los dos postreros análisis que debían de resistir esas piezas, pues de su lectura se ha de inferir su inobjetable calidad:

«Pruebas de resistencia»

Los cuchillos han de atravesar sin grande esfuerzo, ni deteriorarse, una plancha de cobre de cuatro milímetros de espesor.

Dando diferentes cuchilladas sobre un trozo de madera de azebuche, han de permanecer intactos los filos.

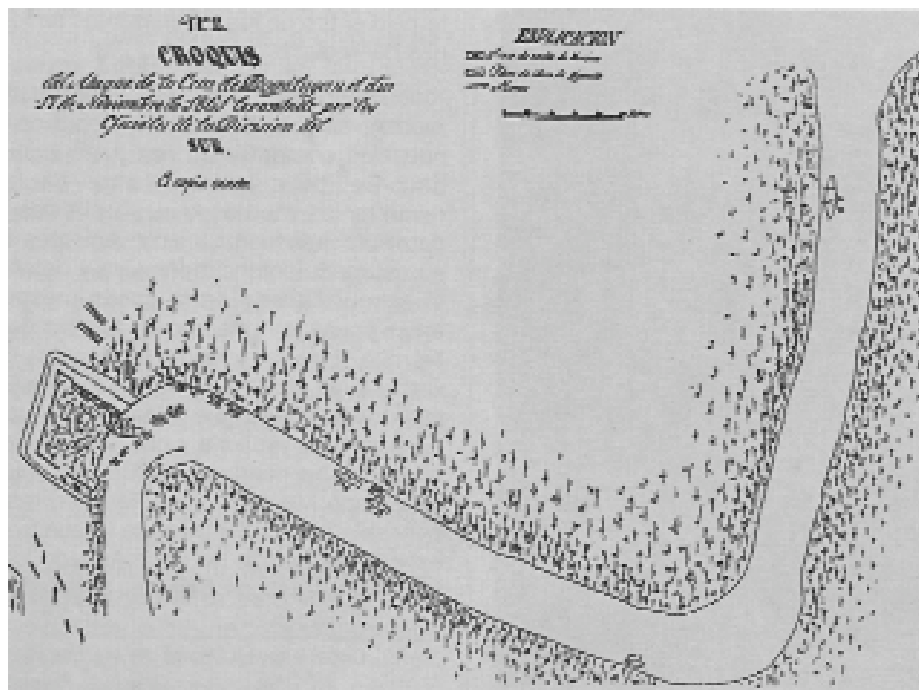
Introducidos cuarenta y siete milímetros de la punta entre dos planos diferentes de madera, debe emplearse toda la fuerza de un hombre para romperlos, y esto despues de practicar varias veces esa prueba, sin sufrir deterioro alguno la hoja en los primeros esfuerzos.

Pruebas de flexion

Esta se practicará con la hoja montada ó desmontada: al efecto se introducirá la punta en el hueco paralepípedo, que sobre un plano de madera presente una pieza de hierro, debidamente asegurada á él; se apoyará la hoja á ciento diez milímetros de su punta sobre un talon, tambien de hierro, forrado de baqueta, de figura inversa á la del cuerpo que recibe; y haciendo fuerza sobre la espiga ó empuñadura del arma, hasta que por una ó dos veces toque al plano referido, deberá aparecer dicha hoja sin desperfecto alguno.»



Timonel de la fragata blindada *Numancia* Gabriel Orjuis. Campaña del Pacífico (1865, Lima). Museo de Pontevedra. Apréciese su sólido cuchillo de marinero, complementario del Cuchillo de Abordaje Modelo 1861.

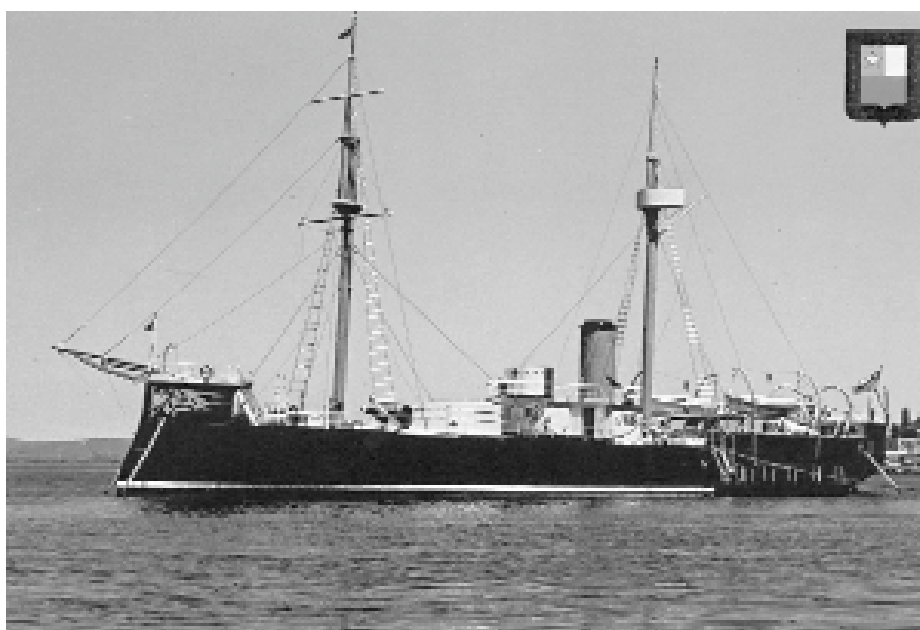


Croquis del ataque de la Cota de Pagalugan el día 17 de Noviembre de 1861 levantado por los Oficiales de la Division del Sur. / Es copia exacta / ESPLICACION / Trozo de asalto de Marina / Ydem de idem de Egercito / Moros / 0 20 40 60 80 100 Metros». De izquierda a derecha: «G. C. [Goleta Constancia] / Cº [Cañonero]. 13 / Cº. 12 / F [Falúa]. 36 / F. 37 / Cº. 5 / F. 14 / C. 18 / Fº [sic; Falúa] 1 / G.V. [Goleta Valiente]». Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán» (El Viso del Marqués, Ciudad Real).

Explicándose así la inexistencia en los Cuchillos de Abordaje Modelo 1861 de las clásicas marcas, punzones o grabados al ácido (Fábrica de Toledo y Año, generalmente) que observamos en la inmensa mayoría de las armas blancas que pertrecharon a nuestras fuerzas armadas en la etapa considerada (1862-1870). Años después, en fecha indeterminada (circa 1873), la Fábrica de Toledo manufacturó ciertas remesas de hojas, en ellas identificándose como su constructor, suponiendo el firmante que serían reposiciones de las que se habrían deteriorado, encontrándose hoy algunas engastadas en guarniciones troncocónicas de madera, rematadas en bola, para ser embutidas a la española en el cañón de carabinas o escopetas de caza o montería, empleándose éstas como defensa contra alimañas o animales heridos.

¿Cuántos Cuchillos de Abordaje (Modelo 1861) se construyeron en España, en Sevilla, al parecer? El autor lo desconoce, determinándose por estima-

ción en pro de una cifra total cercana a las 3.000 unidades, habiéndose fundido y templado otros 360 más en Nueva York que, asimismo, como las primeras partidas nacionales privadas, no muestran inscripción, punzón o marca ninguna, imputándose este americano encargo al del levantamiento en aquella República de una treintena de cañoneros de vapor de hélices para la isla de Cuba, habiendo zarpado esos buques con sus cargos completos en dos expediciones desde aquella precitada localidad y puerto para el de La Habana el 19-XII-1866 y el 7-I-1870, debiendo de expresar que la quilla del primero o cañonero *Número 1*, o también, cañonero *Ericsson*, había sido colocada el 19-V-1869, botándose el 3-VII-1869 y entregándose por su contratista el 11-XII-1870, datos éstos que nos refrendarán la urgencia que se exigió para su término (ocho meses máximo), enmarcándose en esta relacionada brevedad el encargo que por parte del entonces comandante general del Apostadero de La Habana, contralmirante José Rudesindo Malcampo y Monge, se había hecho el anterior 12-III-1869 de esos cañoneros, para poder combatir con mejores posibilidades de éxito el contrabando de hombres y armas que habría de ser adyacente a la proclamación de la Guerra Grande o Guerra de los Diez



Monitor *Huáscar* o, desde 1934, *R. H.* [Reliquia Histórica] *Huáscar*. Fondeado ante la Comandancia en Jefe de la Segunda Zona Naval (Bahía Concepción, Talcahuano, Chile). Apresado al Perú por Chile el 8-X-1879 (Batalla Naval de Angamos), en el transcurso de la Guerra del 79 o del Pacífico, tras echar a pique el monitor a la corbeta de hélice chilena *Esmeralda* el 21-V-1879 (Combate Naval de Iquique).

Años (La Demajagua, 10-X-1868; Paz del Zanjón, 10-II-1878). Estos 30 buques, contrayéndonos aquí tan sólo a los útiles de nuestro interés, llevaban a su bordo cada uno de ellos 12 Cuchillos de Abordaje Modelo 1861, por haberse fallado en favor de las proposiciones que para su elaboración hizo la entidad conformada por Jacob R. Schuyler, Marcellus Hartley y Malcom Graham (Schuyler, Hartley & Graham, Nueva York), agregando, para terminar, que en su contrata (10-VIII-1869) se especificaba que «Todos los artículos citados estarán sujetos a inspección; y serán iguales á los modelos y muestras facilitados. Todos se entregaran en la ciudad de New-York sin cargo alguno por el embalaje y empaquetado». Esas 360 unidades, con sus vainas de cuero negro con boquilla y contera de latón, con planchuela identificativa, y las otras tantas 360 bolsas para contenerlos, fueron abonadas a tres pesos cubanos con 25 centavos por unidad, siendo el precio unitario de las fundas de 27 centavos más, cifrándose su coste en España, ya en 1871, sin bolsa, en la mucho más económica cifra de ocho pesetas cada uno, siendo hoy una pieza de gran valor para cualquier museo debido a su extrema escasez, pudiendo documentarse la existencia de, al menos, 11 unidades en España repartidas entre instituciones estatales (6) y coleccionistas (tres más dos reconvertidos para caza, careciendo de su mango tradicional), restando tres tan sólo en perfecto estado de conservación.

Olvidándonos ya de los Cuchillos de Abordaje tenemos la obligación de cumplir con lo prometido, es decir, afianzar la fama de que nuestra Armada disfrutaba entre las de su entorno y posibles oponentes de dar pronto y franco abordaje, sirviéndonos de un par de ejemplos, pues no podemos engrosar nuestras palabras hasta la inconveniencia. Veamos, aun cuando el firmante no se complacerá en la sangre sino, más bien, en el efecto depresivo que sobre sus oponentes suponía la amenaza de poder verse pasados a cuchillo por nuestros marinos, efecto el primero y consecuencia la segunda que solía despejar de contendientes el campo de batalla a causa del miedo que inspiraba lo que podría suceder, siendo el par de lances convocados los que nos harán allegarnos hasta el archipiélago de las Filipinas y, después, hasta el océano Atlántico:

I. Isla de Mindanao. Mar de Joló. Golfo del Moro. Río Grande de Mindanao. El Datto Maghuda se alza en armas contra la Corona Española, acastillándose en la Cotta de Pagalugán, un imponente reducto cuadrangular de unos aproximados 5.000 metros cuadrados de compacta obra de mampostería que se proyecta al exterior y autoprotege con el complemento de un laborioso glacis defensivo (trincheras, foso y empalizada por tierra y talanquera flotante de árboles y entrelazados bejucos por el río, obstruyendo su navegación), contando para sus fines con el fanatizado concurso directo de unos 1.500 moros y con el apoyo artillero que le prestan diversos cañones y lantacas que se descubren sobre los tres tácticos lados que miran hacia la encenagada tierra y sobre el cuarto estratégico que domina el curso fluvial, imponiendo así su

indiscutible jurisdicción en la isla al estrangular, impidiéndolo, todo el tráfico marítimo en el antes citado río Grande, forzando esta preocupante insurrección el despliegue de un gran número de fuerzas del Ejército y de la Armada que, con ese fin (reprimir, escarmentando, evitándose la repetición lo sucedido), se concentran en la costera localidad de Cottabato, reuniéndose allí seis compañías de Infantería de los regimientos del Príncipe e Infante, con cuatro cañones y una sección de obreros, aportando la Armada las goletas de hélice *Constancia* y *Valiente*, los cañoneros de vapor de hélice *Luzón* o *Número 5* (antiguo *Número 16*), *Arayat* o *Número 12* (antiguo *Número 4*), *Pampanga* o *Número 13* (antiguo *Número 13*) y *Taal* o *Número 18* (antiguo *Número 18*), las falúas de primera clase números *1* o *Asunción*, *11* o *Mercedes*, *13* o *Pilar* y *14* o *Nuestra Señora de la Paz* y las de segunda clase números *36* o *Santa Engracia* y *37* o *Esperanza*, los transportes vélicos *Scipión*, *Soledad* y *San Vicente* y, en calidad de buque hospital, el vapor de ruedas *Sebastián de Elcano*.

Tras allegarse a la zona, es decir a la, desde Cottabato, lejana Pagalugán, el responsable de las fuerzas navales, capitán de fragata Méndez Núñez, practica un primer reconocimiento a la fortificación, sirviéndose para ello de tres botes de las goletas, acercándose a una distancia próxima a los 50 metros, apareciendo entonces dos moros que confunden el examen o táctica inspección en curso con un intento de parlamento, aprovechando Méndez Núñez la oportunidad para intimar la inmediata rendición de la Cotta, ya que de no ser así, les manifiesta, será atacada y sus ocupantes pasados a cuchillo.



Juanetero de la fragata blindada *Numancia* Juan Antonio Mainer. Campaña del Pacífico (1865, Lima). Museo de Pontevedra. Véase el cuchillo de marinero y obsérvese también en su gorro la cinta que alude al nombre del buque (*Numancia*).



Imagen del cuchillo de montería con su vaina que monta la hoja correspondiente al Cuchillo de Abordaje Modelo 1861, advirtiéndose en la vista parcial las marcas al ácido (Fábrica de Toledo, 1873).

Cuatro horas y media de la madrugada del 17 de noviembre de 1861. Tiene lugar el anunciado asalto, efectuándose combinado por tierra y por el río, buscándose la convergencia de fuegos entre los efectuados por las desembarcadas fuerzas del Ejército con sus cuatro antedichas piezas y los cañonazos de metralla hechos desde los buques de la Real Armada, siendo tan numerosas las bajas sufridas en el transcurso de la sostenida operación (0730 horas) que el máximo responsable militar de la fuerza, coronel jefe de Estado Mayor Ferrater, tras recibir dos comunicaciones que le aconsejan la retirada y el apresto de una nueva expedición con mayores medios materiales y humanos, consulta con Méndez Núñez quien le

manifiesta que «La Marina no se retira» (0800 horas), proponiéndole dar el abordaje a la Cotta de Pagalugán con el buque de su insignia, aprobándose la audaz incursión, que efectúa la goleta *Constancia*, marchando aquélla a toda fuerza de máquina y con rumbo de colisión de unos aproximados 60 grados sobre la muralla del reducto, consiguiéndose así introducir el bauprés en el fuerte enemigo (0815 horas), penetrando sobre él —y otras plataformas que al efecto se habían dispuesto desde la banda de estribor— en la sorprendida Cotta nuestros marinos, que eran apoyados en su impensada incursión con un renovado ataque que desde tierra lanzaron los coordinados soldados y obreros y el que, desde los altos palos de la *Constancia*, con sus armas de repetición, realizaron sus propios compañeros y otros buques, triunfando sobre los moros y causándoles una gran mortandad, tanto en la acometida y toma de la Cotta (0830 horas) como en la ulterior persecución que de ellos se hizo campo a través, volándose más tarde, hasta sus cimientos, la resistente Cotta de Pagalugán, así haciéndose en prevención de futuras tentaciones en ese sentido, siendo ya llegada la ocasión de dar respuesta al interrogante que al comienzo de este trabajo dejamos pendiente, aludiendo a ese abordaje que se había practicado no sobre flotantes cubiertas adversarias, sino sobre el sólido suelo

enemigo, siendo aquél terreno éste, el de la fortaleza de Pagalugán, siendo también ésta, al parecer, la primera vez en toda la historia en la cual un buque de cierto porte (2) abordó el muro o almenado lienzo de muralla de un bastión contrario y no, como nos indica el término, la borda de su oponente, debiendo de añadir que en esta lid, obviamente, no se empleó el Cuchillo de Abordaje Modelo 1861, usándose el bastante parecido Sable-bayoneta Modelo 1858 (68'5 cm. y 840 gramos) y, no es preciso confirmarlo, el Sable de Abordaje Modelo 1859 (87'5 cm y 1.275 gramos).

II. Océano Atlántico. Antes de dar inicio a la narración que seguirá he de expresar que aquélla será tan breve y general como extensa y singular ha sido la que precede, debiéndose esta desequilibrada decisión no, como podría presuponerse, a la falta de informaciones, sino más bien a su desmesurado exceso, refiriéndonos al miedo insuperable o terror pánico que, según sus detractores, amilanó al comandante del vapor de torreón o monitor peruano *Huáscar*, el chileno Salcedo, al servicio de la República Peruana, en su viaje en compañía de la fragata de hélice blindada *Independencia*, de idéntico pabellón, desde la Gran Bretaña hasta las aguas del Pacífico (1866), por haber manifestado Salcedo en multitud de ocasiones que tendrían que evitarse las rutas por las cuales él creía posible le estuviesen esperando los buques españoles para darle abordaje y pasarlos a todos a cuchillo, apoderándose del par de blindados a su mando confiados. Estos hechos, por impertinentes que puedan parecer no han de ocultarse en una especie de falso ejercicio de hipócrita autocensura que todo historiador ha de saber evitar, pues habiendo ocurrido y encontrándose muy bien documentados, no hacen más que revelarnos la bondad de aquel tradicional aserto que proclama las bondades de aquellas previsoras defensas que por su temida respuesta se evitan, aquí refiriéndonos a que no hay mejor arma que la que no es preciso emplear, dándonos suficiente fe de lo antedicho ese depresivo estado de inacción operativa, de confesada derrota que invadía a quien debería de conducirse ante sus subordinados primero y enemigos después como un jefe capaz, pero la travesía del *Huáscar* y de la *Independencia* si de algo fue modelo es de insubordinaciones e intermitentes motines, continuadas indisciplinas y faltas de respeto a la jerarquía a bordo, deserciones en tierra y casi todo cuanto podamos intuir o imaginar, sin olvidarnos del transporte de un par de mujeres a bordo del buque de la insignia (*Huáscar*), no siendo extraños estos hechos a toda la suerte de nunca interrumpidas maniobras hechas en ese desmoralizador sentido, efectuándose aquéllas sobre unas tripulaciones carentes de motivación patriótica y de cohesión ninguna por haberse formado con reclutados mercenarios y aventureros europeos, imputándose los anteriores artificios a que aquellas multinacionales dotaciones fueron sometidas, ya desde la Gran Bretaña y en todos y cada uno de los puertos por los que recalaron, al acoso o añagaza, mediando o no significadas sumas de dinero, de los prevenidos y activísimos agentes españoles que, esperándolos, consiguieron introducir dentro de estos buques el

disolvente germen del desprestigio, de la inquina y del pavor ante su captura hasta conseguir mutar unas naves que se presuponían diligentes máquinas de guerra en descoordinados núcleos de rebelión en los que tuvo que llegarse hasta el uso de las armas de fuego entre los mandos y sus subordinados (3), enmarcándose este par de adquisiciones navales acorazadas peruanas entre las que aquella nación hizo para reforzarse en la contienda que las aliadas Repúblicas de Chile, Perú, Bolivia y Ecuador sostenían contra el Reino de España (1864-1866, Campaña del Pacífico) y cuyos episodios principales fueron el completo apresamiento por parte de la Escuadra del Pacífico de la flota mercante chilena, siendo insignificante la de los demás oponentes (que también fue aniquilada, como también fueron capturados algunos buques de guerra chilenos y peruanos), el apresamiento (26-XI-1865, Combate del Papudo) por parte de la corbeta de hélice chilena *Esmeralda* (botada 18-IX-1855, 854 t, 200 CV, 16 cañones de 32 libras cortos más dos de 32 libras largos, más dos de 12 libras para los botes) de la goleta de hélice española *Virgen de Covadonga* (botada 28-XI-1859, 604 t, 160 CV, dos bomberos de 68 libras), el cañoneo y destrucción de las principales instalaciones oficiales de la ciudad chilena de Valparaíso (31-III-1866, Bombardeo de Valparaíso) y, por fin, el decisivo Combate de El Callao (2-V-1866), en el cual los buques del brigadier Méndez Núñez acallaron los emplazamientos artilleros menores chalacos, así como las baterías o cañones monstruos de la plaza fuerte de El Callao (piezas británicas de Blakely y de Armstrong de 550 y 300 libras de peso el proyectil sólido ojival [249'48 y 136'08 kg y su calibre 26'67 y 27'94 cm] contra las mayores españolas de Rivera, Número 2, de 68 libras de peso el proyectil sólido esférico [31'29 kg y 20'31 cm]).

Dicho lo que precede cree el firmante que no estaría de más terminar sus palabras con aquella clásica leyenda que ornaba desde hacía siglos multitud de hojas de espadas y sables toledanos:

No me saques sin razón, no me envaines sin honor.



(1) Armas largas y cortas, de fuego y blancas, entre las que incluimos, colocando el límite temporal en 1871, la *Carabina Rayada Española Modelo 1857* (calibre 14'40 mm) arbolando su correspondiente *Sable-bayoneta Modelo 1858*, la *Carabina Rayada Enfield Modelo 1857* (14'80 mm), la *Carabina de Repetición Colt Modelo 1858* (6 tiros, 14 mm), la *Carabina Raya - da Española Modelo 1857* retransformada a retrocarga *Sistema Berdan Modelo 1867* (14'40 mm), la *Carabina Rayada Remington Modelo 1871* (fusil, ya que, como reza el dicho, *En la Marina al fusil se llama carabina; 11 mm*), la *Pistola Giratoria Española Modelo 1858* o *Modelo 1863* (6 tiros, 11'42 mm, ambas), la *Pistola Giratoria Kerr Modelo 1862* o *Modelo 1864* (5 tiros, 11 mm, ambas), el *Sable de Abordaje Español Modelo 1859*, el *Hacha de Abor - dar Española Modelo 1845* (circa) y, por último, el *Cuchillo de Abordaje Español Modelo 1861*.

(2) Goleta de hélice de pozo *Constancia*. Botada el 21-XI-1859 por *Samuda Brothers* (Londres). Casco de hierro. Quilla, manga, puntal y calado medio: 45'70 x 7'83 x 3'62 x 2'28 m, 510 toneladas de desplazamiento. Máquina de cilindros horizontales de baja presión (John Penn & Son, Greenwich) de 393 caballos de vapor efectivos o desarrollados. Aparejo de goleta, volando 26 velas con una superficie vélica total de 573 metros cuadrados. 2 cañones de hierro de 32 libras (número 2).

(3) Consúltense (República del Perú [Biblioteca Nacional y Félix Denegri]) y Biblioteca Autor (Madrid), entre otras muchas fuentes, dándose aquí fe tan sólo de las primarias:

A) Exposición que José M. Salcedo hace á sus amigos, relativa á su conducta obser- vada desde el 14 de abril de 1864, día en que tuvo lugar la toma de las Islas de Chincha por la escuadra española. Lima. Imprenta de *El Comercio* por José M. Manterola, 1868.

B) Suplemento a la exposición pública por J. M. Salcedo en Europa en 1867 y reim- presa en Lima, en 1868. Lima: imprenta de *El Comercio*, por J. R. Sánchez. 3.^a calle de Ayacu- chom número 44. 1869.

C) Apuntamientos sobre la fragata blindada *Independencia*. Construida en Londres, para la Marina de guerra peruana, bajo la direccion é inspeccion del capitán de fragata de la Armada Nacional, Aurelio García y García, de abril de 1864 á Enero de 1866. Lima. Tipografía Alfaro y C.^a 4.^a de la Unión (antes Baquijano) 1866.

D) Defenza (*sic*) del capitán de fragata Aurelio García García, ex comandante de la fragata blindada *Independencia*, pronunciada ante el Consejo de guerra de Oficiales Generales por el doctor don José Antonio García y García, abogado de los tribunales de justicia de la República. Lima: 1867. Imprenta de Aurelio Alfaro y C.^a Baquijano número 317.

E) Parte oficial que presenta al Supremo Gobierno del Perú, el capitán de fragata Aurelio García y García comandante de la fragata blindada *Independencia*, sobre las operacio- nes y movimientos de dicho buque en su viaje de Inglaterra al Pacífico. Lima 1866. Imprenta de Aurelio Alfaro y C.^a Calle de Baquijano, hoy Unión núm. 317.

F) Acusación de José Manuel Marquina contra el capitán de navío José María Salce- do, comandante del monitor *Huáscar*. José M. Marquina. Batería de *Pichincha*. El Callao, agosto 28 de 1866.

G) Solicitud que presenta al Supremo Gobierno el teniente primero de la Armada Nacional José M. Marquina, acusando al capitán de navío José María Salcedo, y manifestando los hechos que ocasionaron su separacion de la segunda Comandancia del *Huáscar*, en el viaje de Liverpool a Valparaíso. Lima. 1866. Imprenta de Aurelio Alfaro y C.^a calle de Baquijano, hoy Unión núm. 317.



Antiguos comandantes del *Elcano* visitaron el pasado 22 de febrero el veterano buque escuela en el Arsenal de La Carraca, San Fernando donde finalizó las obras realizadas para mejorar sus condiciones de habitabilidad. Los comandantes aprovecharon la ocasión para asistir a la presentación en el Puerto de Santa María del brandy «Juan Sebastián Elcano» de las bodegas Gutiérrez Colosía. En la foto, en la camarata de guardias marinas, atendiendo las explicaciones del comandante del *Elcano* Salvador Delgado Moreno, capitán de navío, aparecen de derecha a izquierda en la foto superior: contralmirante Pedro Lapique, almirante Juan González-Irún, vicealmirantes Juan C. Muñoz Delgado, Ángel Tajuelo y Antonio Nalda; contralmirantes Manuel de la Puente, Santiago Bolívar y Manuel Rebollo. En segundo plano sentados de derecha a izquierda: capitanes de navío Juan F. Martíneaz Núñez y Luis Cayetano. Foto inferior: de izquierda a derecha, almirante Gabriel Portal, almirante general Sebastián Zaragoza, vicealmirante Manuel Calvo, contralmirantes Ángel Díaz del Río y Jaime Rodríguez-Toubes. De pie, capitán de navío Constantino Lobo.

I. C.



EL PALO MAYOR DEL *SANTÍSIMA TRINIDAD*

Juan MONTAÑÉS REINA



ABLANDO con unos amigos sobre pecios y descubrimientos en el fondo del mar, concretamente en las proximidades del estrecho de Gibraltar, me llamó la atención una historia contada por alguien sobre una exploración que hizo no hace muchos años, cuando aún era lo suficientemente joven y decidido para tales menesteres. Hablaba del descubrimiento de lo que según todos los indicios fue un gran tronco de madera, lo suficientemente

largo y grueso como para poder haber sido el mástil de un buque de vela, seguramente un buque de guerra. Según decía, estaba allí casi cubierto por algas y corales, difícil de identificar; pero una vez localizado, se le intuía un sentimiento de ansiedad y desamparo, como si todavía le quedase un hálito de vida y pregonara con amargura que aquél no era su lugar. Mi amigo quedó impresionado ante aquel hallazgo y, de hecho, tomó la situación exacta para poder volver al lugar y contemplarlo con mas tranquilidad. Pero la gran profundidad a la que se encontraba y la situación peligrosa en un entorno de fuertes corrientes hicieron que aquella visión melancólica nunca más pudiese ser contemplada, quedando sólo la triste impresión que en mi interlocutor dejó aquel descubrimiento.

Francamente, confieso que mi amigo me trasladó aquella extraña inquietud con una expresividad tal que nunca he dejado de pensar, con cierta mala conciencia, en el mástil orgulloso, palo mayor de un navío de línea, convertido en un trozo de madera carcomida y condenado a extinguirse en la profundidad del océano.

Pienso que aquel brote vio sus primeras luces en las sierras húmedas de la Cuba precolombina hace muchos, muchos años, tantos que seguramente incluso se adelantó al segundo milenio de nuestra historia.

Su progreso fue muy lento, casi imperceptible para los seres humanos, pero sí constante, cargado de ansia de vida y de supervivencia; conoció a los indios ciboneys y a los taynos, cazadores silenciosos, mágicos, del bosque, participó en las exuberantes flora y fauna tropicales, donde los pájaros de mil colores, como bellos ángeles, se posaban y cantaban en su ramaje, y allí, a

través de los siglos, se iba transformando en un titán de la selva: hermoso, fuerte, flexible, con una copa verde, grandiosa, casi infinita, y que en lo más alto se daba la mano con otros hermanos, formando la capa tupida que cerraba en un ambiente de humedad y sonidos tropicales las zonas profundas y umbrosas de aquella inmensa jungla.

Unos seres extraños llegaron un desgraciado día y, con un terrible brochazo de pintura roja, el rojo de la sangre, lo marcaron; fue su sentencia de muerte; poco después leñadores especializados en el manejo del hacha letal dieron con él en tierra, fue la caída de un gigante, de un coloso, un largo gemido resonó en la selva.

Nuestro orgulloso tronco fue rápidamente despojado de sus frondosas ramas, y así, lleno de muñones, arrastrado hasta la corriente de un río que lo llevó hacia el mar en un viaje sin retorno; ¡ay el mar!, su perdición, su ruina, y como la dama de la muerte lo envolvió en una serie de aventuras y de escenas tan desconocidas como vibrantes y desgraciadas; fue su segunda vida, tan corta como apasionante.

Elegido por unanimidad para la construcción de un gran buque de guerra, un barco enorme y con humos de convertirse en el más poderoso del imperio español; ¡será el palo mayor del *Santísima Trinidad*!, navío de línea de tres palos, cuatro puentes y más de cien cañones, bocas de fuego que vomitaban hierro, fuego y muerte por sus costados, era el año 1769. Se le añadió un mastelero fino y flexible, como caña de bambú, para poder llegar más alto en el cielo sobre la mar y se le trenzaron, como lianas, una infinidad de cabos, jarcias y obenques, más las cuatro vergas que desplegaron sendas magníficas velas cuadradas, de mayor a menor; potentes velas marineras que lo arrastrarían sobre el agua cuando el viento soplara; nunca consiguieron doblegarlo, dada su robustez, su trincado por todas las cubiertas y su apoyo en la pesada quilla del buque; una quilla construida con otro hermano de recio roble, que nunca más volvería a ver el cielo.

¡Qué maravilla!, qué mundo tan diferente cuando nuestro amigo se vio deslizándose por la mar, el viento hinchando las velas que lanzaban al inmenso buque por aquellas aguas a veces azules, a veces negras y tenebrosas; oía el silbido del huracán en sus obenques y el agua en sus grandes paños, hinchados, llenos de fuerza, tratando de escapar de su trincas para poder volar; tuvo que reconocer que todo cobró una nueva vida para él y renació de su tristeza para disfrutar del aquel vuelo inaudito, que, como las gaviotas, pájaro velero, desconocido en la jungla, ahora siempre llevaba por compañeras audaces.

El palo mayor no recordaba cuantas travesías, cuantos mares, cuantos temporales, cuantas singladuras, cuantas maniobras, cuantas batallas. Una ocasión fue en cabo Espartel otra en cabo San Vicente, cerca de las costas que llamaban Portugal, allí se enfrentó a varios buques enemigos, barcos con dotaciones vestidas con casacas rojas, sus cañones eran implacables. Aquella vez comprobó en sus carnes el dolor de las balas y del fuego y contempló el dolor

y la muerte, cruel e inexplicable, de tantos hombres que se afanaban por la cubierta del buque en un mundo de horror; esta batalla borró toda sensación de optimismo en aquel gallardo y no menos orgulloso *Santísima Trinidad*.

Nuestro palo mayor tuvo el tiempo suficiente para llegar a ser un eficaz observador de todos los humanos que vivían en su buque, había categorías: navegantes, expertos conocedores de vientos y rumbos, contra maestres para las difíciles maniobras del velamen, artilleros, magníficos utilizadores de los cañones, fusileros, tiradores que subían a las jarcias como gatos en el momento de las maniobras y batallas y, sobre todo, se estremecía de piedad con la llegada de jóvenes marineros de leva, bisonños en aquel entorno, un mundo de disciplina durísima y hasta cruel; torpes en las maniobras, mareados como cubas en alta mar, aterrados en el combate, le producían una tremenda pena. Alguna vez veía al jefe supremo, el comandante de buque, era lo más parecido a Dios, vivía en el alcázar de popa, todos le respetaban y lo admiraban, a veces le temían, otras le querían; en las batallas ocupaba su lugar bien visible y desde allí dirigía el fragor de la refriega, transmitiendo una calma y tranquilidad inauditas, hasta el final.

Después de un ganado descanso en los astilleros, algo así como un hospital de buques, el *Santísima Trinidad*, con sus aparejos nuevos de trinca y su casco limpio, se encuentra formando parte de una gran flota fondeada en una bien protegida bahía; velas, gallardetes, banderas de colores diferentes, ¿de dónde vendrán esos barcos con dotaciones tan diferentes?, no se les entiende el habla. Marineros muy importantes subían a bordo, largas reuniones en la cámara del comandante... una gran actividad se desarrollaba en el buque, la tripulación estaba nerviosa y más bebedora que de costumbre, una sensación de amarga ansiedad se extendía por todos los sollados y cubiertas.

Una mañana cualquiera, con viento flojo del Oeste se hacen a la mar y, una vez congregados todos los buques en una difícil y larguísima formación en línea de fila, navegan hacia el Sur; su experiencia marinera le susurra que ésta va a ser una navegación muy especial, todos están nerviosos a bordo, los oficiales, muy serios, están en todas partes, otean constantemente el horizonte con sus catalejos, los condestables prueban y comprueban los cañones, la pólvora, las mechas, las armas largas y cortas, los contra maestres trincan los aparejos y se desgañitan dando órdenes y pitadas a la marinería, que desarrolla una actividad desconocida; todo es tensión, muchos rezan.

A la amanecida del día siguiente se divisan otras velas por el oeste, son muchas, parecen infinitas, es el enemigo esperado y navega, con rumbo claro y directo hacia nosotros, vienen a la lucha, a la guerra, a morir matando, esa actividad tan extraña y tan nefasta en los humanos; escupirán fuego y muerte por sus bocas de hierro, el estruendo será sobrecogedor, el humo cegará la vista y nosotros responderemos con el mismo terror. Nunca pudo comprender a estos seres, tan inteligentes para construir aquella belleza y tan torpes como para destruirla con tanta dedicación y con tanta ira; un fugaz destello de terror cruza el alma de aquel viejo árbol, prisionero en su buque.

Empieza el fragor de la batalla, nuestro palo atisba las primeras balas que silban entre los aparejos, los buques se acercan más y más, parecen que van a embestirse, las velas se llenan de agujeros, bolas de hierro y cadenas candentes empiezan a herir y matar a la dotación; pero parece que nada ocurre, la sangre derramada empapa la arena de las cubiertas, los hombres siguen ocupados en sus cañones, en sus fusiles, en sus velas, en sus aparejos, otros, en tarea que hasta parece rutinaria, retiran a los muertos y heridos hacia otras cubiertas; es un mundo irreal, todo un infierno organizado para el exterminio, las voces de los mandos siguen manteniendo el tono, parece la historia de un final amargamente calculado.

Al cabo de varias horas todo es desolación a bordo; los muertos y heridos abarrotan las cubiertas, han caído los otros mástiles, el trinquete y el mesana; el mastelero, amigo inseparable, también; solamente queda él aunque con varios balazos de cañón a lo largo y ancho de su estructura, soportando con rabia y entereza un jirón de la vela mayor que cuelga flapeando de su gavia y unos cabos sueltos que golpean como látigos la cubierta... es el final de la batalla. (21 de octubre de 1805).

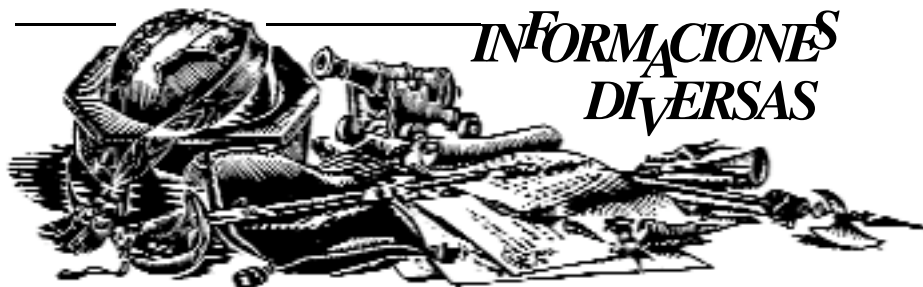
Hombres hablando una lengua extraña suben a bordo, con arrogancia, se adueñan de nuestro buque y organizan como mejor pueden aquella desgraciada cubierta al tiempo que, aferrándolo con destreza, se lo quieren llevar a remolque, como trofeo de guerra, a su país.

El temporal empieza suave, como con disimulo, una ventolina inocente, pero pronto enseña los dientes y explota. Los buques enemigos tienen que arriar el remolque y el *Santísima Trinidad*, sin gobierno, queda abandonado a su suerte; ardiendo, después de bailar en la tempestad como un muñeco de corcho, no puede con el peso del agua que embarca con abundancia en sus bodegas y es engullido por las olas; el clamor de los heridos es espantoso, todo es tragado por la mar que ha cobrado su presa.

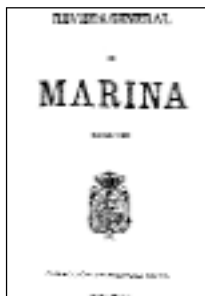
El silencio se abate sobre la escena, tablones, barriles y náufragos soportan como pueden el oleaje esperando la incierta llegada de posibles salvadores, es de noche, por el norte, un resplandor se divisa en la costa, es una fogata en la punta Camarinal; anochecía el 24 de octubre de 1805.

Nuestro palo, maltrecho y chamuscado, ya está en las profundidades; el orgulloso buque es un esqueleto casi deshecho, hace años que la pesadilla terminó; desde allí ha visto pasar las grandes ballenas con sus extraños sonidos, hablan entre ellas y conoce su lenguaje; los atunes, en grandes bandadas, rápidos y silenciosos, las orcas perseguidoras, los simpáticos delfines, las grandes tortugas, los cascos de los buques, cada vez más grandes y poderosos; ya no se mueven a vela, los árboles respirarán tranquilos...

Pero con el paso del tiempo, un tiempo sin medida, nuestro amigo se desmorona recordando su Cuba, su cielo, sus pájaros, su lluvia; porque para eso fue creado, para la vida en su medio, en el aire, no en el agua; ahora se pudre poco a poco, contando historias de selvas tropicales, de vientos, de luz y de sol a sus nuevos amigos, allá, en el fondo de la mar.



HACE CIENT AÑOS



El cuaderno de abril de 1906 se inicia con la memoria premiada en el concurso oficial del año 1905 al premio «Contralmirante Antequera»: *Organización económica industrial de los arsenales y astilleros del Estado* (continuará), cuyos autores son don Nicolás Fúster, ingeniero

jefe de 1.ª clase, y don Adolfo Navarrete, teniente de navío de 1.ª clase. Siguen: *Los submarinos Holland y Lake*, por R. F.; *Las grandes maniobras de la flota inglesa*, por S. C. C.; *Memoria sanitaria*, extracto de la que presentó el primer médico de la Armada don Pedro Arnau y Andrés (se continuará); *Medida de las corrientes de alta frecuencia y de las ondas eléctricas* (continuación) (se continuará); *Influencia de la edad en la capacidad del personal superior de una marina militar* (conclusión) (de la *Revista Marítima Brasileira*); *Memoria redactada con motivo de las prácticas de tiro de artillería...* por don Vicente Ramírez Suárez, capitán de Infantería de Marina (se continuará); *El bloqueo de Puerto Arturo bajo su aspecto naval* (se continuará); *¿Enseñanzas?* (se continuará), por Arturo Armada, teniente de navío; *Telémetro estereoscópico Zeiss*, por A. M.; *Los motores de explosión y la electricidad*, por A. M.; *Los nuevos astilleros de Beardmore*, sin firma; *¿Podemos confiar en el Almirantazgo?* por R. F.; *Algo de crónica*, por R. E.

Con *Información de la prensa profesional extranjera*, *Notas médico-navales*, *Sumario de Revistas*, *Necrología* (contralmirante don Salvador Carvía y López) y *Bibliografía* finaliza el cuaderno.

HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia el cuaderno de abril de 1956, con el trabajo *La formación del oficial de guerra antisubmarina* de Gabino Aranda, capitán de corbeta. Siguen: *El carcinotrópico*, por Antonio Mas Fernández-Yáñez, teniente de navío; *Sobre la actualidad del submarino en España*, por Guillermo

G. de Aledo, teniente de navío; *Cultura e instrucción*, por Rafael Duarte Blanco, capitán de Infantería de Marina.

En *Notas profesionales* se insertan los siguientes artículos: *Principios del poder naval*, por el almirante Robert B. Carney, U. S. Navy; extractado del U. S. N. I. Pr. (septiembre 1955); *La investigación operativa (I)*, por el capitán de corbeta A. Traonmilin (traducido de la R. M., septiembre 1955), y *Construcción de portaaviones japoneses durante la guerra*, por Hajime Fukaya.

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

En *Historias de la mar* se publica *Historia de papá Revoltijo y del grumete Flageolet*, traducción libre de M. Pastor, capitán de navío.

En *Noticiario*, se inserta *Crónica Internacional*, firmada por J. L. de A. y noticias diversas, tanto nacionales como extranjeras.

En *Marina mercante, de pesca y deportiva*, aparecen los trabajos: *La ciencia y la técnica al servicio de la pesca*, por O. Rodríguez; *El naufragio del yate inglés Coimbra*, por N. B. Redgem (traducido del *Yachting Monthly*, por I. González Blanco). Con *Información general* finaliza el cuaderno cuarto del tomo 150.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL

Día Año

1 1495.—Vicente Yáñez Pinzón y otros navegantes pidieron permiso a los Reyes Católicos para navegar y descubrir por su cuenta nuevas tierras. La Corona lo creyó razonable y en este día concedió licencia general. Al saberlo Colón hizo todo lo posible para que esta concesión fuera revocada.

2 1512.—Ponce de León, en su viaje de exploración a la Florida, logra desembarcar en este día tomando posesión de ella. Florida perteneció a España hasta 1819, en que el gobierno español la vendió a los Estados Unidos por cinco millones de dólares.

3 1547.—Juan de Villegas consolida e impulsa la conquista definitiva de la región de Venezuela. Parte en este día con su expedición desde El Tocuyo, internándose hacia la laguna de Tacarigua y desde allí a las costas de Burburata.

4 1538.—Federmán, segundo del gobernador de Venezuela Jorge Espira, se dirige con su expedición al Meta.

5 1518.—El gobernador de Cuba Diego Velásquez pidió a su sobrino Juan de Grijalva que armase una flota para continuar las exploraciones

en los mares próximos a Cuba. Partió de Santiago con cuatro naos y trescientos hombres.

6 1537.—Gonzalo de Quesada, encargado por el gobernador de Santa Marta, Fernández de Lugo, de descubrir lo que había mas allá del río Grande, hoy llamado Magdalena, llega a la meseta de Opón para reponerse de las grandes penurias pasadas río arriba.

7 1621.—Tal día como hoy llega la expedición de Hernando de Magallanes a la isla de Cebú en Filipinas, donde los españoles confraternizan con los naturales de la isla y propagan la religión católica.

8 1526.—La expedición de Loaysa la cual lleva a Juan Sebastián de Elcano, que había estado en la expedición con Magallanes con las naves *Santa María de la Victoria*, *la Anunciada*, *Santa María del Parral*, *San Lesmes* y el patache *Santia - go*, enfila el estrecho de Magallanes.

9 1494.—El capitán Alonso de Ojeda, compañero de Colón en su segundo viaje, sale a pacificar el interior de la recién descubierta isla de La Española.

10 1532.—Ambrosio Alfínger, gobernador de Venezuela con los alemanes, viendo que su capitán Vasuña no llegaba con los alimentos,

determinó salir de la laguna de Tamalame que hacia el sur, por la llanura que hay entre el río Magdalena y las montañas.

11 1524.—Pedro Alvarado, que había obtenido de Cortés permiso para la conquista de Guatemala, pasa a territorio cakchiquel. Las rencillas entre las diversas tribus de Atitlán facilitaron su dominación.

12 1528.—Estando la expedición de Pánfilo de Narváez próxima para entrar en el puerto de La Habana, les cogió un sur tan fuerte que sin pretenderlo, les llevó a las costas de la Florida.

13 1534.—Era creencia generalizada la existencia de un estrecho entre Norteamérica y Cathay, por lo cual el almirante francés Chabot encarga a Jaime Cartier prepare en Saint Malo una expedición para descubrir dicho estrecho.

14 1494.—Cristóbal Colón, después de construido el fuerte de Santo Tomás en Cibao, deja como gobernador de la isla de La Española a su hermano Bartolomé y él continúa sus descubrimientos, pues no aguantaba la vida sedentaria en una población.

15 1521.—Cortés se había empeñado en tomar México y estaba preparando el cerco. En este día entran en Cuernavaca, que era una población muy fuerte y difícil; la buena suerte hizo que encontrasen una entrada poco guardada, cogiendo al enemigo por la espalda.

16 1538.—Descubierto el volcán Masaya, un grupo de españoles al frente de fray Blas deciden hacer compañía para explotar los ricos metales que suponían había en su cráter sin decirlo a nadie. Grande fue su decepción y muchos sus trabajos al no conseguir nada. No es poco de loar este esfuerzo y la osadía de estos conquistadores del Nuevo Mundo.

17 1523.—La expedición de Gil González Dávila y Andrés Niño se encuentra en tierras del cacique Nicoya; viendo que se le terminaban los víveres les hablan de otro rey más rico que estaba hacia el norte, llamado Nicarao y que había de dar el nombre a Nicaragua.

18 1536.—Estando los españoles cercados en Cuzco, la capital del imperio Inca, incendiada la ciudad y tomada por los indios la fortaleza de Sacshwanan que dominaba toda la ciudad y causaba mucho daño a los españoles, Hernando Pizarro reúne a sus capitanes y deciden tomar de nuevo la fortaleza.

19 1537.—Diego Almagro se vuelve de Chile hacia el Perú para seguir negociando con Francisco Pizarro los límites de sus respectivas conquistas.

20 1496.—Colón, creyéndose agraviado por las decisiones de Juan de Aguado, alto dignatario

de la corte, regresa a España en su segundo viaje, con vientos en contra, arriba en las pequeñas Antillas para tomar provisiones.

21 1498.—Juan Cabot, en su viaje de exploración desde la península del Labrador, sigue navegando por las costas de Norteamérica tratando de descubrir un estrecho a las islas de la especiería.

22 1451.—Nació en este día en el palacio de Madrigal de las Altas Torres la que en su día sería la reina de Castilla, Isabel la Católica, siendo bautizada días después en la iglesia de San Nicolás.

23 1525.—Rodrigo de Bastidas, habiendo descubierto en su primer viaje a las Indias el golfo de Urabá y el de Darién, obtuvo de la Corona permiso para fundar una colonia en tierra firme. Con este propósito sale para Santa Marta por segunda vez.

24 1542.—En tal día como hoy en el Amazonas, durante las exploraciones de Juan de Orellana, tiene lugar el singular combate fluvial de Machiparo, en el cual, con un bergantín construido por los españoles, baten éstos a los indios. Construcción, navegación y combate constituyen una de las más increíbles hazañas de nuestros conquistadores de América.

25 1535.—Elegido virrey de Nueva España Antonio de Mendoza ante los desafueros cometidos contra Cortés y los conquistadores por la Audiencia de México, don Antonio recibe instrucciones de buen gobierno para su virreinato.

26 1538.—En este día tuvo lugar la batalla de las Salinas en Cuzco, entre las tropas de Diego Almagro y Hernando Pizarro, perdiendo Almagro. Se rompió la sociedad Pizarro-Almagro y fue la semilla de posteriores guerras civiles en aquel precioso reino.

27 1522.—Juan Sebastián de Elcano navega a bordo de la nave *Victoria* por el mar de la India hacia el cabo de Buena Esperanza en su regreso a España.

28 1531.—A finales de este mes, llega Alonso de Souza a la bahía de Río de Janeiro, donde permanece tres meses, durante los cuales manda construir un fuerte.

29 1519.—Por estos días Hernán Cortés funda la ciudad de Villa Rica de la Veracruz, donde tuvo noticias fiables de la existencia de un gran imperio.

30 1528.—La expedición de Loaysa en las Molucas al mando del capitán Urdaneta libra distintos combates con los portugueses que no aceptaban que les arrebataran aquellas islas y el mercado de las especies con Europa.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO



(Foto: colección F. de la Guardia).

Comandante y oficiales del minador *Vulcano*, atracado en Palma de Mallorca a principios de 1939. En la madrugada del 30 de diciembre de 1938 el *Vulcano* combatió contra el destructor republicano *José Luis Díez* en aguas del Estrecho frente al peñón de Gibraltar, haciéndole embarrancar en la playa de los Catalanes y poniéndole fuera de combate.

De izquierda a derecha y de arriba abajo:

- Teniente de Máquinas Manuel Espada.
- Teniente de navío Antonio Torres.
- Teniente de navío José Bascones.
- Teniente de navío José Fernández Segade.
- Alférez de navío José Luis Rodríguez.
- Teniente médico Emilio Burgués.
- Teniente de navío Enrique Polanco.
- Capitán de corbeta, 2.º comandante Fernando Alvear.

— Capitán de fragata, comandante Fernando Abarzuza.

- Capellán José Morell.
- Teniente de navío José Luis de la Guardia.
- Teniente de la R. N. Antonio García.
- Alférez de navío de la R. N. Juan Socías.
- Teniente de Intendencia Juan Iglesias.
- Alférez de Inf. de Mar. Rafael Estrada.

Al día siguiente el general Franco concedió la medalla militar individual al comandante del *Vulcano* y la colectiva a toda su dotación.

Posteriormente al capitán de fragata Abarzuza se le concedió la Laureada de San Fernando.

El teniente de navío De la Guardia luce dos medallas militares colectivas, la primera se le concedió en 1935 por su actuación en la pacificación de Asturias.

R.



MISCELÁNEA

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

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

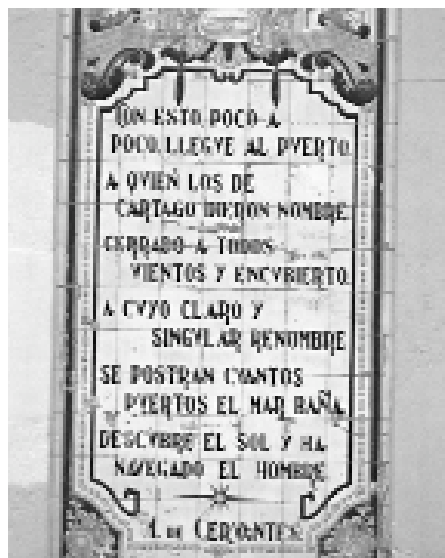
28.839.—Cartagena de Levante y de Indias



Cartagena fue ciudad limítrofe del imperio tarteso con el nombre de Mastía, que figura en la *Ora Marítima*, estando dotada del mejor puerto natural de todo el Mediterráneo occidental, llamado antiguamente Namnatio, equidistante de Cádiz, puerta del Atlántico; de Baleares, fortaleza del Mediterráneo, y de Argel, antesala de África del norte.

Sobre Cartagena de Indias, el inca Garcilaso, en sus *Comentarios reales*, explica el motivo de haber dado el nombre del famoso puerto levantino a una ciudad del Nuevo Mundo: «...llamaron así por su buen puerto, que por semejarse mucho al de Cartagena dixeron los que primero la vieron: este puerto es tan bueno como el de Cartagena».

Vedrá



MISCELÁNEA

28.840.—Incendio



Importante fue el que se produjo en el cuarto del maestro del taller de instrumentos mecánicos del Arsenal de Ferrol, que estaba ubicado en la Sala de Armas, más tarde Escuela de Marinería y después Cuartel de Instrucción de Marinería, hoy desaparecido por mor de la profesionalización.

El incendio ocurrió a las doce y veinte minutos del viernes día 10 de octubre de 1878 y así lo describió el n.º 2 de la *Ilustración Gallega y Asturiana*, que dirigía el famoso erudito gallego don Manuel Murguía, publicado en Madrid el 20 de enero de 1879:

«Inmediatamente que se tuvo conocimiento del siniestro dio la voz de alarma la campana del Parque (del Arsenal), respondiéndole enseguida las de San Francisco, Socorro, orden Tercera y San Roque.

La autoridad que primero tuvo noticia del suceso y se presentó inmediatamente en el local fué el Sr. Brigadier Comandante de Artillería del Departamento que acompañado de Jefes y Oficiales a sus ordenes tomó desde luego las disposiciones que consideró más convenientes, a beneficio de las cuales pudo cortarse la transmisión del fuego al inmediato obrador de cureñas.

De las dotaciones de los buques, la de la *Asturias* fue la primera que se presentó en la Sala de Armas, trabajando asiduamente para la extinción del incendio. Después se presentaron las de la *Vitoria*, *Carmen* y marinería del Arsenal, con los bombillos de los buques.

A las doce y treinta y siete minutos estaba completamente localizado el incendio y a la una y diez estaba completamente extinguido merced a los esfuerzos de la marinería de los ya citados buques habilmente dirigida por las autoridades del Arsenal.

No hubo desgracia alguna que lamentar y las pérdidas materiales fueron insignificantes pues consisten en algunas herramientas de poco valor.»

J. B. N.

28.841.—Farragut



David Glasgow Farragut, nació en Campbell, Tennessee, el 7 de julio

de 1801. Sentó plaza de guardia marina a los diez años, participando en todas las campañas navales en las que intervinieron los jóvenes Estados Unidos. Durante la Guerra de Secesión ostentó la jefatura de la Marina de guerra nordista, destacándose en la toma del puerto y ciudad confederada de Nueva Orleans, el 29 de abril 1862, y en la batalla de Mobile, el 5 de agosto 1864, derrotando a los confederados al mando del capitán de navío Buchanan. Fue el primer norteamericano que alcanzó el empleo de almirante, creado ex profeso para él. Murió el 14 de agosto de 1870 rodeado de una inmensa popularidad. Su ciudad natal adoptó su nombre, al igual que numerosos buques de la Marina norteamericana. No es demasiado conocido en España que el ilustre almirante tenía sangre española, ya que era hijo de Jorge Farragut Mesquida, marino mercante menorquín que emigró a Estados Unidos durante la ocupación británica de la isla y adoptó esa nacionalidad. Farragut visitó Menorca durante los últimos días de 1867 y los primeros de 1868, siendo agasajado postinamente por sus cuasipaisanos, antes de regresar, encantado, a su país.

J. R.



28.842.—Idiomas



La enseñanza, a todos los niveles, es un asunto que exige permanente actualización. El estudio de los idiomas no es una excepción, pero también es importante saber cuál va a ser el idioma predominante en un futuro próximo; hay quien piensa que un niño de hoy acertaría si estudia en serio el principal idioma chino. Lo que sí es cierto es que, fijándonos en tiempos pretéritos, puede verse que el idioma más valorado en cada momento no era el que lo es hoy; por ejemplo, una R. O. de 28 de febrero de 1891 aprobaba el reglamento para el régimen y gobierno de los tribunales de exámenes por oposición a ingreso en la Escuela Naval.

Los que superaban el examen de las materias accesorias, que era eliminatorio pero no causaba nota numérica, pasaban a las demás pruebas que ya se calificaban con la censura correspondiente, de 0 a 7, con los siguientes coeficientes:

- Inglés y Alemán, 1 (prueba voluntaria).
- Francés, Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría, 2.

P. G. F.

28.843.—Final del desembarco norteamericano en Saipán



El 6 de julio de 1944 los norteamericanos continuaban su avance hacia el norte de la isla de Saipán, en el archipiélago de las Marianas. El general Saito y el almirante Nagumo se suicidaban conforme al código de honor japonés. El último plan nipón preveía lanzar un ataque suicida, un «banzai», antes que caer prisioneros. Lo desencadenaron al amanecer del día 7 de julio con unos tres mil hombres, los restos de la guarnición, lanzándose contra las líneas estadounidenses. Fueron barridos en un cruento combate, rematado al mediodía con un contraataque norteamericano que acabó con los últimos soldados japoneses.

J. J. P. C.

28.844.—Cuatralbos



En mayo de 1568 llegó a Cartagena don Juan de Austria acompañado por numerosos caballeros. Bajo su presidencia se celebró un consejo al que asistieron el comendador de Castilla don Luis de Zúñiga y Requesens, don Álvaro de Bazán, don Juan de Cardona y Gil de Andrade, acordándose el plan de campaña a seguir para poner coto a las continuas incursiones de los corsarios argelinos y berberiscos. Éste es el momento en que se crean los cuatralbos de galeras, llamados así porque cada capitán mandaba cuatro galeras.

J. A. G. V.

28.845.—Escala en Tánger



Así rezaba la Real Orden de 28 de enero de 1859 del ministro José Mac-Crohom y Blake:

«Todo vapor o buque de hélice que en lo sucesivo haga navegación desde el departamento de Cádiz a cualquier puerto del Mediterráneo, o de éstos a aquél, toque previamente en Tánger, siempre que no lo impidan las circunstancias del tiempo...»

Sin duda, esos eran otros tiempos...

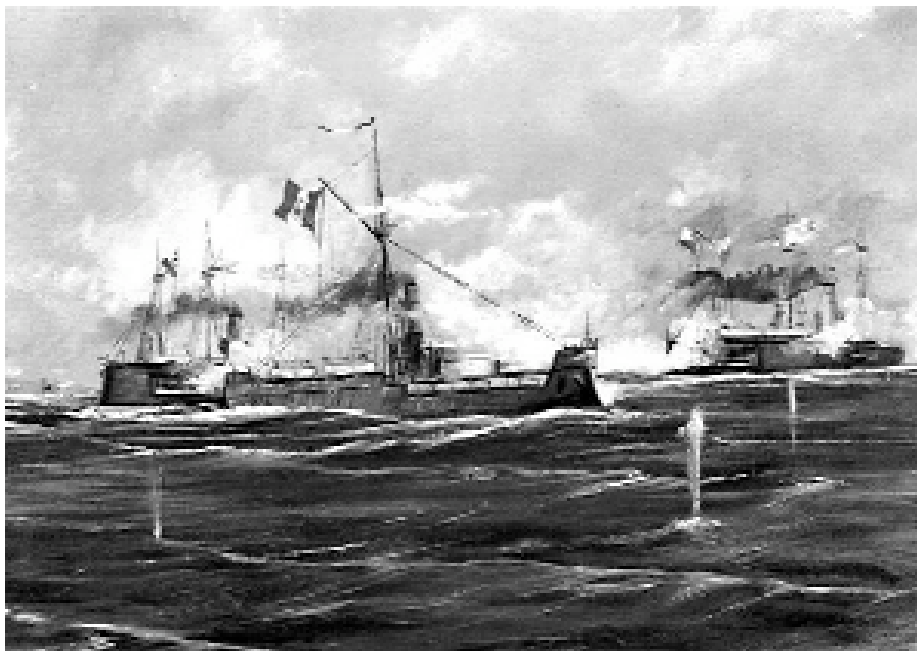
A. O. G.

28.846.—Guerra del Salitre



Entre 1879 y 1883 tuvo lugar la llamada Guerra del Pacífico o del Salitre, que enfrentó a Chile contra Perú y Bolivia. Se originó como resultado de antiguas disputas fronterizas por el desierto de Atacama, rico en guano y salitre. La guerra fue cruenta y de ella salió victorioso Chile, que se anexionó extensos territorios, privando a Bolivia de cualquier salida al mar. Tuvieron gran importancia las operaciones navales, destacando los sangrientos combates de Iqui-

MISCELÁNEA



Guerra del Salitre.

que, el 21 de mayo de 1879, en el que el monitor peruano de 1.130 toneladas *Huáscar*, al mando del contralmirante Miguel Grau, hundió a la vieja corbeta chilena *Esmeralda*, cuyo comandante, el capitán de fragata Arturo Prat, pereció al lanzarse al abordaje del barco enemigo, y el de punta Angamas, el 8 de octubre del mismo año, en la que el *Huáscar*, tras una sangrienta lucha en la que murió Grau y gran parte de su dotación, fue capturado por fuerzas chilenas muy superiores.

J. R.

28.847.—Isaac Peral, impulsor del tranvía eléctrico



El ilustre marino e inventor Isaac Peral vivió una etapa importante de su vida en San Fernando y se vinculó a

varios proyectos ciudadanos de esta ciudad o de Cádiz. Uno de ellos fue el del tranvía que enlazaría ambas poblaciones.

Salvador Viniegra a finales del siglo XIX había realizado un proyecto de tranvía con tracción animal y, posteriormente, el ingeniero Eduardo Aguirre diseñó un trazado que, desde la capital, llegaba a San Fernando y La Carraca con otra línea a Chiclana.

Isaac Peral se incorporó a este último proyecto, proponiendo abandonar la tracción animal para implantar la eléctrica. Hizo un detallado estudio y su proyecto contemplaba el uso de baterías de acumuladores, cuya carga se efectuaría con dinamos accionadas por turbinas instaladas en los molinos de mareas de río Arillo y San José.

El enfrentamiento de Peral con el Gobierno, que le llevó a pedir la baja en la Armada (5 de enero de 1891) y pocos años después su fallecimiento (23 de mayo de 1895), hizo que sus planes para el tranvía de Cádiz fueran olvidados. No obstante, sus estudios fueron

utilizados por los ayuntamientos de Cádiz y de San Fernando para presentar a las Cortes el proyecto de ley que concediera el tranvía eléctrico para unir ambas poblaciones.

Ahora es un buen momento para recordar esta contribución de Peral, ya que en marzo de 2006 se han cumplido cien años de la puesta en servicio en Cádiz de los tranvías eléctricos.

J. J. P. C.

28.848.—Procesiones



La imagen de la Verónica fue sacada en procesión por vez primera el Viernes Santo de 1773 por los oficiales calafates del Arsenal de Cartagena, que habían costeadado el trono.

J. A. G. V.

28.849.—Navegante solitario



Hubo navegantes que fueron capaces de realizar grandes proezas y hoy merecen por ello nuestra admiración. Uno de ellos fue Joshua Slocum, que un día de 1985, con 51 años de edad, salió de Rhode Island en un barco de casi 11 m de eslora, y regresó tres años y dos meses más tarde, después de haber navegado en solitario unas 34.600 millas alrededor del mundo.

M. G. F.

28.850.—Pedro Morillo



En el año 1778, en el seno de una familia humilde de Fuentecasas (Zamora), nació Pedro Morillo. El 19 de marzo de 1791 sentó plaza en los Batallones de Infantería de Marina. Tomó parte en la defensa de Tolón, en el combate del cabo San Vicente y en la batalla de Trafalgar, en la que resultó herido. Ascendió a sargento por méritos de guerra.



Pablo Morillo.

Ya en el Ejército, combatió a las órdenes del general Castaños en la guerra de la Independencia. En 1811 ascendió a general y en 1815, por Real Orden de Fernando VII, fue destinado a América para combatir a los insurgentes. Bolívar lo derrotó en Boyacá y tuvo que firmar el armisticio de Trujillo (1820). De regreso a España fue acusado de liberal y tuvo que refugiarse en Francia. En 1832, de regreso en España, fue nombrado capitán general de Galicia y participó en la lucha contra los carlistas.

Aquel heroico sargento de los Batallones de Marina llegó a teniente general en el Ejército y recibió los títulos de conde de Cartagena y marqués de la Puerta.

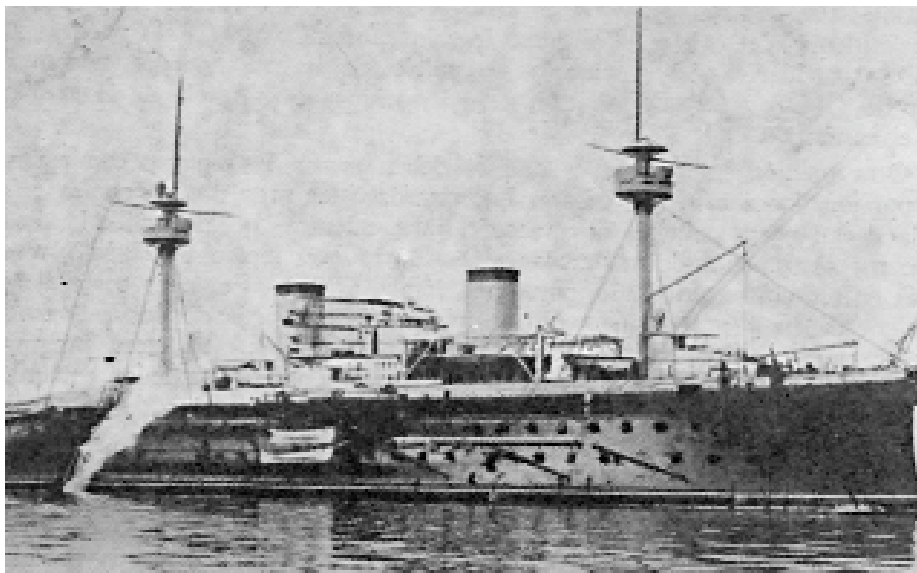
J. J. C. P.

28.851.—Telegrafía sin hilos



Las primeras pruebas de T. S. H. entre barcos de guerra españoles se realizaron en el verano de 1904 a bordo del

MISCELÁNEA



Acorazado *Pelayo*.

crucero *Extremadura*, surto en el puerto de Barcelona. Desde el buque se comunicó satisfactoriamente con el acorazado *Pelayo*, que se encontraba fondeado en Mahón.

M. R. B.

28.852.—Tambores



El tambor, ese antiquísimo instrumento de percusión, cuyo primer golpe asusta y los demás atraen, aunque nunca va a desaparecer, ha tenido en otras épocas más amplia utilización que en la de hoy, sobre todo en la vida urbana; prueba de ello es, por ejemplo, que el 1 de junio de 1786, el Ayuntamiento de Ferrol aprueba una partida de 107 reales de vellón *a favor de Francisco Guisedivi Tambor Mayor del Regimiento de Infantería de Bruselas, por los materiales y manufactura del tambor se le encargó por este Ayuntamiento para servicio de sus funciones públicas.*

P. G. F.

28.853.—Bastón de mando



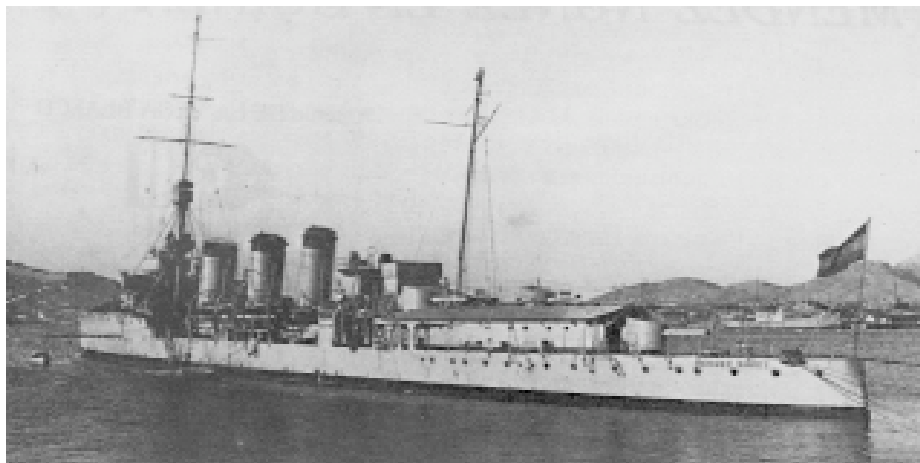
Una circular de 7 de mayo de 1908 determinaba que el uso del bastón de mando en el Cuerpo de Infantería de Marina sería exclusivo para los coroneles con mando de regimiento y el director de la Academia General del Cuerpo.

J. J. P. C.

28.854.—Méndez Núñez



A partir del mes de marzo de este año, el buque más moderno de nuestra Armada, la fragata F-104, al tiempo que su alta tecnología, lucirá el nombre del héroe de El Callao por los mares del mundo. Sin olvidar al primero de nuestros buques dedicados a la memoria de don Casto, que fue, ya en el siglo XIX, una fragata blindada cuyo primer comandante se llamaba don Zoilo Sánchez-Ocaña y Ortiz, ni al segundo



Otro buque de la Armada que llevó el nombre de *Méndez Núñez* se trata del crucero que aparece en la fotografía que parece atracado en el muelle de La Curra en el puerto de Cartagena. (Foto: archivo RGM).

buque con el mismo nombre, el crucero ligero de 4780 t de desplazamiento, botado en 1923 y gemelo al *Blas de Lezo*, detengámonos por un momento en el tercero, un destructor de procedencia americana, botado en 1945, originariamente perteneciente a la clase *Gearing*, y que con otros cuatro del mismo origen, *Churruca*, *Gravina*, *Lángara* y *Blas de Lezo*, formaban la 11.^a Escuadrilla. Pues bien, este destructor, el *Méndez Núñez*, tras muchos años de servicio, vio su último ocaso en la mar el día 14 de diciembre del 91, cuando ya se dirigía al amarre postrero en Ferrol al mando del capitán de fragata Tomás González González, quien rellenó, tal vez emocionado, la última página del Cuaderno de Órdenes, que, con su autorización, tengo el honor de reproducir aquí:

Noche 14/15 de diciembre de 1991.

En esta última noche de mar del destructor Méndez Núñez cierro con orgullo una página más de la historia de la Armada, página que tuve también el honor de empezar al formar parte de la dotación de este buque. Ojalá que el glorioso nombre de Méndez Núñez, que nos enseñó a preferir y a valorar a las personas y su honra sobre el material, vuelve a ser pintado algún día en el costado de un nuevo buque de la Armada.

A mis oficiales en estas largas guardias nocturnas que aprendan a valorar lo mucho que tienen entre sus manos y que da grandeza a su profesión: hombres.

Buena guardia.

Avisarme hora y media antes de la entrada en Ferrol.

P. G. F.





En la última imposición de condecoraciones de la Real Liga Naval Española, se entregó la Medalla de Oro de la Patrulla Auxiliar Marítima a José Luis de Zalbidea y Aguirrechu (derecha de la imagen), antiguo oficial de la Armada, presidente de Remolcadores de Barcelona, S. A. y delegado en Cataluña de la Real Liga Naval Española. En el centro el presidente de la Real Liga Naval Española, José Antonio Fernández Palacios, junto con el gerente de dicha institución, el coronel de Infantería de Marina (R) Jesús Peiró Artal.



HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

LA MEDALLA DEL SENADO DE WASHINGTON (*)

Por Veracruz, en la época que llaman seca, que es de septiembre a marzo —porque es sabido que entre trópicos sólo hay dos estaciones—, los nortes se entablan, ventando tan fuerte y tan de improviso, que los barcos de vela, al socaire de la isla Verde o en el surgidero de los Sacrificios, permanecían fondeados siempre con tres anclas listas y dispuestos para picar los cables y cadenas en el primer ocaso y largar rápidamente el aparejo, que se mantenía aferrado, con escotas listas y ajuncado; a pesar de todo ello, el que bufó

aquel día de la Purísima de 1846 fue tan huracanado que, pese a las señales y al cariz del cielo —tan claro que el pico de Orizaba y las serranías de Perote y Villarrica se divisaban como al alcance de la mano—, el bergantín de guerra americano *Summer* garró y quedó empeñado por los arrecifes de isla Verde, y no tardó en dar al través, rompiéndose en mil pedazos y desparramando por la mar los supervivientes de aquel horrible naufragio, que luchaban inútilmente con la mar, que, a la postre, *les llenaría de arena los bolsillos*, según

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

ANECDOTARIO MARINERO

expresión gráfica de la época que equivalía a arrojarlos a la playa, ya cadáveres.

Al abrigo de la isla de los Sacrificios, muy a sotavento del lugar de la catástrofe del *Summer*, se hallaba la corbeta de guerra española *Luisa Fernanda*, recién construida en La Habana, de veinticuatro cañones, y del mando del capitán de navío don Manuel de la Fuente, de la cepa de marinos buenos, que ya ostentaba la cruz de la Diadema Real, y cuya dotación la componían unos ciento veinte hombres, de capitán a paje. No hizo falta pedir voluntarios, porque en nuestros buques, por serlo todos, complica ello siempre la rapidez de la faena; contra viento y marea se arrió la lancha, y sin chalecos salvavidas, pues entonces aún no los había, embarcaron en ella como monos, descolgándose por todos los cabos, el caballero Guardia Marina Briant, dos contramestres, otros dos cabos de mar y hasta dieciséis marineros, para bogar, preferentes, de primera y ordinarios; entre éstos iba Tomás Colón, nada menos que dos San Pedro (Juan y Manuel)... y Lourido.

A boga arrancada y tumbando cuerpo a partir el doble estrovo, desatraco de la *Luisa Fernanda* la lancha con la breve y orgullosa figurita de los dieciséis años del caballero Briant de pie en la chupeta, junto a la caña de timón, animando la boga en demanda de los restos del *Summer*, que estaban como a una milla larga, sin contar con el resguardo que había que dar a las rompientes de la isla de Pájaros, intermedia entre la Verde y la de Sacrificios.

Para encomiar el denodado esfuerzo de los valientes de la *Luisa Fernanda* y el éxito que coronó empresa tan arriesgada como grata al marino, por arriesgar su vida salvando otras, baste decir que el comodoro M. C. Pery, que mandaba la escuadra americana del golfo de México, la ensalzó con tal encendido entusiasmo, que el ministro de Marina, J. Y. Mason, quiso conceder una recompensa. La Constitución de los Estados Unidos, sin embargo, prohibía la existencia de las órdenes y condeco-

raciones; pero, tanto el Senado como el Congreso, reunidos, autorizaron al presidente, por ley de 3 de marzo de 1647, la creación de una medalla para premiar a Briant y a los suyos, que fue de oro para aquél y de plata para éstos.

Poco después, el embajador en Madrid remitía los correspondiente diplomas y ejemplares para ser distribuidos con un escrito, del que son las siguientes líneas:

Si en las importantes arduas tareas de la vida diplomática, tan llena de responsabilidad —decía—, nos vemos con mucha frecuencia obligados, a pesar nuestro, a entender de asuntos que nacen de pasiones criminales y acciones perversas de la extraviada naturaleza humana, cuán plenamente nos vemos compensados y cuán sinceramente debemos experimentar el mayor placer en los casos en que ejerce mos más agradables deberes, proporciona dos por los nobles atributos del valor y la humanidad...

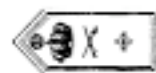
Lourido, ascendido ya a cabo de mar, recibió la suya; era como doble de un duro, pero propia de vitrina y no para lucirla, colgando de una cinta, al pecho.

Por eso, cuando, cuajado de cruces y medallas, asistía a cualquier acto y alguien alababa la cantidad de ellas que dornaban, sembrándolo de colores y fulgores, su lado izquierdo, replicaba entre ufano y tímido:

—Y aun más le tengo otra, pero de bolsillo, ¿sabe?

Y mostraba en la palma encallecida de su enorme mano la medalla del salvamento de la gente del bergantín *Summer*, el que dió al través por Veracruz, el día de la Purísima de 1846.

Julio GUILLÉN TATO (†)





HITCHCOCK VIAJA A JAMAICA

«En *La posada de Jamaica* (Inglaterra, 1939) pasan toda clase de horrores en su famosa taberna que acoge a saqueadores de restos de barcos naufragados. Esta gente goza de una impunidad total e incluso les informan, a los bandidos, regularmente de los pasos del navío por la región. ¿Por qué? Porque a la cabeza de todo ese bandidaje se encuentra un hombre respetable (interpretado por Charles Laughton, extraordinario como siempre), que maneja los hilos; y este hombre no es otro que el juez de paz. He aquí por qué esta película era una empresa ilógica; el juez de paz normalmente no tenía que aparecer hasta el final de la aventura porque, muy prudentemente, permanecía al

margen de todo. Y no tenía ninguna razón para dejarse ver por la taberna. Era absurdo, pues, rodar esta película con Charles Laughton en el papel de juez y, cuando me di cuenta, estaba realmente desesperado. Al final rodé la película pero nunca estuve satisfecho de ella a pesar del inesperado éxito comercial». (*El cine según Hitchcock*, de François Truffaut, Alianza Editorial, Madrid, 1974).

Era evidente el escaso interés que siempre tuvo el autor de *El hombre que sabía demasiado* cuando, por imperativos legales, de contrato quizá, tuvo que enfrentarse al rodaje de la que sería la última película en su país natal, Inglaterra (no obstante, posteriormente se desplazaría en diversas



ocasiones para rodar en Londres) antes de partir hacia Hollywood e incorporarse al equipo de *Rebeca*, su debut americano que marcaría de una forma clara y abierta el sentido, la orientación que daría pasó en años inmediatos a una carrera realmente excepcional, que culminaría en su epílogo excelente al filmar *La trama*. Nunca estuvo seguro ni tranquilo mientras rodaba *La posada de Jamaica*. El reparto, en especial la presencia de Charles Laughton, no era de su agrado. Famosa es su frase y su consejo a quien quisiera escucharlo. Escucharlo y recogerlo: «Nunca trabajes con niños, ni con perros ni con Charles Laughton», lo cual, contradicciones de la vida cotidiana, no le impidió volver a rodar con él ocho años después de *La posada de Jamaica* al coincidir en el rodaje de *El caso Para-*

dine (1947). Pero ante todo era un profesional absoluto y decidió llevar adelante el proyecto. Revisada la película ahora, a los setenta años de su estreno, mantiene a pesar de todo un frescor narrativo de primera magnitud, una forma de ordenar las imágenes impecable, un tratamiento de la historia sencillo pero eficaz, con poder enorme de comercialidad que se tradujo finalmente en un importante éxito de taquilla. Desde el punto de vista industrial, el adiós a Inglaterra estuvo a la altura de las circunstancias a la hora del reparto de beneficios. Pero al realizador de *Con la muerte en los talones*, con tacto, con sensibilidad, afrontó un reto profesional en el crepúsculo de sus días en la tierra que le viera nacer. Y aquí conviene recordar que el director siempre ambientó sus cintas en épocas actuales. No era cuando abordó el rodaje de *La posada de Jamaica* un especialista en películas históricas y sólo volvería a siglos pasados al filmar *Atormentada* (Estados Unidos, 1949). A pesar de todo, pudo cumplir con el compromiso adquirido.

La cinta, ambientada en aguas de Jamaica a finales del siglo XVIII, inspirada en un relato original de la autora francesa Daphne du Murier (Hitchcock volvería a la novelista citada en dos ocasiones, *Rebeca* y *Los pájaros*), traza la historia de una adolescente que acaba de perder a sus padres y desde su Irlanda natal se trastada a la isla de Jamaica, donde vive con unos parientes ingleses emigrantes. Uno de los escenarios fundamentales de la historia transcurre en el interior de una posada, nido de corsarios, piratas, contrabandistas, ladrones de medio

pelo, huidos de la justicia y restos también de cualquier naufragio, accidente muy normal, muy cotidiano en aquellas tierras. Detrás de esta trama se esconde la figura de una persona respetable, el juez de la localidad, cerebro que prepara a través de sus fieles leales una trama criminal. En las proximidades de un enorme acantilado provoca naufragios, lucrativo negocio muy en boga en aquellos siglos turbulentos, para posteriormente matar a viajeros y marineros y saquear toda la mercancía que transporta el barco en el interior de la bodega. Alrededor de un guión muy bien estructurado, trabajado entre Sydney Gilliat y la esposa del director (Alma Stewarth, colaboró con su marido a lo largo de toda su carrera), la cinta transcurre en tres escenarios, la mar, los interiores, siempre lóbregos, oscuros de la posada y la mansión residencial del juez. La galería de personajes es rica en situaciones, en especial la figura del juez, que recibe un especial tratamiento por parte de su director a pesar de las profundas diferencias que los separaba. «En cuanto a Charles Laughton —continúa Hitchcock en su larga conversación entrevista con François Truffaut— era un amable bufón. Cuando empezamos la película me pidió que sólo se rodaran planos cercanos a él porque todavía no había encontrado la forma de andar cuando tuviese que atravesar el decorado. Laughton no era un verdadero profesional...». El resto del reparto estaba formado por Horace Hodges, Hay

Petrie, Herbert Lomas. Edween Greenwood, Stephen Haggard y la siempre maravillosa Maureen O'Hara. Poco antes de convertirse con derecho propio en una de las heroínas inconfundibles y clásicas del cine de John Ford.

Alfred Hitchcock (Londres, 1899, Los Ángeles, 1980) realizó estudios en diversos colegios británicos hasta 1920, cuando entra a trabajar en la productora americana Famous Players-Lasky. A lo largo de varios años escribe y dibuja los títulos de numerosas películas. Rueda su primera cinta *El jardín de la alegría* en 1925. De su etapa inglesa cabe destacar *The ring*, *Murder*, *El número 17*, *El hombre sabía demasiado*, *El agente secreto*, *Sabotaje*, *39 escalones*, *Alarma en el expreso* o *Inocencia y juventud*. De su larguísima, fértil etapa en Hollywood, entre otros grandes títulos destacan *Rebeca*, *Sospecha*, *Recuerda*, *Encadenados*, *Con la muerte en los talones*, *Psicosis*, *Vértigo* y *Los pájaros*. En 1976, tras varios trabajos de calidad para la televisión, clausuraba su carrera al rodar *Family plot*, estrenada en España bajo el título de *La trama*. El tiempo ha revalorizado su obra de forma extraordinaria. Hoy por hoy (y en el futuro nada hace predecir cambio alguno) está considerado como uno de los nombres claves de la historia del cine. Opinión que, por supuesto, comparto al cien por cien.

Toni ROCA

MARINOGRAMA NÚMERO 416

Por TAL

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

Un poema sobre la mar. Rafael Duyos.

DEFINICIONES

Palabras

- A.— Org.: Cada una de las distintas legumbres secas que se llevaban en la despensa de a bordo
- B.— Arq. Nav.: Embarcación pequeña, ligera, de poco calado, que armada con una colisa y algunos fusiles se ejercitaba en el contrabando y en la piratería
- C.— Fras. Mr.: Verbo frecuente en la fraseología marinera (a puerto seguro, a tierra, etcétera)
- D.— Nav.: Ampolleta que servía para medir una fracción de minuto
- E.— Com.: Fletador de un buque (denominación antigua)
- F.— Pesca.: Boyarín de corcho usado para que no se enreden en las rocas los calamentos.

16	70	3	33	5	97	47	40
18	48	30	58	77	56	2	
7	15	79	51	72	23		
13	6	92	10	101	37	82	71 4
21	102	64	84	74	78	95	88
83	8	34	54	65	66	85	

DEFINICIONES

Palabras

G.— Hist.: Bergantín de la Armada española construido en 1817, de 20 cañones. Llevaba el nombre de un héroe legendario griego, su madre era diosa del mar, sólo tenía en su cuerpo un punto vulnerable y en él Paris le clavó una flecha

17 57 31 38 19 11 24

H.— Biogr.: Brigadier de la Armada española. Dio la vuelta al mundo en la fragata *Astrea* preparatoria de la que posteriormente dio con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Por enredos de la corte y a instancias de Godoy fue desterrado y aun siendo italiano se consideró expulsado de su patria, España . . .

49 20 28 63 53 81 25 35 93

I.— Arq. Nav.: Dícese del buque o embarcación que, proporcionalmente, tiene bastante astilla muerta

9 68 41 44 60 89 86 29

J.— Hidr.: Cieno blando, suelto y pegajoso que se encuentra en algunos parajes del fondo del mar

103 61 67 22

K.— Maq.: Pieza de forma cilíndrica o cónico-truncada que atravesaba el cuerpo giratorio y le sirve de sostén en el movimiento

12 69 14

L.— Man.: Voz con la que se distingue el aparejo del palo mayor de un buque de vela respecto al lugar que ocupa entre el mesana y el trinquete

90 32 94 91 36

M.— Opt.: Reunión de dos anteojos de Galileo que permiten visión binocular.

39 59 62 43 80 55 26

N.— Biol.: Semejanza de una especie marina comestible e indefensa con otra especie que es rechazada por los depredadores y asimismo con el entorno que le rodea

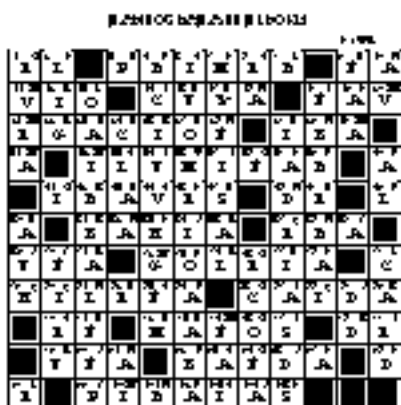
45 98 73 27 76 50 42 99 52

O.— Arq. Nav.: Bajel

75 46 87

P.— Arq. Nav.: Embarcación muy parecida al queche

1 100 96



IN MEMORIAM

Contralmirante Ingeniero José Ángel Cerrolaza Asenjo

Recientemente ha fallecido en su residencia de Madrid el contralmirante Ingeniero don José Ángel Cerrolaza Asenjo.

Era la licenciado en Ciencias Químicas cuando, en 1950 ingresó en la Armada, donde tras realizar estudios en la Escuela Naval Militar y en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales (ETSIAN), obtuvo finalmente el título de doctor ingeniero de Armas Navales.

Tuvo una distinguida carrera profesional que inició siendo profesor de Matemáticas y Energía Nuclear en la ETSIAN y llegando al cargo de jefe de estudios de la Escuela colaboró como investigador en la Junta de Energía Nuclear y fue jefe del detall del Cuerpo de Ingenieros de la Armada a la que representó en el Programa de la Fragata NATO en los años 90. Era diplomado en Tecnología Nuclear.

En sus últimos años colaboró intensamente con la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, donde gozaba de grandes simpatías y afectos, pronunciando la lección inaugural de las Sesiones Técnicas de dicha Asociación, en Ferrol, en septiembre de 2004, sobre el tema «Los orígenes de la ingeniería naval en España».

Entre sus trabajos están «Ética y deontología de los ingenieros», «Historia de la Ingeniería de Defensa: la Armada», «La enseñanza de los ingenieros navales de la Armada», «Tres marinos españoles grandes figuras de la ciencia y la técnica: Jorge Juan, José González Hontoria y José María Otero» y «El enigma de la creación del Cuerpo Patentado de ingenieros de la Marina».

Fue vicepresidente de la Asociación Civil de Ingenieros de Defensa y vocal del Comité de Enseñanza del Instituto de la Ingeniería en España.

Ascendido a contralmirante el 13 de enero de 1895, se hallaba en posesión, entre otras, de las Grandes Cruces del Mérito Naval y de San Hermenegildo y era Comendador de la Orden del Infante Don Enrique de Portugal.

Descanse en paz el iustre marino e ingeniero.



José I. de RAMÓN

La Mar en la Filatelia



JAMES COOK

En la época de la Ilustración se llevaron a cabo grandes viajes científicos, como los de Bouganville (1766-1769), La Perouse (1785-1788) o Malaspina (1789-1794), ya comentado en esta sección (1). Otro de los exploradores de la época fue el incansable viajero y navegante inglés James Cook, que entre 1768 y 1779 realizó tres viajes científicos a diferentes partes del globo, de los que el tercero lo inició en 1776, hace 230 años. El explorador, sus barcos y sus viajes, con frecuencia son recordados en sellos de correos de diferentes países.

James Cook nació en 1728 en Marton, Inglaterra. De joven fue marinero en una naviera del Báltico y se aficionó a la mar. En

1755 entró en la Armada inglesa, donde destacó por sus grandes dotes, y en 1759 consiguió el grado de *master*, equivalente a



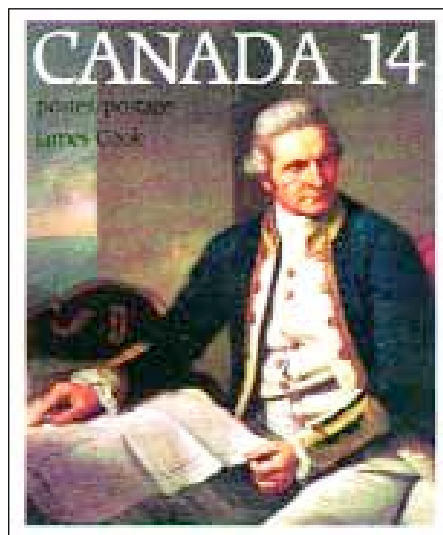
Bulgaria.



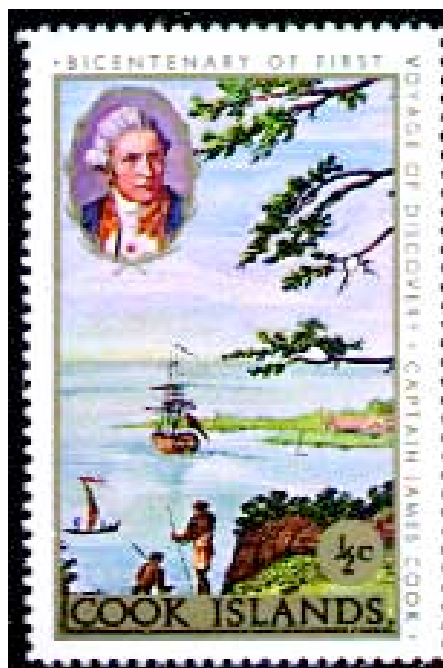
Australia.



Camboya.



Canadá.



Islas Cook.

suboficial de grado alto. Durante la Guerra de los Siete Años entre Inglaterra y Francia (1756-1763), tomó parte en diferentes acciones. En 1762 se casó con Elizabeth Batts, con la que tuvo seis hijos, aunque no se puede decir que haya disfrutado de una amplia vida familiar, ya que la mayor parte del tiempo la pasó navegando. Entre 1763 y 1768 cartografió las costas de Terranova al mando del *Greenville*, y a partir de 1768 llevó a cabo sus tres viajes científicos, en el último de los cuales encontró la muerte en 1779.

El primer viaje lo inició en 1768, recién ascendido a teniente de navío, cuando recibió el mando del pequeño *Endeavour*, y con científicos a bordo se dirigió a Tahití para estudiar el tránsito de Venus por el Sol. En junio de 1769, terminadas las observaciones, partió hacia el sur en busca de la supuesta «Tierra Austral» —un gran continente desconocido, posiblemente del tamaño de Asia, que según los filósofos tenía que existir en el sur para compensar la predominante distribución de

tierras del norte—. Efectuó el reconocimiento de las tierras que aparecían por la proa, tomó posesión Nueva Zelanda, demostró que eran islas, las cartografió y pasó por el canal que las separa —hoy llamado canal de Cook—. Cruzó el mar de Tasmania, y en abril de 1770 llegó al sudeste de Australia, que también cartografió. Entró en Java para aprovisionarse y allí murieron 30 de sus hombres de fiebre y disentería contraídas en tierra. Pasó el estrecho de Sonda, demostrando que Sumatra y Java estaban separadas, e inició el regreso por el cabo de Buena Esperanza, para llegar a Inglaterra en junio de 1771. El viaje fue un gran éxito y Cook ascendió a comandante.

El segundo viaje lo inició en julio de 1772, en que se hizo a la mar con el *Resolution* y el *Adventure*, y se dirigió al Pacífico sur para realizar un segundo intento de encontrar la supuesta «Tierra Austral». En enero de 1773 cruzó por primera vez el círculo polar antártico y llegó a las hoy llamadas islas Cook. Circunnavegó la tierra de oeste a este por altas latitudes sur, volvió a cruzar varias veces el círculo polar antártico, llegó hasta 71° 10' de latitud sur —a donde antes no había llegado nadie— y descubrió y carto-



Rarotonga.



Islas Norfolk.

grafió diversas islas (Nuevas Hébridas, Marquesas, Pascua, Nueva Caledonia, Sandwich del Sur y Georgia del Sur, entre otras). En este viaje comprobó que las grandes masas de tierra del sur estaban formadas por Australia y Nueva Zelanda, y que más hacia el sur no existía ningún otro continente, salvo las tierras que pudiera haber bajo los hielos. De hecho, nunca llegó a desembarcar en ningún punto de la hoy llamada Antártida, ni la llegó a ver, aunque es posible que llegara a suponer su existencia por la rocas que aparecían en los icebergs.

En julio de 1775 regresó a Inglaterra con gran cantidad de nuevos datos científicos y nuevas tierras cartografiadas. Fue recibido con todos los honores, nombrado miembro de la Real Sociedad, condecorado y ascendido a capitán de navío. A sus éxitos científicos se unió el que hecho de que, al igual que en el primer viaje, fue capaz de evitar que el escorbuto —la terrible enfermedad que desde el siglo XVI diezmaba las dotaciones de barcos en largos viajes— no afectara a su dotación, gracias a una dieta que incluía vegetales y



Reino Unido.

extractos de naranja, y a las buenas condiciones de higiene y ventilación a bordo.

El tercer viaje lo empezó a preparar al poco tiempo, orientado a buscar por el norte del Pacífico un paso entre éste y el Atlántico. En julio de 1776, se hizo de nuevo a la mar con el *Resolution* y el *Discovery*. Pasó al Pacífico, descubrió algunas islas del archipiélago de las Sandwich, buscó sin éxito el supuesto e inexistente paso del noroeste, entre el Pacífico y el Atlántico, se internó en Bering hasta donde se lo permitieron los hielos y cartografió Alaska. Regresó a las Sandwich para pasar el invierno de 1778 a 1779. Fue bien recibido por los nativos de las islas, pero con el tiempo comenzaron a aparecer problemas, y en febrero de 1779 se produjo un enfrentamiento motivado por el robo de un bote, en el que Cook resultó muerto de un lanzazo.

James Cook demostró tener unas excepcionales cualidades que abrieron nuevos caminos y supusieron importantes avances en los campos de los descubrimientos geográficos, los estudios científicos, los conocimientos del mundo, la cartografía, la navegación, la vida a bordo, los cuidados a bordo, las dietas alimenticias, y los tratos con los nativos. Por estas razones su efigie, las siluetas de sus barcos, y los momentos mas sobresalientes de sus hazañas son recordados en los sellos de correos de unos 80 países, entre ellos su país natal, el Reino Unido, aquellos territorios que por haber sido los protagonistas de sus viajes y descubrimientos son los que más sellos han emitido en su memoria, y muchos otros países se han unido a estas emisiones. Entre estos emisores se pueden



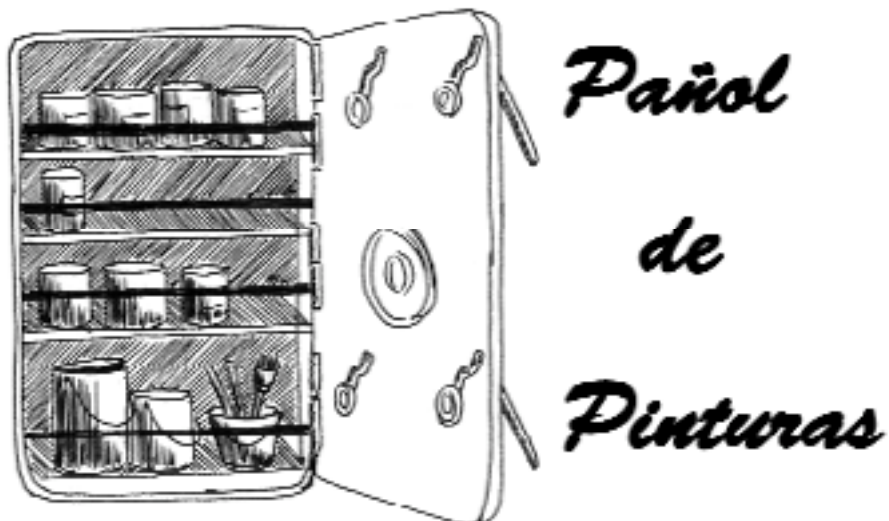
S. Tomé e Príncipe.

citar: Australia, Alto Volta, Bulgaria, Camboya, Canadá, Comores, Estados Unidos, Granada, islas Cook, islas Gilbert, islas Norfolk, Laos, Maldivas, Mongolia, Niue, Nueva Zelanda, Penrhyn, Polinesia Francesa, Rarotonga, República Democrática de Alemania, Samoa, Santo Tomé y Príncipe, Suecia, territorios antárticos británicos, territorios antárticos franceses, Togo, Tonga, Tuvalu, Umm al Qiwain, Vannatu y un largo etcétera.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *Malas - pinas y su gran expedición científica*. REVISTA GENERAL DE MARINA (*La Mar en la Filatelia*, octubre 2001).



JOSÉ MECA RODRÍGUEZ DE RIVERA

Hace ya algunas fechas recibí a través del capitán de navío director de la REVISTA GENERAL DE MARINA un CD con un escrito muy escueto en el que hacía mención de unos títulos de óleos en los que se representaban obras de motivos maríneros.

Visionado el CD me encontré con la agradable sorpresa de unos cuadros de excelente factura en los que se resolvían con oficio diversos aspectos de la mar en escenas tanto lejanas de costa como portuarias, dárse-nas con botes en apacible fondeo.

El relato de este preámbulo viene a corroborar lo que en este *Pañol* hemos comentado tantas veces, que la afición y sensibilidad entre la gente que componemos la Armada no se ha perdido, sino al contrario, siguen apareciendo miembros de la misma dignos sucesores de los «Aledos, Arriagas», etcétera.

Hoy tenemos la satisfacción de presentar a José Meca (Cartagena, 1955), que actualmente desempeña destino como capitán de fragata del Cuerpo General en la Sección del





Leveche cerca de Tiñoso.



Hespérides.

Arma Aérea en el Cuartel General de la Armada.

Recuerda Meca que desde que su «forma física» se lo permitía, el lápiz era una herramienta habitual en sus manos, dibujando casi permanentemente.

Esta inclinación artística era el vehículo para presentarse en el colegio a esos concursos entrañables que se organizan con motivo del día de la Madre y en los que con frecuencia era premiado. Comenta Meca que consiguió, en comandita con el profesor de dibujo de su colegio, apartar de su quehacer el obligado de carácter lineal y dedicarse al artístico, buceando en esos parámetros de los que disfrutaban los pintores y dibujantes, tales como la perspectiva, proporciones, sombras, medias tintas.

El regalo de un familiar, que observó su capacidad en esta faceta del arte, consistente en un método de dibujo, le ayuda a profundizar y mejorar su técnica, lo que le lleva a trabajar el óleo y la plumilla, no abandonando nunca esta última que tanto oficio cuesta adquirir. El hecho de que sus padres le apoyasen sin fisuras hizo que se reforzase su afición que, gracias a eso no ha abandonado nunca.



Canal veneciano.



Cacharros.

Como parece ser lógico (entre artistas) en la Escuela Naval colaboró con la revista *Tambo* durante toda su permanencia en Marín.

Padece, como todos los oficiales de la Armada, de falta de tiempo en las épocas de embarco, circunstancia que le ha impedido organizar una exposición, que, sin duda y cuando, pueda ser un éxito.

Sin embargo, aun sin haber expuesto ha recibido y recibe numerosos encargos de amigos y compañeros, muestra evidente de la calidad de su obra.

Ha participado en las siguientes exposiciones:

1981.—Colectiva Caja de Ahorros de Cartagena.

1986.—Individual en el Casino Bahía de Cádiz de dibujos de plumilla y caña.

1992.—Colectiva en el Colegio Americano de la Base Naval de Rota.

1994.—Colectivo-benéfica en «La Caja de Pandora» de El Puerto de Santa María.

Posee cuadros en exposición permanente en:

— Flotilla de Aeronaves, Edificio del Mando.

— Central de Navantia en Madrid.

— Edificio de Navantia en Cartagena.

— Edificio de Dirección en SAES en Cartagena.

Su pintura es eminentemente figurativa apoyada en ese notable dibujo que practica desde su infancia, con colores que son la realidad misma en esos cielos y marinas que son fruto de esa observación permanente durante sus navegaciones.

Lo anterior no le impide sin embargo crear obras de «tierra adentro», como bodegones con atrevidos y entonados colores que demuestran también su ya consolidado oficio artístico.

Con mi enhorabuena y respeto a su obra, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

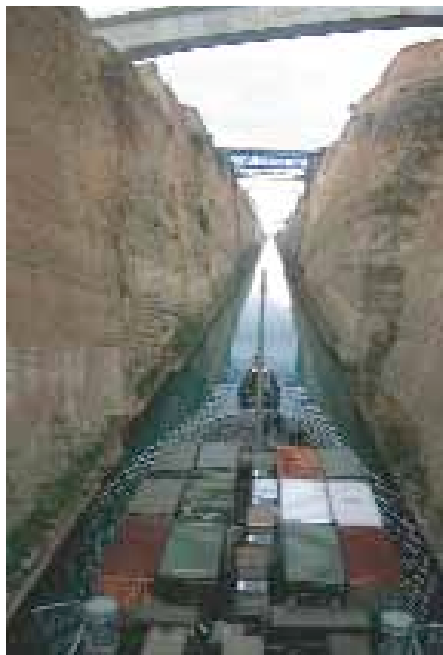
Operación CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XXVII) «Monteverde», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la Agrupación Española (SPAGT XXVII).

El B/A *Martín Posadillo* (A-04) ha efectuado un transporte de material del Ejército de Tierra y de la Armada, para contribuir al sostenimiento de la operación C/S y S/K. Para ello salió de su puerto, Cartagena el pasado día 16 de enero, para entrar en Valencia al día siguiente y realizar la carga del material, saliendo al finalizar.

Entró en Ploce el día 24 (Croacia) para descarga/carga de material para Mostar, saliendo el 26 rumbo Tesalónica.

Arribó a Tesalónica el 1 de febrero, realizó carga/descarga de material para Kosovo, saliendo el 5.

Dio por finalizado el transporte en Valencia, entrando el día 15, donde efectuó descarga y saliendo al finalizar hacia Cartagena, donde rindió comisión el día 16.



El B/A *Martín Posadillo* atravesando el canal de Corinto. (Foto: J. C. García Velo).

NOTICIARIO



Crucero ruso *Moskva* visto desde la *Navarra*. (Foto: C.º 1.º José M. Romar).

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

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

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (15 de enero-15 de marzo).—En la operación participan las fragatas *Brandenburg* (GE) (CTG), *Spetsai* (TU) y *Bandirma* (TU), los patrulleros *Infanta Cristina* (SP) (con un equipo de Infantería de Marina a bordo para *Force Protection*) y *Starakis* (GR) y el submarino *Giuliano Prini* (IT). El patrullero *Infanta Cristina* se integró en la agrupación el pasado día 15 de enero en Souda (Grecia). El buque salió del puerto de Aksaz (Turquía) el pasado día 9 de febrero y después de un periodo de patrulla entró el día 15 en Souda (Grecia). El 17 inició una nueva patrulla hasta el 23 de febrero, que entró en El Pireo (Grecia) y cuando finalizó otro periodo de patrulla entró en Imersin (Turquía) el 2 de marzo.

Agrupaciones permanentes

Standing NRF Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación está compuesta por los destructores *Nottingham* (UK), *Arleigh Burke* (US) y *De Ruyter* (NL); las fragatas *Navarra* (SP) (CTG), *Gediz* (TU) y *Aliseo* (IT), y el AOR *Marqués de la Ensenada* (SP) (23 de enero-18 de marzo). La fragata *Navarra* se encuentra integrada en esta agrupación (antigua SNFM) desde el día 7 de noviembre. Realiza actividades y operaciones bajo mando de CSNMG-2, participando también en la operación ACTIVE ENDEAVOUR en periodos a determinar.

La fragata *Navarra* y el petrolero *Marqués de la Ensenada* hicieron escala en Catania (Italia) del 9 al 12 de febrero. Posteriormente las fragatas *Navarra* y la británica *Nottingham* realizaron un PASSEX (13-15 febrero con el crucero ruso *Moskva*, con la realización de ejercicios marímeros de *boarding* y operaciones de vuelo con H/Cs embarcados.

Seguidamente la *Navarra* y el *Marqués de la Ensenada* participaron en el ejercicio

NOBLE MANTA (16 de febrero-1 de marzo) y con escala en el puerto italiano de Trieste del 25 de febrero al 2 de marzo. A la salida realizarán adiestramiento ASMD/EW, entrando en el puerto de Palma de Mallorca el 11 de marzo.

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

La agrupación realizó una escala en el puerto de Argel del 25 al 26 de febrero. A la salida en el tránsito hacia aguas españolas realizó un ejercicio PASSEX con buceadores de la UEBC. Del 2 al 5 de marzo la agrupación hizo escala en Alicante.

Ejercicios

Ejercicio GRUFLEX 01/06 (8-15 de febrero).—Ejercicio tipo Livex/nacional cuyo objetivo es organizar y adiestrar una fuerza anfibia nacional con fuerzas navales,



(Foto: José A. Tortolero Sala).

NOTICARIO

anfibia, aérea y de desembarco, capaz de ser desplegada en una zona de crisis y, a la orden, realizar una operación anfibia, acciones de control del mar y de guerra antiaérea, de superficie y antisubmarina para aumentar el nivel de adiestramiento de estados mayores en el planeamiento y conducción de operaciones y de las unidades en su ejecución.

El ejercicio se desarrolló en el sur de la península Ibérica, golfo de Cádiz, CASR, campamento militar de Facinas y estrecho de Gibraltar. Por parte de la Armada participan las unidades *Galicia*, *Álvaro de Bazán*, *Reina Sofía*, *Diana*, *Sella*, *Tambre*, UNAEMB, UNADEST, Grupo Naval de Playa, UBMCM, UEBC, F. D. y *Marsopa*. Como colaboradores participan unidades de la Fuerza de Acción Marítima y también unidades del Ejército del Aire y del Ejército de Tierra.

El ejercicio se dividió en las siguientes fases: Fase I (planeamiento, tránsitos y embarque); Fase II (8-10 de febrero) (CET);

Fase III (11-12 de febrero) (visita al puerto de Ceuta); Fase IV (13-15 de febrero) (TACEX); y Fase V (16-17 de febrero, fin de ejercicio. Tránsito a bases).

Ejercicio PASSEX SP/GE (2-7 de febrero).—Los patrulleros de altura *Infanta Elena* (día 2 de febrero) y *Atalaya* (día 7 de febrero) realizaron ejercicios de oportunidad con la fragata alemana *Lübeck*.

Ejercicio NOBLE MANTA 06 (16 de febrero-1 de marzo).—Ejercicio programado por MCC HQ NAPLES que se desarrolló en aguas del mar Jónico y sureste de Sicilia. Es un ejercicio OTAN, de mediana entidad, con orientación fundamentalmente ASW, para incrementar el nivel de adiestramiento en cooperación AIR/SUB/SURFACE y operaciones de coordinación ASW.

Por parte de la Armada, participó el submarino *Siroco*, que salió el pasado día 9



Comandante y tripulación del *Tarifa* con François Commeinnes (alcalde de Sète) y Michel Mateu (presidente de la Cámara de Comercio). (Foto: A. Ortigueira Gil).

de febrero de Cartagena para asistir a la reunión preoperativa en el puerto de Augusta (Italia) el día 16. Realizó escala en el citado puerto del 15 al 17 de febrero.

Comisiones

Patrullero Tarifa.—Durante los días 6 al 17 de febrero se llevó a cabo la Campaña de Vigilancia e Inspección pesquera en el caladero mediterráneo por el patrullero *Tarifa* (P-64) con inspección Segepesca en las zonas de Levante, Tramontana y mar balear, realizándose escala los días 11 y 12 en el puerto francés de Sète, donde se recibió a bordo al alcalde de la ciudad, François Commeinnes y al presidente de la Cámara de Comercio, Michel Mateu, de ascendientes españoles. Fueron objetivos prioritarios la pesca en zonas y fondos prohibidos, las capturas de especies inmaduras, las artes de pesca ilegales y el control de los sistemas de localiza-

ción de buques vía satélite. En el aspecto de seguridad marítima fueron recogidas dos embarcaciones menores encontradas a la deriva en aguas de Alicante y Menorca, respectivamente.

Campaña Antártica 2004-2005 (18 de octubre 2005-6 de mayo de 2006).—La nueva campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de Educación y Ciencia, cuenta este año con el apoyo del BIO *Hespérides* y el remolcador *Las Palmas*. El remolcador *Las Palmas* salió del puerto de Ushuaia (Argentina) el pasado día 29 y se encuentra prestando apoyo a las bases antárticas españolas, regresó al mismo puerto el 3 de marzo.

Durante la noche de dicho día el velero *MovisStar*, participante en la regata Volvo Ocean Race, entró en el puerto de Ushuaia (Argentina), después de que éste sufriera una aparatosa avería, para hacer una reparación provisional; el velero había sufrido una inundación de un metro por el agua que entró a



El *Hespérides* entrando en Las Palmas al regreso de su XIV Campaña Antártica el 19 de marzo de 2006.
(Foto: A. de Leste Contreras).

NOTICIARIO



Entrada en Cartagena del submarino *Marsopa* (S-63) tras finalizar el crucero de despedida previo a su baja en la Armada. (Foto: F. Illescas).

través del obturador de la quilla pivotante y como consecuencia tenía que reparar el generador principal y ambas bombas de achique, que quedaron sumergidas.

El buque de apoyo a la investigación antártica de la Armada española *Las Palmas*, que se encontraba atracado en el puerto de Ushuaia, ofreció personal mecánico y electricista, así como diverso material para recorrido del generador principal y parte eléctrica, que sería empleado en caso de no llegar el personal contratado de Volvo. Asimismo se proporcionaron herramientas solicitadas por encargada de logística del *MoviStar* y apoyo del taller del buque para la adecuación de la transmisión del nuevo motor recibido correspondiente a una nueva bomba de achique.

Durante la estancia del *MoviStar* en Ushuaia se mantuvo contacto permanente para atender las posibles demandas, sin que fuera necesario prestar nuevo apoyo.

La tripulación del *MoviStar*, altamente

agradecida por el apoyo, partió en la mañana del día 5 de marzo en demanda del puerto de Río de Janeiro, con el objeto de puntuar en la etapa y de afrontar la reparación definitiva de la quilla pivotante.

Por su parte el BIO *Hespérides* salió el pasado día 2 de enero del puerto de Ushuaia (Argentina) y después de completar las tareas de campaña «Bentart-06» en el mar de Bellingshausen hizo escala en Punta Arenas (Chile) del 12-21 de febrero. El 22 salió en tránsito a territorio nacional, con una escala intermedia en mar del Plata del 16 de febrero al 2 de marzo.

Marsopa (21 de febrero-21 de marzo).—

El submarino realizó el crucero de despedida antes de su baja definitiva en la Armada, visitando los puertos de Tarragona, Castellón, Melilla, Ceuta, Lisboa y Sóller para rendir viaje a Cartagena el 22 de marzo.



Australia

Nuevos patrulleros.— Dos patrulleros clase *Armidale*, los *Larrakia* y *Bathurst*, han sido dados de alta en la Marina australiana en la ciudad septentrional de Darwin, el pasado 10 de febrero. Los dos buques, segundo y tercero de la serie, han sido construidos en los astilleros Austal de Perth, en la costa occidental, bajo un contrato de 400 millones de euros. Comparados con la clase *Fremantle*, los nuevos patrulleros tienen 14 m más de eslora, desplazando 300 t que permiten un cómodo alojamiento a sus 21 tripulantes. Estos buques tienen una autonomía de 3.000 millas, muy adecuada para barajar la extensa costa australiana.

Estados Unidos

Presupuesto para 2007.— La Marina norteamericana ha solicitado para el año 2007 un presupuesto total de 120.000 millones de euros (cerca de 20 veces el presupuesto de defensa español), con una disminución de 1.500 millones con respecto al de 2006. Este presupuesto, aunque menor, incluye no obstante la construcción de siete nuevos buques: dos destructores DD(X) por un importe de 3.000 millones de euros, dándoles prioridad sobre el noveno anfibio clase *San Antonio*, que queda pospuesto un año, aunque se iniciará la construcción de otro buque de asalto anfibio clase *LHA-6*. Además de estos

destructores, dos buques de combate en el litoral o LCS están igualmente incluidos en este año 2007, más un nuevo submarino nuclear de ataque clase *Virginia* (SSN-774), cerrando la lista de nuevas construcción un buque logístico para el transporte de munición T-AKE.

Asimismo la Marina norteamericana ha solicitado la baja del último portaaviones de propulsión convencional todavía en servicio, el USS *John F. Kennedy*, reduciendo su fuerza de portaaviones de 12 a 11 unidades.

El documento que justifica el presupuesto afirma que la Marina ha tocado fondo en la reducción paulatina de buques, llegando a un mínimo de 281, que serán 285 en 2007, gracias a la entrada en servicio de 14 nuevas unidades el próximo año, que compensarán con creces las 10 que serán dadas de baja. Sin embargo, el número total de efectivos pasará de los 345.300 actuales a 340.700 en el próximo ejercicio, al contrario que los *marines*, que de los 179.000 actuales pasarán a 181.000 en 2007, dada la necesidad de unidades de este Cuerpo en los conflictos de Afganistán e Irak.

Última misión de combate del F-14.— El pasado 8 de febrero se cerró un capítulo de la historia aeronaval de la Marina estadounidense, con la última recuperación de un F-14 *Tomcat* a bordo del portaaviones USS *Theodore Roosevelt* procedente de una misión de combate. La decisión de incorporar el *Súper*

NOTICIARIO



F-14 *Tomcat*.

Hornet y dar de baja el *Tomcat*, se debe principalmente a razones logísticas dado el complicado y costoso mantenimiento que requiere un *F-14*. Por término medio, por cada hora de vuelo un *F-14* necesita 50 de mantenimiento, mientras que su reemplazo y mucho más moderno *Súper Hornet* sólo requiere 10.

El *F-14* entró en servicio operacional por primera vez, en las escuadrillas de cazas VF-1 *Wolfpack* y VF-2 *Bounty Hunters* a bordo del USS *Enterprise* en septiembre de 1974. El cometido del *Tomcat* era el de servir de caza interceptador y eventualmente reemplazar al *F-4 Phantom* como cazabombardero, que sería dado de baja en 1984. Los pilotos y navegadores de los recién dados de baja *F-14* comenzarán en su transición al *Súper Hornet* F/A-18F en abril, para iniciar los vuelos operacionales en septiembre de este mismo año.

El secretario de Marina visita Rota.—El secretario de la Marina norteamericana

Donald C. Winter visitó la Base Naval de Rota el 1 de febrero, como parte de su programa inicial de visitas desde que tomó posesión el pasado mes de enero. En Rota, Winter visitó la unidad del Marine Corps Security Force Europe, el Hospital Naval, el complejo de seguridad, el poblado norteamericano y las distintas construcciones que se están realizando. Durante su visita al hospital felicitó al capitán de fragata Delgado y al enfermero Brand por su reciente servicio a bordo del USS *Mount Whitney* en apoyo de la recientemente nombrada presidenta de Liberia, Ellen Johnson-Sirleaf. Previamente Winter había desayunado con un grupo de marineros e infantes de marina, tomando después juramento a nueve marineros que firmaron un nuevo compromiso con la Marina estadounidense. El secretario de Estado recalcó en posteriores declaraciones la importancia del trabajo de todos los miembros de la Marina norteamericana en Rota de cara a los desafíos actuales.

Stiletto, nuevo diseño para operaciones especiales.—Velocidad y flexibilidad hacen de este nuevo diseño un buque especialmente valioso para operaciones en aguas poco profundas, según el Departamento de Defensa norteamericano. El *Stiletto* es un buque para operar en aguas poco profundas, está realizado en un composite de carbono ligero, que ofrece mayor seguridad y una navegación más confortable por la ausencia de vibraciones.

El *Stiletto* fue iniciado gracias a una colaboración de la oficina de transformación del Departamento de Defensa y el Mando de Operaciones Especiales, y se espera que este nuevo buque pueda ser utilizado por las Fuerzas Especiales de los tres Ejércitos, siendo especialmente útil gracias a su velocidad de más 50 nudos. Su casco en forma de M permite que el agua se desplace a través de túneles bajo el buque, mezclándose con el aire, lo que le permite crear una especie de colchón de aire que disminuye el rozamiento y aumenta la velocidad para una misma potencia. El *Stiletto* dispondrá además de una quilla electrónica, que permitirá la conexión a una red de área local utilizable por todos los servicios del navío.

A los 15 meses de firmarse el contrato para su construcción, el buque podrá considerarse operativo, pasando a realizar sus pruebas con el Naval Special Clearance Team el próximo 1 de mayo. Hasta la fecha, el costo del *Stiletto* ha sido de 12 millones de euros, de los que la cuarta parte han sido empleados en el diseño asistido por ordenador.

Bautizado el buque logístico más moderno.—El Departamento de Marina ha anunciado el nombre del más moderno buque logístico con que contará la Marina norteamericana, el USNS *Alan B Shepard*, en recuerdo del contralmirante del mismo nombre que tuvo el honor de ser el primer norteamericano en pisar la Luna.

Shepard salió de la Academia Naval de Annapolis en 1944, sirviendo a bordo de destructores durante la Segunda Guerra Mundial; en 1947 se pasó a la Aviación Naval, donde llegaría a contabilizar 8.000 horas de vuelo. En 1959 Shepard fue uno de los siete hombres elegidos por la NASA para

el programa Mercury. Dos años más tarde sería el primer norteamericano en ser lanzado al espacio en el cohete *Freedom 7*, alcanzando una altura de 117 millas. En 1971 hizo su segundo vuelo espacial, esta vez a bordo del *Apolo 14*. En total realizaría 218 horas en el espacio, de ellas 9 horas y 17 minutos en la superficie lunar. En 1974 se retiró de la NASA y de la Marina, falleciendo en 1998 a la edad de 78 años.

El buque que llevará su nombre, perteneciente a la clase *T-AKE*, está diseñado para operar aislado durante largos periodos en la mar, y la serie reemplazará a las actuales unidades de las clases *T-AFS*, *T-AE* y *T-AO*. El *Shepard* está siendo construido en los astilleros de General Dynamics en San Diego, y podrá transportar 41.000 t de carga y 26.000 barriles de fuel.

Botadura de un nuevo destructor.—El destructor más moderno de la Marina norteamericana, el USS *Gridley*, fue botado el pasado 11 de febrero en los astilleros de Bath Iron Works en Bath, Maine.

El nuevo buque honra la memoria del capitán de navío Charles V. Gridley comandante del crucero USS *Olympia* (C-6), buque insignia de la escuadra asiática en la batalla de Cavite el 1 de mayo de 1898, en la guerra hispano-norteamericana. A pesar de padecer una enfermedad terminal, Gridley insistió ante el comodoro Dewey, de quien era el capitán de banderas, en permanecer en su puesto. La orden de abrir fuego dada por Dewey, *You may fire when you are ready, Gridley*, se hizo famosa en la historia naval estadounidense.

El USS *Gridley* (DDG-101) es el cuarto buque en llevar este nombre, dos destructores DD-90, DD-380 y un crucero CG-21 le precedieron con anterioridad. El actual *Gridley* es el destructor número 51 de los 62 que compondrán la clase *Arleigh Burke*. Con un desplazamiento de 9.200 t y 300 personas de dotación, este modernísimo buque es considerado multimisión, pudiendo realizar una gran variedad de cometidos, desde control del mar y proyección del poder naval hasta poder combatir en un escenario multiamenaza aérea, submarina y de superficie de forma simultánea.



Portaaviones *Clemenceau*. (Foto: C. Busquets).

Francia

Francia repatría al portaaviones *Clemenceau*.—El presidente de la República Francesa, Jacques Chirac, ha ordenado a su ministra de Defensa, Michèle Alliot-Marie, el retorno del ex portaaviones *Clemenceau* al puerto bretón de Brest, para ser definitivamente desguazado, después de la negativa del Tribunal Supremo indio de admitir a este buque, todavía con material de amianto a bordo, en aguas jurisdiccionales del Estado de Gujarat para su posterior desguace en la playa de Alang.

El viaje de ida del antiguo portaaviones costó más de tres millones de euros a las arcas francesas, cantidad a la que habrá que sumarle un millón más del viaje de vuelta, dado el elevado peaje especial exigido por las autoridades egipcias para cruzar el canal de Suez. Internamente los bretones no se sienten muy felices con la llegada de este buque a sus costas. El *Clemenceau* ya estuvo amarrado en Tolón durante cinco años, mientras la empresa Technopure eliminaba parte de su

cancerígeno cargamento de amianto, dejando tan sólo 45 de las 760 t con las que inicialmente contaba el portaaviones, y que se ubicaban esencialmente en los espacios dedicados a la propulsión como aislante térmico.

Holanda

Operaciones contra el terrorismo.—La coalición dirigida por Holanda de la Combined Task Force 150 está apoyando los esfuerzos del gobierno de Yemen para capturar a los 23 terroristas que escaparon de una prisión yemení el 5 de febrero. Entre los huidos se encuentra Fawaz Yahya al-Rabeiee, uno de los responsables del ataque al petrolero francés *Limburg* en 2002, así como Jamal Ahmed Badawi, responsable del atentado al destructor norteamericano USS *Cole* el 12 de octubre de 2000 en el puerto de Adén, y que causó 17 muertos.

Los escoltas de la TF-150 vigilan las aguas internacionales junto a la costa del Yemen para bloquear posibles rutas de esca-

pe o capturar a los terroristas si intentan escapar por vía marítima.

La TF-150 normalmente patrulla las aguas internacionales del golfo de Omán, mar Árabe, océano Índico, golfo de Adén y el mar Rojo, realizando operaciones en apoyo de la Operación ENDURING FREEDOM. La TF-150 es una de las tres coaliciones marítimas que realizan operaciones de seguridad marítima bajo el mando del vicealmirante norteamericano Patrick Walsh, comandante del Componente Marítimo Combinado con sede en Bahrein. Las otras dos Task Forces son la TF-58 que normalmente opera en el norte del golfo Pérsico, y la TF-152, que patrulla al sur del golfo Pérsico.

India

Nuevo submarino italo-ruso.—La Marina india está evaluando el proyecto de un nuevo submarino diseñado conjuntamente entre Italia y Rusia, dado que las autoridades indias buscan un segundo submarino que complementa a los seis *Scorpene* franco-españoles, cuya construcción fue firmada el pasado año. El nuevo submarino italo-ruso está basado en la clase *Amur*, y está siendo desarrollado conjuntamente por los astilleros italianos Fincantieri y la oficina de diseño rusa Rubin. El diseño italiano desplaza 1.000 t y tiene propulsión híbrida AIP.

Las autoridades navales indias, de acuerdo con el plan de construcciones de 1997, prevén una flota submarina de 30 unidades en el año 2025, con dos nuevos tipos de submarinos. Actualmente la Marina india cuenta con 12 submarinos clase *Kilo* de construcción rusa, cuatro submarinos *Tipo 209-1500* de diseño alemán, aunque construidos en los astilleros Mazagón de Mumbai, y cuatro venerables *Foxtrot* que serán dados de baja a corto plazo dada su inoperatividad. Los seis *Scorpene* de nueva construcción se prevé entren en servicio a partir del año 2017.

Programa naval de construcciones.—La Marina, consciente del preponderante papel de potencia regional de la India en el bajo vientre asiático y teniendo siempre como posible rival de la China la otra gran potencia

en la zona y como posible adversario a su vecino paquistaní, tiene un ambicioso plan de construcciones que comprende un total de 21 nuevas unidades, el máximo que permite la capacidad de sus astilleros. Entre estas construcciones se incluye el nuevo portaaviones de diseño nacional, el *Vikrant*, en los astilleros de Cochin, las fragatas furtivas clase *Shivalik*, en los astilleros de Mazagón, que también están desarrollando los nuevos destructores denominados *Proyecto 15 A* y serán asimismo los que construyan los seis submarinos clase *Scorpene*. A su vez los astilleros Garden Reach de Calcuta están finalizando la serie de tres fragatas denominadas *Proyecto 16 A*, que son una mejora de las *Godavari*. Estos mismos astilleros construyen tres LST de 5.600 t clase *Magar*, cuatro patrulleros lanza-misiles *Tarantul* y proyectan una nueva serie de corbetas ASW. Los astilleros de Goa llevan a su vez el peso de la construcción de patrulleros y buques de vigilancia junto con los de Hindustán en Vishakapatna.

Además de este vasto plan de nuevas construcciones, la Marina india está introduciendo en sus nuevas unidades de superficie el misil antibuque de largo alcance BrahMos (PJ-10), al mismo tiempo que continúa desarrollando un nuevo misil de defensa aérea nativo, pese a la adopción en este campo de los misiles rusos Shtil y Kashmir, junto con el misil de defensa de punto Barak de nueva generación.

Adquisición de aviones Mig-29K.—La Marina india ha solicitado a su Ministerio de Defensa la adquisición de 14 aviones multipropósito *Mig-29K* adicionales a Rusia, con destino al nuevo portaaviones de construcción nacional denominado también ADS o Air Defense Ship. El Gobierno indio concluyó el pasado año una negociación con Rusia para la compra de 16 aviones *Mig-29K*, con destino al *Almirante Gorshkov*, el antiguo portaaviones ruso que está siendo remozado por los astilleros SevMash Enterprise de Severomorsk, para la Marina india. De acuerdo con los términos de la negociación, el primer *Mig-29K* sería entregado en 2009, fecha en la que se espera que el portaaviones se encuentre totalmente remodelado y listo

NOTICARIO

para entrar en servicio. La compra de 14 *Mig-29K* adicionales comprende 12 aviones monoplaza y cuatro biplaza de adiestramiento *Mig-29KUB*. El costo unitario de cada aparato se eleva a 30 millones de euros. El nuevo ADS se espera entre en servicio a partir del año 2012, fecha en la que la Marina india volverá a contar con dos portaaviones.

Israel

La Marina incrementa la defensa antite-rrorista.—La Marina israelí ha incrementado su capacidad de defensa de puertos y playas contra ataques terroristas desde el exterior con nuevas lanchas interceptadoras, la creación de una unidad de buceadores de respuesta rápida y la construcción de una barrera submarina antiinfiltración de un kilómetro de longitud.

La retirada de la franja de Gaza ha intensificado la necesidad de una vigilancia incrementada contra actos terroristas y atentados criminales procedentes de aguas palestinas o egipcias. Además del apoyo a estas nuevas operaciones, la marina israelí está aumentando la capacidad de vigilancia y control sobre los 270 km de costas como parte de la creciente implicación en tareas de seguridad y protección al territorio israelí contra los terroristas.

En noviembre comenzaron las operaciones de la nueva unidad de buceadores denominada Snapir, cuyas misiones incluyen la interdicción de buceadores y nadadores, la defensa de los accesos a los puertos y la asistencia a las autoridades policiales para abordar e inspeccionar buques sospechosos en aguas territoriales israelíes. Los buceadores de Snapir utilizan lanchas *Defender* modificadas, construidas por Safe Boats International, de las que se han adquirido ocho. Además se van a construir cuatro lanchas rápidas clase *Súper Dvora Mk-III* y tres *Shaldag Mk-III* encargadas a Israel Aircraft Industries en su división de Ramta en Beersheba. La última línea defensiva es la construcción de una barrera antiinfiltración submarina, en el extremo sur de la franja de Gaza, entre los 3 y 10 metros de profundidad que se extenderá a lo largo de un kilómetro, de forma similar a la barrera establecida en el norte en la frontera con el Líbano.

Jamaica

Nuevo patrulleros.—Los astilleros holandeses de Damen, han entregado a finales de 2005 la primera unidad de una serie de tres patrulleros del Tipo *Stan Patrol 4207*. Bautizado *Middlessex*, este buque es idéntico a las otras tres unidades entregadas entre 1998 y 1999 al Servicio de Guardacostas de las Antillas neerlandesas y Aruba, las *Jaguar*, *Panther* y *Poema*, a las dos unidades libradas al Servicio de Aduanas holandés, las *Visarend* y *Zeearend*, y a las cuatro adquiridas por el servicio de Aduanas del Reino Unido, los *Seeker*, *Searcher*, *Vigilant* y *Valiant*. Con un desplazamiento de 205 t y una eslora de 42,8 m, estos patrulleros pueden dar hasta 26 nudos, teniendo una autonomía de 1.800 millas a 12 nudos. Estos son los mayores buques de la Marina jamaicana, que cuenta además con cuatro viejos patrulleros además de una docena de lanchas.

Pakistán

Nuevos submarinos.—La Marina paquistaní está interesada en la adquisición de tres nuevos submarinos, con un presupuesto de 1.200 millones de euros, y los diseños favoritos son el *Tipo 214* de los astilleros alemanes HDW y una variante del *Scorpene* francés de la DCN. Un portavoz de la Marina paquistaní aseguró que los requerimientos corresponden a un submarino monocasco, más silencioso aunque también más caro que los de doble casco, necesitando tres de estas nuevas unidades.

La tradición de la construcción de submarinos franceses para Pakistán dura ya más de tres décadas, al comprar en los 60 tres submarinos clase *Daphné*, a los que siguieron dos *Agosta* en los 80, para finalizar a mediados de los 90 con tres submarinos clase *Agosta 90B*.

Dado que los astilleros franceses de la DCN se encuentran inmersos en un programa de construcción de seis submarinos clase *Scorpene* para la rival Marina india, es posible que la Marina paquistaní vuelva sus ojos hacia Alemania, cuyos astilleros HDW han ofrecido el *Tipo 214* anaerobio gracias a la propulsión AIP realizada por las células de combustible.

Reino Unido

Encontrada la derrota de una fragata en un pub.—Un ciudadano británico que se encontraba divirtiéndose en un pub encontró un documento de la Marina británica con la derrota a seguir por una fragata de Su Majestad en el año 2007, incluyendo las fechas y estancias en diferentes puertos de Oriente Medio. El residente local, Michael Blown, encontró el documento de varias páginas que afectaban al próximo desplazamiento operacional de la fragata HMS *St. Albans* en un pub de Portsmouth muy frecuentado por miembros de la Marina británica. «Si este documento hubiese sido encontrado por algún terrorista, sabe Dios lo que hubiese podido pasar», declaró Blown al popular periódico *Daily Mirror*, a quien comunicó su descubrimiento.

El documento, marcado como restringido, da las fechas y las horas del paso de la fragata por el canal de Suez, así como de su derrota y escalas en diferentes puertos de Líbano, Bahrein, Qatar, Emiratos Árabes Unidos e Irak. Blown dijo que el documento debía pertenecer a un grupo de cinco personas que habían estado bebiendo bastante mientras jugaban al *pool* en el pub.

Un portavoz del Ministerio de Defensa manifestó su desagrado por la forma en que el documento había llegado al conocimiento del público. Este mismo portavoz comentó que aunque la materia no era clasificada, sí era sensible, ya que normalmente las escalas de los buques no se hacen públicas con anticipación por motivos de seguridad. La fragata HMS *St. Albans* (F-83) pertenece a la clase *Duke* y entró en servicio en el año 2002, siendo la más moderna de su clase, teniendo la base en Portsmouth.

Singapur

Botadura de una fragata.—El *Stalwart*, quinta fragata de la clase *Formidable*, fue botada el pasado 9 de diciembre en los astilleros STM de Singapur. Se trata del cuarto buque construido localmente, ya que el prototipo *Formidable* fue construido en los astille-

ros franceses de la DCN en Lorient, entrando en servicio el 31 de mayo de 2005. Las otras unidades construidas en Singapur son los *Intrépido*, botado el 3 de julio de 2004, *Steadfast*, botado a su vez el 28 de enero de 2005, y el *Tenacious*, que lo fue el 15 de julio de 2005.

Al *Stalwart* le seguirá el *Supreme*, cuya botadura está prevista para julio de 2006, con más de un año de adelanto sobre las previsiones iniciales. La entrada en servicio de estas seis fragatas furtivas o *stealth* está programada entre 2006 y 2008, para reemplazar ventajosamente a los seis patrulleros lanzamisiles del tipo *TNC 45*, clase *Sea Wolf*, que entraron en servicio entre 1972 y 1976.

Taiwan

Llegada de dos destructores.—El pasado 8 de diciembre llegaban a la base naval de Suao la primera pareja de destructores clase *Kidd*, vendidos el 30 de mayo de 2003 por los Estados Unidos a la Marina nacionalista china: los *Keelung* y *Suao*, que son los ex *Scott* y *Callaghan*, transferidos el 29 de octubre después de sufrir una serie de obras de acondicionamiento.

Los otros dos buques de esta serie, *Kidd* y *Chandler*, rebautizados *Tsoying* y *Makung*, serán transferidos en diciembre de 2006, para llegar a Taiwan en marzo de 2007. Estos cuatro buques eran la versión antiaérea de la clase *Spruance* eminentemente antisubmarina, hoy dada de baja. Inicialmente fueron construidos para la Marina del sah de Persia, pero debido a la revolución iraní de 1979 nunca fueron entregados. Desde 1981 hasta 1999 navegaron con pabellón norteamericano hasta ser dados de baja. En el año 2001 el Gobierno de los Estados Unidos decidió venderlos a Taiwan, en lugar de destructores clase *Arleigh Burke*, como deseaba Taipei, para no irritar a Pekín. Los nombres inicialmente previstos para estos cuatro grandes destructores eran respectivamente *Chitech*, *Mingteh*, *Tongteh* y *Wuteh*.

J. M. T. R.



Acciona-Trasmediterránea apuesta por un transporte ecológico y eficaz

Acciona-Trasmediterránea apuesta por las autopistas del mar como sistema de transporte comunitario y se sitúa en vanguardia del desarrollo del *short sea shipping* (transporte marítimo de corta distancia) con objeto de descongestionar las comunicaciones terrestres y convertirlas en un elemento ecológico y eficaz.

La primera autopista del mar implantada por Acciona-Trasmediterránea funciona desde enero de 2005 entre Vigo y el puerto

francés de Saint Nazaire, el más importante del Atlántico francés para transportar vehículos del Grupo PSA Peugeot Citroën, y supone la retirada de las carreteras de 20.000 camiones y 130.000 coches nuevos cada año.

La presencia de Acciona-Trasmediterránea en el *short sea shipping* está en línea con el *Core Business* de la compañía como parte integral del desarrollo sostenible, y los propósitos de la compañía pasan por seguir apostando por iniciativas de este calado que favorezcan el cuidado del medio ambiente al reducir la emisiones de CO₂.



(Foto: A. Ortigueira)

España, uno de los Estados con la flota mercante de mejor calidad

España figura ya en este año 2006 en la «Lista Blanca» de banderas que publica el *Memorando de París* y que está compuesto por Estados cuyas flotas son consideradas de calidad con un índice de detenciones inferior a la media del *Memorando*. Con el fin de garantizar la permanencia en ella, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y la Asociación de Navieros (ANAVE), desarrollarán conjuntamente un programa de formación destinado a incrementar la seguridad marítima y prevenir la contaminación.

La entrada de España en la «Lista Blanca» constituye un importante logro, ya que supone la entrada en el «club» de países de primera división de las flotas mundiales en cuanto a calidad se refiere. Como índice del nivel del citado «Club» es suficientemente representativo que pertenezcan a él países como Estados Unidos, Canadá, Japón, Noruega, Reino Unido, Finlandia, Alemania, Dinamarca, Holanda, Italia y Francia.

J. C. P.

Marina Mercante y Transporte Marítimo de España. Balance provisional 2005

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), en su boletín trimestral del mes de febrero 2006, ha dado a conocer el balance provisional de la Marina Mercante y Tráfico Marítimo en España durante el pasado año 2005. Previamente, había sido presentado el 31 de enero con ocasión de la entrega de los premios de periodismo ANAVE 2005.

Como resumen principal se destaca el importante crecimiento del comercio marítimo, estimado en casi un 8 por 100, mientras que la flota mercante total y la que opera bajo pabellón español experimentan, por primera vez en 10 años, un ligero descenso.

La flota mercante controlada por navieras españolas totaliza, a 1 de enero de 2006, 281 buques, 19 menos que el año anterior, con un total de 4,1 millones de GT. Supone una disminución del 2,2 por 100 respecto al año anterior.

La flota controlada por navieras españolas bajo pabellón extranjero se mantiene estable en 112 buques, con 1,9 millones de GT. La inscrita en el Registro Especial de Canarias se reduce en 19 buques y en un 3,6 por 100 de tonelaje.

Por otra parte, la edad media de la flota española se reduce, pasando a 16,5 años la media del total de la flota, y a 14,5 la media de la flota con pabellón español. Estos datos son fiel reflejo del esfuerzo inversor de las empresas navieras españolas que entre 2003 y 2005 han incorporado 38 buques de nueva construcción, con una inversión estimada próxima a los 1.500 millones de euros.

Respecto al tráfico total de mercancías, los datos finales pueden llegar a los 410 millones de toneladas, con un aumento general del 7,9 por 100. Las cifras estimadas son de 68 millones de toneladas en el puerto Bahía de Algeciras, seguido por Barcelona con 45 millones de toneladas y Valencia con 41 millones.

Programa SAFEMED para la Legislación Marítima en el Mediterráneo

La Organización Marítima Internacional lanzó, a finales del pasado año, el proyecto regional denominado SAFEMED, dentro del marco de cooperación euromediterránea en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

El proyecto cuenta con una asignación de cuatro millones de euros, financiados por el programa MEDA de la Unión Europea. MEDA es el instrumento principal de la cooperación económica y financiera de la Unión para la puesta en marcha de la Asociación Euro-Mediterráneo.

Uno de los objetivos principales del programa es lograr la armonización de la legislación marítima que se aplica en los Estados del litoral mediterráneo, independientemente de si se trata de Estados miembros de la UE o no. Por ello, el programa será de aplicación, entre 2006 y 2008, en Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Marruecos, Autoridad Palestina, Siria, Túnez y Turquía.

A. P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Adquisición de Naval-Gijón por un consorcio de astilleros privados

Un consorcio de seis astilleros privados ha adquirido el total de Naval-Gijón en una operación auspiciada desde PYMAR (Pequeños y Medianos Astilleros en Reconversión). Naval-Gijón salva de esta manera una arriesgada crisis en su historial, con 19 expedientes de regulación de empleo a los que hubo que apelar desde su creación en 1984.

Los seis integrantes del consorcio comprador —Factorías Vulcano, Hijos de J. Barreras, Astilleros Freire, Astilleros de Huelva, Balenciaga y Zamacona— se reparten al 16 por 100 la totalidad de las acciones de Naval-Gijón, operación que ha sido posible gracias al apoyo y buenos oficios de PYMAR.

La principal expectativa de futuro en la operación se asienta en el hecho de que continúan las inversiones en remodelación del astillero, lo que alcanza una estimable cifra de 9.000.000 de euros. La compra deja abierta las puertas a los principales operadores noruegos y alemanes.

J. C. P.

Botadura del buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*

S. M. la Reina Doña Sofía presidió la botadura del nuevo buque oceanográfico *Sarmiento de Gamboa*. El acto tuvo lugar el día 30 de enero en los astilleros Construcciones Navales Paulino Freire de Vigo.

El buque recibe el nombre del navegante español del siglo XVI que participó en diversas expediciones y descubrimientos, como la expedición de Alvaro de Mendaña, que descubrió el archipiélago de las islas Salomón.

Las características del nuevo buque oceanográfico son: 70,5 m de eslora, 15,5 m de manga, 4,6 m de calado, propulsión diésel-eléctrica con dos motores eléctricos en tándem, hélice de paso variable, velocidad máxima de 15 nudos y dos hélices retráctiles de posicionamiento en proa y popa. Su tripulación es de 16 personas y tiene capacidad de alojamiento para 25 científicos.

Dispone de un sistema de posicionamiento dinámico, un puente integrado y capacidad para maniobrar robots y vehículos submarinos de alta tecnología, hasta los 6.000 m de profundidad. Sus misiones científicas estarán dirigidas a diferentes disciplinas, como oceanografía física, química, geofísica, pesca,

geología marina y otras. También tiene previsto participar en las campañas de estudio del cambio climático en los océanos.

previsto dentro de su Plan Puente hasta la entrada en vigor del Plan de Salvamento Marítimo 2006-2009.

Entrega del buque de Salvamento Marítimo *Miguel de Cervantes*

El 1 de febrero tuvo lugar en Algeciras, la entrada en servicio del buque de salvamento marítimo *Miguel de Cervantes*.

El buque, gemelo del *Luz de Mar* entregado en julio de 2005, ha sido construido en la factoría viguesa de los Astilleros Armón. Sus características principales son: 56 m de eslora, 15 m de manga, dos motores principales de 3.840 kW cada uno, posicionamiento dinámico, autonomía superior a 5.000 millas, capacidad de remolque con 124 t de tiro a punto fijo al 100 por 100 de potencia, y capacidad para recogida de 293 metros cúbicos de hidrocarburos. La dotación es de 12 personas.

Los medios de recogida de residuos de hidrocarburos en la mar son por brazos abatibles tipo tangón y bombas de aspiración, para su posterior almacenamiento y decantación en los tanques previstos. Está dotado también de barreras de contención y preparado para el uso de bombas flotantes portátiles (*skim-mers*). Tiene capacidad para la lucha contraincendios, mediante cañones de agua y su construcción es similar a la de los remolcadores de altura.

El nuevo buque es el segundo de los cinco que el Ministerio de Fomento tiene

Actividad de Navantia Ferrol-Fene

La empresa Navantia ha dado a conocer la estadística de actividades en sus factorías de Ferrol y Fene entre los meses de enero y noviembre.

A falta de incluir la actividad de diciembre de 2005, las reparaciones en las factorías de la ría de Ferrol aumentaron un 20,5 por 100 respecto al pasado año: el número de buques aumentó de 107 a 129.

La actividad de reparación se incrementó en todas las factorías de Navantia, con 87 buques reparados en Cartagena y 129 en Cádiz-San Fernando, frente a los 71 y 107, respectivamente, del año 2004.

Uno de los trabajos más importantes realizado en la factoría ferrolana ha sido la obra de transformación y recorrido del buque gasero *Mostefa Ben Boulaid*, perteneciente al armador Hyproc, que es filial de la empresa argelina Sonatrach; las obras tuvieron un importe de 23 millones de euros.

Además de las reparaciones, Navantia Ferrol-Fene sigue implicada en la construcción de las nuevas fragatas para las Marinas española y noruega, y el buque de proyección estratégica para la Armada española.

A. P. P.



PUERTOS

El nuevo puerto de Gijón y sus objetivos

El proyecto, adjudicación y comienzo de las obras de ampliación del puerto del Musel, con una inversión de 580 millones de euros, representa una apuesta decidida y firme del Ministerio de Fomento, del Principado de Asturias y de la Autoridad Portuaria de Gijón para hacer frente a los retos del siglo xxi. Y de ese modo, cuando concluyan los trabajos en el año 2009, el Musel habrá duplicado su capacidad y podrá atender a la creciente demanda del movimiento de graneles sólidos y a la diversificación de los tráficos.

Estas obras del nuevo puerto gijonés constituyen un reto tecnológico de la ingeniería española, que permitirán transformar el Musel en un puerto de primera magnitud e integrarse decididamente en los grandes puertos nacionales e internacionales del transporte de mercancías.

El nuevo puerto mantendrá su vocación energética y siderúrgica y ayudará a generar 25.000 empleos y hará crecer en un 6,4 por 100 la economía del Principado.

El puerto de Cádiz recibe el mayor buque de su historia

El impresionante portacontenedores *Sealand Michigan*, perteneciente a la flota de Maersk Sealand, atracó en la dársena comercial del muelle Reina Sofía en la mañana del domingo 5 de marzo, entre la expectación de numerosos curiosos congregados en el puerto.

Este mercante tiene unas impresionantes dimensiones, con sus 304 m de eslora y 74.583 t de registro bruto, lo que le convierte en el buque de mayores dimensiones que haya atracado hasta ahora en los muelles de la Autoridad Portuaria de la bahía de Cádiz.

En ese muelle Reina Sofía tiene previsto descargar un total de 800 contenedores frigoríficos de 40 pies (aproximadamente de 12 m de largo).

El buque navega bajo pabellón griego y ha conseguido superar el techo alcanzado a finales del pasado mes de enero por el *Maersk Duisburg*, también perteneciente a la misma compañía, con 292,5 m de eslora y 56.644 t de registro bruto, que arribó a la terminal del muelle Reina Sofía para cargar 1.771 contenedores.

El *Sealand Michigan* terminadas las operaciones de descarga zarpó rumbo a Algeciras, puesto en donde esa compañía tiene su principal base de operaciones en el Mediterráneo desde hace unas décadas.

Según informa la Autoridad Portuaria gaditana, a lo largo del pasado año pasaron más de 91.000 contenedores por la terminal del muelle Reina Sofía en la dársena de Cádiz.

J. C. P.

Rehabilitación del faro de la isla de Alborán

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) inauguró el pasado 30 de enero las obras de rehabilitación del faro de la isla de Alborán.

La inversión realizada para la ejecución de las obras ha sido de 2.900.000 euros. El uso del edificio está cedido al MAPA por la Autoridad Portuaria de Málaga, que es la propietaria.

Con las obras se dispone de un laboratorio, observatorio de cetáceos en la torre del faro y alojamiento para cuatro científicos, además de otras dependencias para oficina y servicios.

Además, una parte del edificio será empleado como alojamiento del Destacamento Naval de Alborán, al amparo del convenio específico entre la Armada y la Secretaría General de Pesca Marítima, en el marco del Acuerdo conjunto entre el Ministerio de Defensa y el MAPA sobre inspección y vigilancia de actividades de pesca marítima.

A. P. P.



MARINA DE PESCA

La Junta pondrá en marcha la Agencia Gallega de Promoción de la Pesca

La consejera de Pesca de la Xunta de Galicia ha hecho público que en los presupuestos del presente año 2006 se ha previsto una partida presupuestaria para la realización de un estudio para la creación de la citada Agencia, ultimándose su estructura orgánica para que pueda estar operativa antes de que finalice el año.

Dicha Agencia tendrá dos líneas de trabajo; una, la de promoción de los productos gallegos fuera de España, y otra, la de prestación de asesoramiento a las empresas que realicen inversiones en el extranjero.

Por otra parte, la Xunta está promoviendo otro estudio que tiene por finalidad la creación de un seguro por mal tiempo, idea ya anunciada el pasado año y que cubriría las pérdidas económicas del sector pesquero y marisquero derivadas de condiciones meteorológicas adversas, buscándose con ello mejorar la calidad de vida de la gente de mar, garantizándole unos ingresos mínimos en el caso de que no puedan salir a trabajar por culpa de la climatología.



Pesqueros en la dársena de Santa Lucía del puerto de Cartagena. (Foto: M. M. J.).

NOTICARIO

Un total de 248 barcos han sido desguazados en los últimos cinco años

El número de barcos que han sido dados de baja en el censo de la flota pesquera operativa durante el periodo de 2000-2005 asciende a 456, de los cuales 248 barcos han sido desguazados y 134 han desaparecido por hundimiento.

Fuentes oficiales informan igualmente que de este total 74 han sido exportados, y de éstos 65 han ido destinados a sociedades mixtas y nueve para empresas extranjeras.

En 2005, España contaba con 14.052 buques pesqueros frente a los 16.678 registrados en 2000, según las estadísticas facilitadas por Eurostat.

Según las cifras España representa un 23 por 100 de tonelaje de la flota pesquera comunitaria, con 491 toneladas, cantidad que le sitúa en primer lugar, seguido por Reino Unido (12 por 100), Italia y Francia (10 por 100) y Holanda (9 por 100).

La flota del Gran Sol quiere más estabilidad

La flota pesquera que opera en el caladero del Gran Sol aboga por seguir impulsando en estas aguas una mayor estabilidad que haga posible tanto una mayor rentabilidad del sector como una sostenibilidad de los recursos. De acuerdo con estos objetivos, desde la Asociación de Armadores de Pesca del Gran Sol (ANASOL) se plantea la conveniencia de mantener los accesos de acumulación de derechos de pesca que permitan una mayor estabilidad de la flota y realizar la gestión de cuotas a través de las asociaciones, proponiéndose a medio plazo medidas de gestión como la salvaguardia de las actuales medidas técnicas, el mantenimiento de la parada temporal de un mes por año y un ajuste de la capacidad actual de la flota a través de paralizaciones definitivas en el entorno del 8 por 100 en los próximos tres años.

J. C. P.



Muelle pesquero de Santa Lucía del puerto de Cartagena. (Foto: M. M. J.).

Campaña experimental de pesca en aguas de Marruecos

Los arrastreros españoles *Mar Rojo Dos*, *Playa de Pintens*, *Fula* y *Varalonga* están realizando una acción piloto de pesca experimental en aguas de Marruecos, entre Agadir y cabo Bojador.

Esta campaña es continuación de la campaña de investigación pesquera del buque oceanográfico español *Vizconde de Eza*, la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), realizada en las mismas aguas a finales del pasado año.

La campaña está encuadrada en el marco de la cooperación bilateral entre España y Marruecos y cuenta con el apoyo del Instituto Español de Oceanografía (IEO) por parte española, y del Institut National des Recherches Halieutiques (INRA) marroquí, por parte marroquí.

Los cuatro buques tienen previsto permanecer en la zona hasta el 6 de abril; realizarán sus faenas pesqueras entre los 800 m y los 1.500 m de profundidad. Cada uno lleva a bordo dos observadores científicos, uno español y otro marroquí para la recogida de información durante toda la marea.

Acuerdo entre España y Rusia para agricultura y pesca

El 9 de febrero, coincidiendo con la visita a España del presidente ruso Putin, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación español y el Ministerio de Agricultura de la Federación Rusa han decidido dar un impulso a la cooperación en el ámbito de la agroindustria y de la pesca, en conformidad con las legislaciones nacionales y con el contenido del Convenio de Cooperación Científica y Técnica de 19 de enero de 1979 y del Tratado de Amistad y Cooperación de 12 de abril de 1994.

Está previsto realizar consultas entre los expertos de ambos países basándose en los siguientes apartados:

- Colaboración agroalimentaria entre ambas partes.

- Designación de un coordinador por cada Ministerio para reforzar la cooperación en los sectores público y empresarial.

- Aunar los esfuerzos y trabajos para la búsqueda de mecanismos de renovación de la flota pesquera y el modelos de asistencia técnica adecuados.

- Impulso de la colaboración en los sectores de la agricultura y la pesca entre las empresas y organizaciones interesadas.

- Promoción de la formación náutico-pesquera y apoyo a las asistencias técnicas y encuentros empresariales bilaterales.

- Impulso de la participación de empresas y organizaciones en las ferias especializadas, y promoción de seminarios, conferencias, cursos, etc., que permitan profundizar en el conocimiento y en la investigación conjunta.

Proyecto de investigación en acuicultura

La Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR), dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha puesto en marcha un proyecto de ámbito nacional para introducir en las empresas las técnicas acuícolas necesarias para el cultivo de cinco especies: dentón, sargo picudo, urta, besugo y bocinegro o pargo.

En el proyecto participan ocho comunidades autónomas: Canarias, Baleares, Asturias, Cataluña, Valencia, Murcia, Andalucía, Galicia y Asturias.

Los estudios tienen prevista una duración de cuatro años, y en ellos participan científicos de los diversos centros de investigación dependientes de esas comunidades.

A. P. P.



NÁUTICA

41.º CAMPEONATO DE LA ARMADA Y 7.º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE VELA 2006

Entre los días 13 al 17 de febrero de 2006 tuvo lugar en la Escuela Naval Militar en Marín (Pontevedra) el 41.º Campeonato de la Armada y 7.º Campeonato Nacional Militar de Vela.

Dichos campeonatos forman parte de los Planes de Actividades del Consejo Superior de Educación Física y Deportes de las Fuerzas Armadas y de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada, correspondiendo la organización del Nacional por delegación a la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada.

En el Campeonato Nacional Militar participaron equipos pertenecientes al Ejército de

Tierra (2), Ejército del Aire (3), Guardia Civil (2) y Armada (19) a nivel individual.

Debido a las malas condiciones meteorológicas, sólo se realizaron cuatro pruebas, de las cuales se eliminó la de peor puntuación para obtener las clasificaciones finales.

La clasificación final del 41.º Campeonato de la Armada de Vela fue la siguiente:

Primera dotación clasificada: patrón: Adolfo Martín. Proel: capitán de corbeta Enrique Fletes.

Segunda dotación clasificada: patrón: sargento José Rey-Seijo. Proel: Sargento Ramón A. Leiro.



Izado de las banderas de las distintas juntas centrales de Educación Física del Ejército de Tierra, Aire, Guardia Civil y Armada.



El almirante director de enseñanza Naval, acompañado por el alcalde de Marín, declara clausurado el campeonato.

NOTICIARIO

Tercera dotación clasificada: patrón capitán de navío Francisco Sánchez-Barcáiztegui. Proel: brigada Juan Vázquez.

La clasificación final del 7 Campeonato Nacional Militar de Vela fue la siguiente:

Primera dotación clasificada: patrón: guardia civil José Antonio Medina. Proel: guardia civil Francisco Javier Souto.

Segunda dotación clasificada: patrón: capitán de corbeta Adolfo Martín. Proel: capitán de corbeta Enrique Fletes.

Tercera dotación clasificada: patrón: alférez del Ejército del Aire Bartolomé Deudero. Proel: alférez del Ejército del Aire Juan Company Cross.

La ceremonia de clausura estuvo presidida por el alcalde del ayuntamiento de Marín y por el almirante director de Enseñanza Naval, vicepresidente de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada.

(Texto y fotos: Junta Central Deportes de la Armada).



El capitán de navío comandante-director de la Escuela Naval Militar, Francisco Javier Franco Suanzes, preside la ceremonia de inauguración.



Podio con los tres primeros clasificados en el 7.º Campeonato Nacional Militar de Vela.



Cultura Naval

CONFERENCIA DE JOSÉ LUIS CASADO EN LA FUNDACIÓN JORGE JUAN

En la sede madrileña de la Fundación Jorge Juan, que preside Mercedes Cort, el director del Museo Marítimo del Cantábrico, José Luis Casado Soto, pronunció una interesante y documentada conferencia bajo el título «El galeón oceánico de guerra: invento español».

El conferenciante, después de referirse al galeón de guerra español —el más potente y robusto entre todos los buques que surcaban los mares a lo largo del siglo XVI y XVII—, pasó a detallar los trabajos submarinos que con el patrocinio de la Consejería de Cultura de Cantabria y del Ayuntamiento de Laredo se llevaron a cabo en un pecio en el bajo del Doncel y que después de dos años de investigación lograron identificar como el de *Nuestra Señora de la Concepción*, que se fue a pique el 16 de agosto de 1639, cuando fue atacado por una potente armada enemiga francesa de 89 buques. Las embarcaciones españolas resistieron los cañonazos durante dos días, hasta que, careciendo de pólvora, la tripulación le prendió fuego para que no cayera en manos enemigas.

José Luis Casado aseguró que el ataque fue promovido por el obispo de Burdeos con la intención de destruir los viñedos de Laredo, que tanta competencia le hacían.

F. A.



(Foto: M. M. J.).

CONCURSO DE PINTURA ISFAS 2006

El Instituto Social de las Fuerzas Armadas convoca el Primer Certamen de Pintura, al que podrán concurrir todos los mutualistas, titulares y beneficiarios del ISFAS, así como el personal que presta sus servicios en el citado Instituto.

El tema de las obras será libre y podrán ser realizadas en cualquier técnica pictórica y con formato no superior a 120 cm por cualquiera de sus lados. Cada concursante podrá presentar un máximo de dos obras, no premiadas anteriormente en otros certámenes.

El certamen está dotado con un fondo de 6.000 euros, destinados a la adquisición de obras entre las seleccionadas por el jurado nombrado al efecto, por orden de selección y conforme al precio previamente establecido por sus autores, las cuales quedarán en propiedad del Instituto, incluso para su reproducción, entendiéndose la dotación como precio por la compra de las obras. Los premios no podrán declararse desiertos.

El plazo de admisión de las obras finalizará el 30 de septiembre de 2006, efectuándose la entrega en la sede del ISFAS, calle Huesca 31, 28020 Madrid.

Entre todas las obras presentadas se hará una selección. Las obras seleccionadas, entre las que se encontrarán las premiadas, se

expondrán en el Club Deportivo Militar «La Dehesa» durante un plazo mínimo de 15 días.

Para más información sobre las bases del concurso ver el Boletín Oficial de Defensa núm. 47 o www.mde.es/ISFAS.

I. C.



DONACIÓN DEL MANUSCRITO DEL HIMNO DE LA ESCUELA NAVAL

El 17 de febrero de 2006, el músico José María Álvarez-Beigbeder Pérez —de nombre artístico David Beigbeder— donó al Museo Naval de Madrid el manuscrito original de la música del Himno de la Escuela Naval Militar, realizado por su padre, el músico Germán Álvarez Beigbeder, en cuadernillo de siete hojas de papel pautado, junto con una página suelta con el borrador inicial. El cuadernillo inserta manuscrita la letra del himno que en su momento había sido escrita por José María Pemán.

Germán Álvarez Beigbeder nació en Jerez de la Frontera (Cádiz) el 15 de diciembre de 1882, y falleció en dicha ciudad el 11 de octubre de 1968. Músico precoz, comenzó a estudiar música con su madre, y a los 15 años ya componía vals, pasacalles y composiciones religiosas. En Madrid estudió armonía, contrapunto y fuga (1910). Dirigió la orquesta del Gran Teatro de Madrid. Obtu-

vo la plaza de Músico Mayor de Infantería de Marina y sirvió en África (1913). Solicitó la separación del servicio (1929) y dirigió el Conservatorio Otero de Cádiz. Organizó la Escuela y Banda de Música de Jerez, y una orquesta de cámara. Fue autor de gran cantidad de obras musicales, con muchos trabajos sobre folclore andaluz y melodías populares; obras para orquesta, ballet y banda; sinfonías; bocetos para óperas y zarzuelas; composiciones religiosas, y un largo etcétera, en el que se puede encuadrar el presente Himno de la Escuela Naval Militar, con letra de José María Pemán.

Germán Álvarez Beigbeder fue padre de una saga de músicos, entre los que se encuentran sus hijos Manuel (Manuel Alejandro), y José María (David Beigbeder), donante del manuscrito del himno al Museo Naval.

M. G. F.



CULTURA NAVAL

III CONGRESO DE HISTORIA MARÍTIMA DE CATALUÑA (Museo Marítimo de Barcelona, 22, 23 y 24 de noviembre de 2006)

El Museo Marítimo de Barcelona organiza cada dos años un Congreso de Historia Marítima centrado en el ámbito mediterráneo, cuyo objetivo es profundizar en el conocimiento de la tradición marítima de Cataluña, y de Barcelona en particular, a fin de actualizar su memoria histórica.

Este año prepara la tercera edición, dedicada a los hombres y mujeres de la mar, a las personas y los colectivos que son los auténticos protagonistas de nuestra historia y cultura marítima, sin ninguna limitación cronológica.

El tema central del congreso es la gente de mar y sus actividades vistas desde diferentes puntos de vista: la vida a bordo, la formación de la gente de mar, la organización de los diferentes colectivos profesionales, los conflictos sociales y laborales en el sector

marítimo, los oficios, el mundo de las creencias, etcétera.

La extensión máxima de las comunicaciones será de 15 páginas. La preinscripción y los resúmenes se deberán remitir a la secretaría del congreso antes del 30 de abril de 2006.

La cuota de inscripción general es de 120 euros.

Para más información: Secretaría del III Congrés d'Historia Marítima de Catalunya. Àrea de Gestió Museogràfica; Activitats. Museu Marítim de Barcelona. Av. de les Drassanes, s/n, 08001 Barcelona. Tel.: 933 42 99 20. activitats.mmaritim@diba.es

F. A.



Reales Atarazanas de Barcelona, sede del Museo Marítimo.

X PREMIO LITERARIO NOSTROMO

La Asociación de Amigos de Nostromo convoca el X Premio Literario, que en esta edición del año 2006 está dedicado al poeta y dramaturgo Rafael Alberti (1902-1999). El autor de *Marinero en tierra* perteneció a la mítica generación del 27 y fue galardonado con numerosos premios, entre los que destacan el Nacional de Literatura, el Lenin de la Paz, el Nacional de Teatro y el Cervantes de Literatura.

El tema de la narración debe ser ficticio y tener una relación con la navegación, industria, aventura y vida marítima. Los originales, que podrán presentarse en lengua castellana o catalana indistintamente, deberán ser inéditos y constar de un mínimo de 100 hojas DIN A4 mecanografiadas a doble espacio y por una sola cara, y se enviarán por triplicado a: Café, Restaurant, Llibrería Nostromo, calle Ripoll, 16-08002 Barcelona ó al Museu Maritim de Barcelona, Av. de les Drassanes, s/n, 08001 Barcelona. La fecha límite de presentación de originales será el 1 de julio de 2006. El premio consistirá en una dotación económica de 10.000 euros y la publicación de la obra, que correrá a cargo de la Editorial Juventud.

El jurado estará compuesto por diez

miembros de reconocido prestigio en el ámbito de la cultura marítima y su composición se anunciará en junio de 2006. El fallo del jurado, que será inapelable, y la entrega del premio se realizarán el 10 de octubre de 2006.

S. N.



CONFERENCIA DE ÁLVARO DE MARICHALAR
EN EL ATENEO DE MADRID

El pasado 15 de febrero tuvo lugar en el Salón de Actos del Ateneo de Madrid una conferencia a cargo del afamado navegante y deportista Álvaro de Marichalar, que bajo el título «Rumbo al horizonte azul» disertó sobre la expedición trasatlántica Toma-Nueva York.

La conferencia fue organizada por la Agrupación el Mar y sus Ciencias, nueva y activa sección del Ateneo que preside nuestro colaborador Juan Manuel Gracia Menocal junto con el secretario segundo del Ateneo Alejandro Sanz.

Álvaro de Marichalar, ayudándose con la proyección de un magnífico documental, detalló las vicisitudes de una proeza náutica, la travesía trasatlántica Roma-Nueva York a bordo de una pequeña embarcación, la famosa moto náutica *Numancia*. A lo largo de su disertación se puso de manifiesto el gran impacto mediático que originó la travesía en los puertos donde hizo escala, pues al igual que sucede con otros compatriotas que destacan en diversos campos, Álvaro de Marichalar es más valorado en otros países que en España.

(Fotos: Ateneo Madrid).

I. C.





GACETILLA

Imposición de condecoraciones en el Cuartel General de la Armada

El pasado 2 de febrero tuvo lugar en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada, en Madrid, la imposición de condecoraciones de la Orden del Mérito Naval concedidas con motivo de la onomástica de S. M. el Rey. El acto fue presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza Soto, acompañado por un buen número de almirantes y generales, oficiales y suboficiales, así como familiares y amigos de los condecorados.

El AJEMA impuso la Gran Cruz del Mérito Naval al vicealmirante Juan F. Serón Martínez, jefe del Apoyo Logístico en la bahía de Cádiz y del Arsenal de La Carraca; al contralmirante Juan José Ollero Marín, jefe del Mando de Acción Marítima de Cádiz, y al general auditor, asesor jurídico del Cuartel General de la Armada Carlos Eymar Alonso.

A continuación el AJEMA, junto con los almirantes Rafael Lapique, jefe de Personal de la Armada; Antonio González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey; Miguel Beltrán, jefe del Apoyo Logístico y general



El AJEMA con el vicealmirante Serón después de imponerle la Gran Cruz del Mérito Naval.



El contralmirante Ollero con el AJEMA.

de división, Pedro Fernández estalayo, director de Asuntos Ecnómicos de la Armada impusieron las cruces del Mérito Naval a:

Aurelio Quintanilla, coronel del Ejército de Tierra; Juan Olivella, profesor; Leopoldo Calvo, coronel médico; José L. André, comisario; capitanes de navío Julio Suanzes y Ramón Gordillo; coronel del Ejército del Aire Enrique Rocamora; coronel de Intendencia Francisco Busto; capitán de fragata Joaquín Toubes; capitán de Intendencia Sebastián Puig; brigadas Jesús F. García Gómez, Eugenio Redondo, Federico Cervera, Hilario de Felipe y Miguel A. Pazo; funcionaria Ana Urcelay Alonso (la condecoración fue impuesta por su padre, el almirante Antonio Urcelay); sargento primero Ramón Fuentes; sargento Ignacio Grueiro; chófer José L. Salamanca (le impuso la condecoración el almirante general Saturnino Suances de la Hidalga); cabos primeros: Carlos López Solanillos, Salvador Monfort de Sosa y Leonor Arias; soldado primero Juan A. Gil Álvarez; marinero Montserrat Blanco; funcionarias Esther Conde, Carmen Martín Audouard y Lucía Mora; funcionarios Javier Sanjurjo,



Angel Silvelo y Felipe Martín; personal laboral José L. Caneiro; oficial administrativo Concepción Díaz Martín; personal civil Paloma Revidiego y Josefina García Sánchez; ordenanza Manuela Olivas, y sargento reservista Casiano Latorre.

El vicealmirante Juan F. Serón pronunció unas emotivas palabras de agradecimiento en nombre de los condecorados. Cerró el acto el AJEMA con unas palabras en las que se refirió a los méritos de algunos de los condecorados y haciendo mención a varias cuestiones relacionadas con la Armada que en aquellas fechas se hacían eco en los medios de comunicación.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.



El AJEMA condecora al general auditor Carlos Eymar Alonso.

Relevo de la presidencia de honor de la Asociación de Milicias Navales Universitarias

El día 16 de febrero de 2006 ha tenido lugar, oficialmente, el relevo en la presidencia de honor de la MNU, del vicealmirante Jesús Bringas que pasó a la Reserva por el nuevo ALASER, contralmirante Alvargonzález.

El acto muy sencillo, a la par que afectuoso, dada la personalidad y trato próximo del almirante, tuvo lugar en el comedor de honor de la Cámara de Oficiales de la Armada al final de un almuerzo de bienvenida, donde se le impuso la Beca Universitaria, atributo de pertenencia a la Asociación, y todo ello presidido por el guión de la Milicia y por la bandera de España, a la que la MNU juramos servir, y que la Asociación ha tenido el honor y el placer de hacer entrega a la Cámara para su depósito presencial.

El presidente de la MNU, le expuso en su alocución la satisfactoria situación presente de la Asociación, deseando al almirante los mayores éxitos en su ejecutoria y directrices, poniéndonos incondicionalmente a sus órdenes, que recibiremos como su dotación civil que somos.

El contralmirante Alvargonzález aceptó el nombramiento del cargo en nombre de la Armada, ofreciéndose a desarrollarlo con nosotros con la mayor atención, afecto y aliento, y con su agradecimiento por nuestra lealtad a la Armada y a España.

M. A. F. F.



La Base Naval de Rota se moderniza

El pasado 10 de febrero tuvo lugar la inauguración del nuevo Control de El Salado por el contralmirante Ricardo Gómez Enríquez, jefe de la Base Naval de Rota, acompañado por el captain Earl K. Hampton, comandante de las Actividades Navales de los Estados Unidos en España, y Lorenzo Sánchez Alonso, alcalde del Ayuntamiento de la villa de Rota.

En una próxima fase se efectuarán las obras del Control de Fuentebravía, que junto con los ya entregados de la Puerta de Jerez y de los controles de Rota y El Salado completarán las mejoras en la seguridad de los accesos a la Base. Todo ello forma parte de un plan de modernización global de seguridad

que se incrementará con un nuevo edificio conjunto que centralizará en él todos los sensores de vigilancia perimetrales.

Como complemento de lo anterior, también se están llevando a cabo obras en un nuevo edificio de mando de la Marina americana, así como aparcamientos para aviones y nuevos centros de apoyo logístico. Además, se han construido nuevos alojamientos y vestuarios para el personal de marinería. Con la previsible construcción de nuevos muelles se incrementaría la capacidad de apoyo de la Base hasta bien entrado el siglo XXI.

R. G. E.



Distinciones de la Agrupación Narváez

El JEMAD, general de Ejército Félix Sanz Roldán, y Carmen Sevilla, junto al director general de la Guardia Civil, Carlos Gómez Arruche; el JEME, general de Ejército García González; los tenientes generales Muñoz-Grandes, Estellés, Ramos Jácome, Pérez Navarro y Bretón Romero; los subdirectores generales de la Guardia Civil, generales García Varela y García Laguarda; el segundo AJEMA, almirante Armada Vadillo; Pedro Núñez Morgades; Jesús Barros Martínez; los generales Pardo Aldeia, Hinojosa Galindo, Yuste, Ramos Herráiz, Zamorano, Rodríguez Búrdalo, Val Catalán, Cardiel, Morales Villanueva, López López, Campos, Ferreiro Losada, Alfaro, Gajate, Seivane, Gabella, Pantojo, Torrado, Benito, Silos, Tostón de la Calle y Ramos Díaz; los almirantes Beltrán Bengoechea, Sánchez-Barriga, Bringas, Blázquez y Alvargonzález, entre otros, además de representaciones de todo el escalafón de la Guardia Civil, del CNP, de los Ejércitos de Tierra y Aire, de la Armada y

Guardia Real, así como representantes de la Magistratura y la Judicatura, la Universidad, diversas órdenes, representaciones militares extranjeras y otros estamentos, fueron protagonistas de la entrega de distinciones de la Agrupación Narváez-Amigos de la Guardia Civil, en el transcurso de un brillante acto en el que también estuvieron presentes Arturo Fernández Álvarez, Laura Valenzuela, Gonzalo Pascual Arias, Olga M.^a Ramos, Gerardo Díaz Ferrán, María Jesús González, Manolo Royo, Enrique Beotas, Alfredo Amestoy, el presidente de la Agrupación Juan Benigno Rodríguez, el presidente adjunto José Manuel Martín Durán, los vicepresidentes Julio Mejorado Cejudo y Juan José Sánchez Bellido y los alféreces alumnos y el capellán de la Academia Especial de la Guardia Civil, que protagonizaron la fotografía del tricorneo con S. S. Benedicto XVI, además de otros directivos y asociados de la Agrupación Narváez.

Recibieron Menciones de Honor los guardias civiles, Joaquín Cañada Ortega y José



El almirante Fernando Armada Vadillo (izquierda), 2.º AJEMA, recibe la placa de Socio de Honor de la Agrupación Narváez-Amigos de la Guardia Civil.

Luis Sedeño Hormigos, Mariano Boria Zaragoza, Enrique Beotas López, Carlos Seidenfaden, Manuel Seixas Calviño, Fernando Santos González, Emilio López Abad, Íñigo Sáinz Casla, Luis Cepeda Baranda, Pedro Sanz Bachiller, Ángel Manuel de los Reyes García, la Patrulla del Seprona de Los Navalmorales y el capitán de la Guardia Civil José Manuel López Soler, siendo distinguidos con la Cruz de Oro Antonio Luis Llatas Cortés, Luis Miguel Falcón García, Félix González Martín, Enrique de Ibarbia Ruiz, Víctor Manuel Menor Seara, José León Malagón y Roberto García-Calvo Montiel, recibiendo nombramientos de Socios de Honor los alféreces de la Guardia Civil Raúl Torres Muñoz y Juan de Dios Toledo Martínez; el capellán Ignacio María Doñoro de los Ríos; el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut; los coroneles de la Guardia Civil Parrilla Bañón, Almazán Guerra y González Bueno; el coronel jefe de la Guardia Real Juan A. Díaz Cruz; el jefe superior de Policía de Madrid Enrique Barón; el vicerrector de la Universidad S. Pablo-CEU Luis E. de Togores; los generales de la Guardia Civil Campos Pérez, Ramos Díaz, Gabella Maroto, Cardiel Ojer, Hinojosa Galindo y García Varela; el almirante Armada Vadillo, segundo AJEMA; el



El teniente general Carlos Gómez Arruche (izd.), director general de la Guardia Civil, recibe la Placa de Socio de Honor de la Agrupación Narváez de manos del teniente general Agustín Muñoz-Grandes.

teniente general Iñigo Pérez Navarro; el director general de la Guardia Civil Carlos Gómez Arruche; el JEME, José Antonio García González, y el JEMAD, Félix Sanz Roldán, quien cerró el acto con unas emotivas palabras, cantándose a continuación el himno de la Guardia Civil.

J. B. R.



De izquierda a derecha, María Pilar Barrios; Ignacio M.^a Doñoro; Antonio Almazán, coronel de la Guardia Civil, director del Colegio de Guardias Jóvenes Duque de Ahumada; señora de Almazán; señora de González Bueno; Juan González Bueno, coronel de la Guardia Civil, director de la Academia de Oficiales de la Guardia Civil; señora de Díaz Cruz; Antonio Díaz Cruz, coronel de Infantería, jefe de la Guardia Real, y capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, director de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Los cinco reseñados recibieron la Placa de Socio de Honor de la Agrupación Narváez-Amigos de la Guardia Civil.

Seminario sobre la Acción del Estado en la Mar

Los pasados 15 y 16 de febrero se desarrolló en Cartagena un Seminario sobre la Acción del Estado en la Mar, con el fin de incrementar el conocimiento mutuo entre los diversos organismos de la Administración con competencias en el ámbito marítimo y detectar posibles mejoras en los distintos niveles de coordinación.

Las sesiones se celebraron en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima, el Palacio de la Capitanía General del antiguo departamento, presididas por el ALMAR, almirante Mario Sánchez-Barriga.

Entre los organismos participantes cabe señalar: el Gabinete de Actuación Concerta-

da, la Dirección General de la Guardia Civil, la Dirección General de la Policía, la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, la Dirección General de la Marina Mercante, la Sociedad de Salvamento Marítimo, la Secretaría General de Pesca, la Cruz Roja Española, la Dirección General de Salud Pública, el Centro Nacional de Coordinación Antiterrorista, el Ejército del Aire, el Estado Mayor de la Armada y la Fuerza de Acción Marítima.

(Foto. A. Arévalo).

J. J.



Visita a España del Primer Lord del Mar

El almirante Jonathon Band, Primer Lord del Mar y jefe del Estado Mayor de la Marina británica, visitó España los días 7 y 8 de marzo de 2006.

A última hora de la tarde del día 7 llegó por vía aérea a la Base de Torrejón, alojándose en la residencia del embajador británico en Madrid. Aquella misma noche el AJEMA le ofreció una cena en el restaurante La Terraza del Casino Madrid.

Al día siguiente se trasladó al Cuartel General de la Armada, donde fue recibido por el AJEMA y se le rindieron honores. A continuación ambos almirantes se reunieron en el despacho del AJEMA, donde el almirante Band firmó en el Libro de Honor. Seguidamente asistió a una exposición en el Salón de Actos del EMA, que fue seguida por un intercambio de puntos de vista sobre temas de interés de ambas marinas. Seguidamente tuvo una detallada visita al Museo Naval y, después de almorzar en la residencia del AJEMA, se trasladó a la Base Aérea de Torrejón, desde donde emprendió el viaje de regreso a su país.

F. A.



Curso del Consejo General del Poder Judicial «Defensa Nacional y Régimen Jurídico de las FAS»

Coordinado por el magistrado José A. Fernández, antiguo miembro del Cuerpo Jurídico de la Armada, se celebró para magistrados de la Audiencia Nacional el Curso del Consejo General del Poder Judicial «Defensa Nacional y Régimen Jurídico de las FAS».

En el curso, que incluyó visitas a los cuarteles generales, a la Base Naval de Rota, a la Base Aérea de Torrejón y a la Brigada de Infantería Acorazada «Guadarrama», se impartieron las siguientes ponencias: «Las FAS: ¿institución o administración?», por el catedrático Ramón Parada; «El derecho militar de hoy?» por el general auditor I. de las Rivas; «Personal civil al servicio de la Administración Militar», por el coronel Ángel Montero; «Régimen jurídico de la carrera militar», por el teniente coronel Fernando Marín; «Derecho humanitario bélico», por el

general consejero togado José L. Rodríguez-Villasante; «La jurisdicción militar, ámbito penal y disciplinario» por los comandantes auditores A. Pulido y A. Rivas; «La Institución Militar desde la transición política», por el comandante auditor J. Ruiz Díez del Corral; «Organización del Ministerio de Defensa», por el coronel Juan M. García Labajo; «El EMAD, operaciones militares en el exterior» por el coronel Antonio Fernández-Tresguerres; «Contratación administrativa en las FAS», por el teniente coronel Antonio A. Rodríguez; «Régimen jurídico de la Guardia Civil», por el teniente coronel Javier Cabrales. Por parte de la Armada, el capitán de navío Juan F. Martínez Núñez impartió la ponencia «La Armada, orgánica, fines y medios».

(Foto: ORP, Armada).

S. N.



El buque escuela *Elcano* inició su LXXVII Crucero de Instrucción

Cerca de 10.000 personas dieron un adiós en el puerto de Cádiz al buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* al emprender su LXXVII Crucero de Instrucción el pasado 5 de marzo, domingo de Piñata, día en que el veterano velero cumplía 79 años desde que fue botado el 5 de marzo de 1927 en los astilleros gaditanos de «Echevarrieta y Larri-naga».

El Almirante de Acción Marítima Mario Sánchez-Barriga presidió a las 1245 h el acto de despedida oficial, acompañado por la alcaldesa de Cádiz Teófila Martínez y otras autoridades civiles y militares.

La jornada se inició a las 1000 de la mañana, en la iglesia de Santo Domingo, donde se celebró la Santa Misa que oficiaron el vicario episcopal de la Armada Leovigildo Bermejo, el de la bahía de Cádiz Ángel M. Escudero y el capellán del *Elcano*, Eugenio Zornoza.

En el templo ocuparon lugar destacado el Almirante de Acción Marítima, junto al comandante del *Elcano*, capitán de navío Salvador Delgado Moreno; el primer teniente alcalde Enrique García Agulló; el subdelegado del Gobierno Sebastián Saucedo; el alcal-



El comandante firma en el Libro de Honor del Panteón de Marinos Ilustres.





de de San Fernando Manuel de Bernardo; el 2.º de la Flota, vicealmirante Sainz-Rozas; el jefe del Arsenal de La Carraca, vicealmirante Serón, y los contralmirantes Ollero Gómez Enríquez, Tortosa y García Sánchez.

Tras la misa, que concluyó con el canto de la *Salve Marinera*, que interpretó la banda de música del *Elcano*, los guardias marinas besaron el rosario de la galeona y regresaron en formación al muelle, al que accedieron por la Puerta del Mar abierta para la ocasión, precedidos de la música del Tercio Sur de Infantería de Marina.

Con honores a la voz y al cañón, subió al buque el ALMART, haciéndolo a continuación la alcaldesa de Cádiz, que mediante un bando había llamado a los vecinos de Cádiz a presenciar desde el muelle la salida del buque.

Poco después, la dotación fue autorizada a bajar a tierra para despedirse de sus familiares y amigos,



mientras que las embarcaciones deportivas, pese al fuerte viento, se congregaban en la dársena para sumarse a la despedida. La salida se produjo a la 1245 h, y fue acompañado por los patrulleros de la Armada *Vigía*, *Ízaro* y *Acevedo*. Ya en el canal de salida el *Elcano* largó parte del trapo y fue despedido por aviones *Harriers* y helicópteros de la Armada. El *Juan Sebastián de Elcano*, que este año no atracará en Marín, regresará a Cádiz el 26 de julio procedente de Lisboa, en cuyo puerto se integrará en la Regata Internacional con motivo del cincuentenario de la Tall Ship Race.

Durante el LXXVII crucero realizarán sus prácticas 38 guardias marinas, de los que 29 pertenecen a la 407 promoción de la Escuela



El *Elcano* rinde honores al ALMART a su llegada a bordo.





De derecha a izquierda: los contralmirantes Ollero, García Sánchez y Tortosa, que acudieron a despedir a *Elcano*.

Superior del Cuerpo General y 9 a la 136 promoción de la Escala Superior de Infantería de Marina.

El buque escuela, al mando del capitán de navío Salvador Delgado Moreno, tiene previsto hacer escalas en los puertos de Tenerife, Fortaleza (Brasil), San Juan de Puerto Rico, Curaçao (Antillas Holandesas), Puerto Limón (Costa Rica), Tampa (Estados Unidos), Boston (Estados Unidos) y Lisboa, donde se incorporará a la regata de grandes veleros Golden Jubilee 2006, en su etapa de Lisboa a Cádiz.

El LXXVII Crucero de Instrucción supondrá 108 días de mar y 35 de puerto y 15.322 millas náuticas de navegación.

(Fotos: M. M. J.).

J. J.



Los guardias marinas besando el rosario de la Virgen *La Galeona* en el Iglesia de Santo Domingo de Cádiz.



LIBROS

NADAL, Carmen: *Izando mi corazón*. — (ISBN: 84-7486-158-6). Editorial Noray, Colección Regatas y Travesías; Barcelona, 2005; 184 págs.; ilustraciones; PVP: 14,9 euros.

Interesante libro de viajes, género cuyo número de seguidores y aficionados va en aumento, y más si se trata de un periplo alrededor del mundo a bordo de un pequeño velero. Es claro que no es suficiente que el libro esté basado en hechos reales, siendo también preciso que el relato sea ameno, que enganche al lector y que, sobre todo, rezume autenticidad, tal como es el caso que nos ocupa.

En este libro se relata la historia de Guillermo Martí, Manoli Oliver y su pequeño hijo que les acompañó en el viaje, aunque tanto este último como Manoli no lo llegaron a completar a falta del tramo de Darwin (Australia), océano Índico, mar Rojo, hasta Mallorca. La pareja y su hijo, que en aras de la ilusión fueron capaces de desarmar una vida



para vivir un sueño, zarparon del Club Náutico de La Rápita (Mallorca) para dar la vuelta al mundo con el *Gipsy*, un velero de 36 pies (10,76 m). Está escrito bajo el punto de vista de una mujer, una chica joven que apenas había navegado más allá de los paseos domingueros. Ella, con su peculiar lenguaje, nos relata en un tono romántico, sarcástico o a veces cruel, cómo se supera cada día en un entorno hostil y cómo, en una épica batalla de autoayuda y crecimiento personal, se reafirma en sus creencias, y en la principal motivación de un viaje: el amor y la ilusión.

A través de su lectura, disfrutamos párrafo a párrafo de unas hermosas singladuras y sus vivencias, descritas con maestría por Carmen Nadal, gran amante de la mar, que al saber de la heroicidad de sus amigos pensó que tal gesta no debía quedar en el olvido, y cargada con el bagaje de la admiración que por ellos siente se sumergió de pleno en el sinuoso mar de los escritores.

S. N.

BLANCO NÚÑEZ, José María: ***Reconquista da Bahía***.—(ISBN 972-8799-44-6). Tribuna de Historia. Lisboa Fevereiro, 2006; 96 páginas. Numerosas ilustraciones.



Tras sus recientes libros sobre la armada en el siglo XVIII, el capitán de navío Blanco Núñez, se adentra en una acción naval del XVII, cuando en el famoso *annus mirabilis* de 1625, el Imperio hispano alcanzó éxitos espectaculares en teatros tan alejados como Bahía, Puerto Rico, Breda, La Valtelina y Cádiz.

El libro, publicado en Lisboa por Tribuna de la Historia y patrocinado por el Ejército y la Armada del vecino país, su Instituto de la Defensa Nacional y la Comisión Portuguesa de Historia Militar, forma parte de una serie sobre las batallas de Portugal, y la que nos ocupa representará el periodo de los reinos unidos de España y Portugal o, como popularmente se dice allí, *os tempos dos Felipes*.

El autor comienza explicando las

campañas surgidas de la ruptura de la tregua con Holanda (1621); continúa con la conquista de Bahía por los holandeses mandados por Jacob Willekens; describe enseguida la participación de Portugal, destacando a los personajes ilustres que sobresalieron en esta campaña, y finaliza analizando la operación anfibia montada por don Fadrique de Toledo para la Reconquista, tanto el planeamiento como su ejecución. Cuenta también el libro con un epílogo que destaca los hechos de la subsiguiente guerra con Holanda por los territorios de Pernambuco y varios anexos en relación al tema.

Esperemos que la concisa obra de Blanco Núñez sea pronto traducida al castellano, aunque la proximidad de las lenguas ibéricas la hace fácilmente comprensible.

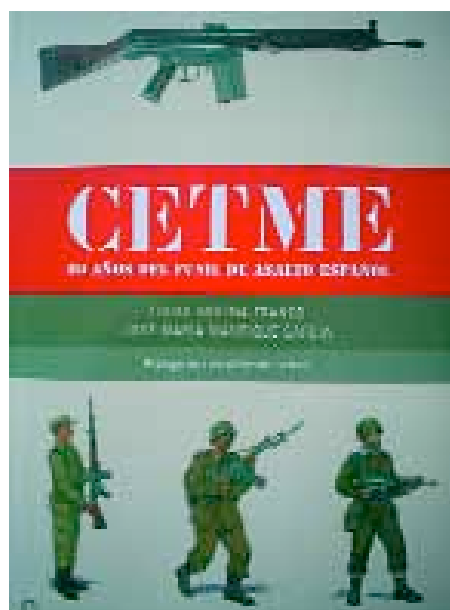
T. T.

MOLINA FRANCO, Lucas, y MANRIQUE GARCÍA, José María: **CETME. 50 años del fusil de asalto español.** — (ISBN: 84-9734-398-0). Editorial La Esfera de los Libros. Madrid, 2005. 286 páginas, ilustraciones; 24 euros.

El fusil de asalto español CETME, en varias de sus versiones —sobre todo la *C* de 7'62 mm y la *L* de 5'56 mm—, sigue siendo una de las armas largas de dotación en la Armada. De hecho, la inmensa mayoría de sus miembros, tanto los que están en situación de activo como de los que están en la reserva —sin distinción de empleos y escalas— lo han tenido en sus manos y se han ejercitado en la instrucción y el tiro con él en algún momento de su vida militar.

Con motivo de cumplirse medio siglo de sus inicios, se unieron en un interesante proyecto de investigación un historiador y un militar para escribir su historia, que acaba de ser publicada por La Esfera de los Libros, hecho que es de agradecer y resaltar, ya que la bibliografía sobre armamento español es por desgracia bastante escasa.

Sus autores, que cuentan con una selecta nómina de libros y artículos a sus



espaldas, son Lucas Molina Franco, licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales y doctorado en Historia por la Universidad de Valladolid, además de redactor jefe de la *Revista Española de Historia Militar*, y el coronel de Artillería José María Manrique García, un veterano experto en armamento.

La obra ha sido prologada por uno de los principales expertos en la materia, el general de brigada (H) Luis Wilhelmi Castillo, del Cuerpo de Ingenieros de Armamento y Construcción. Consta de 286 páginas y está profusamente ilustrada por numerosas fotografías y planos, habiéndose estructurado en trece capítulos que se suceden tras una interesante introducción histórica sobre el fusil de asalto en los ejércitos y los orígenes del Centro de Estudios Técnicos de Materiales Españoles (CETME).

De forma amena y cronológica va introduciendo al lector en la gestación de los primeros prototipos, los modelos definitivos, los inicios de su fabricación y comercialización, su declaración reglamentaria y su exportación, los diversos modelos, las experiencias, su producción, así como una referencia al nuevo modelo de fusil de asalto, el HK G-36E —considerado por los autores como el «nieto» del CETME modelo C— declarado reglamentario en nuestras Fuerzas Armadas y que ya está en servicio en diversas unidades de superficie y de Infantería de Marina.

Asimismo está acompañado de una decena de interesantísimos anexos relativos a diferentes proyectos, descripciones, procesos de fabricación de los cañones, identificación de cartuchería, apuntes biográficos, fabricación del arma y apéndices documentales, debiéndose resaltar el carácter inédito de buena parte de ellos.

En definitiva nos encontramos ante una obra muy atractiva y muy bien elaborada, además de necesaria, fruto de una magnífica labor de investigación, que hace justicia a un arma netamente española como es el CETME y que no sólo es de obligada consulta y tenencia para los aficionados y profesionales del armamento, sino para todos aquellos que lo han tenido en sus manos y han prestado servicio con cualquiera de sus modelos.

J. N. N. C.

CRESPO, Luis: *Fronteras de Agua*.—(ISBN: 84-934483-2-X). Editado por De Libram Tremens; octubre 2005; 374 págs.; PVP: 19 euros.

Dicen que las novelas de temática militar están pasadas de moda, pero eso no es lo que debió pensar Luis Crespo cuando, tecleando en su ordenador, comenzó a dar vida a sus *Fronteras de Agua*, un relato fiel de la guerra en todos los frentes que refleja con la misma realidad que crudeza el enfrentamiento entre fuerzas enemigas en la mar, en tierra y en el aire.

Un país, Marruecos, sumido en una desconcertante encrucijada política. La

desafortunada idea de unos chiquillos de hacer una excursión a la isla del Perejil, que desde la crisis del 2002 nadie ocupa pero todos vigilan como un preciado tesoro. Una plataforma petrolífera en la ZEE de Canarias, que Marruecos se empeña en no reconocer como aguas españolas...

La crisis vuelve a estallar entre España y Marruecos sin que esta vez ninguno de sus gobiernos acierte a conducirla, por lo que serán los oscuros intereses de países ajenos los que terminen moviendo sus hilos.

Mientras tanto, habrán de ser los militares desde sus buques, desde sus aeronaves o desde sus carros de combate los que pongan letra a la eterna canción de la lucha de fronteras entre dos países vecinos.

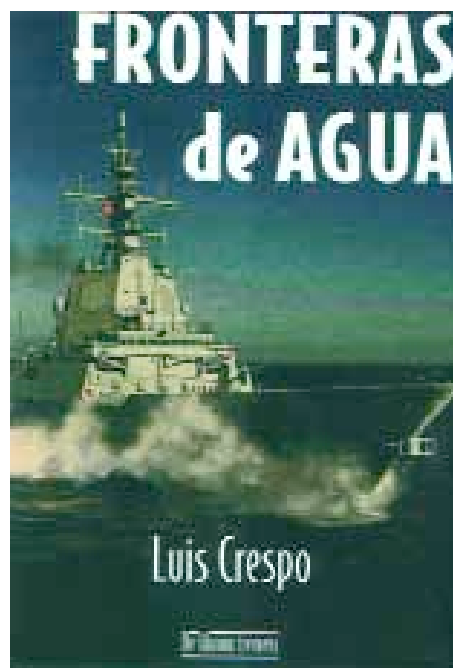
En *Fronteras de Agua*, su autor, Luis Crespo, médico urólogo nacido en Asturias y afincado en Jerez de la

Frontera, nos mueve y nos conmueve haciéndonos brincar deliciosamente entre los distintos escenarios de los combates, utilizando para ello un vocabulario que, en el caso naval y marino, parece que hubiera hecho sus prácticas académicas en uno de nuestros CICs en lugar de en una facultad de medicina. Como excepción que confirma la regla y aviso para puristas, incluye el «mi» en el trato a almirantes, lo que hace, si cabe, más deliciosa su lectura.

Fronteras de Agua es una magnífica novela que devuelve su sitio un tema proscrito, la guerra en la mar, y lo hace de una manera ágil y amena. Está muy bien escrita. No defraudará a nadie.

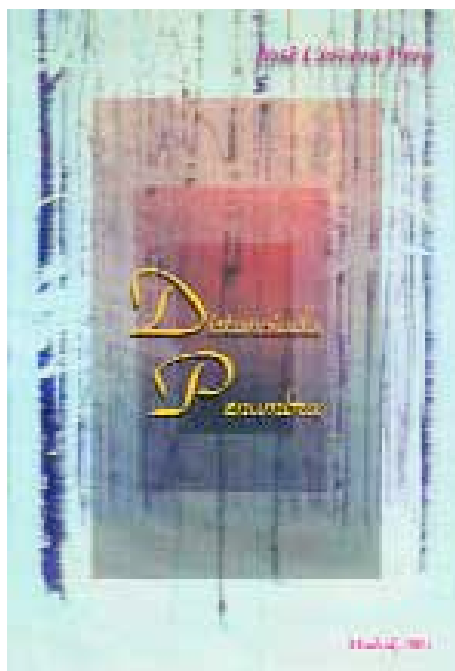
Y si la novela es un desafío en el campo tan poco abonado de la literatura militar, no lo es menos la apuesta de la editorial, nacida con el propósito de glosar un tema tan injustamente denostado, lo que debe constituir un motivo de enorme satisfacción tanto para los profesionales de la milicia como para los aficionados a este género literario.

La novela puede adquirirse al precio de 19 euros (más gastos de envío), directamente en la *web* de la editorial www.delibrumtremens.com



L. M. A.

CERVERA PERY, José: *Distanciada penumbra (poemario)*.—Madrid, 2006; 50 páginas.



Aunque no es usual que en estas páginas aparezcan crónicas de libros ajenos a la problemática marítima o naval, al tratarse de una obra de un colaborador tan estimado en la REVISTA GENERAL DE MARINA como es el general auditor José Cervera Pery, que a sus dotes de jurista e historiador une la de ser un magnífico poeta, hacemos la excepción de la regla reseñando esta nueva incursión poética tan llena de sensibilidad y sustanciales valores líricos.

Distanciada penumbra es como una prolongación de *Ceniza que fue tiempo*, también reseñada en las páginas de esta REVISTA, aunque desde una perspectiva diferente. Ha quedado atrás el recuerdo de aquella adolescencia transcurrida en un tiempo difícil y el poeta se muestra tal como es: maduro, reflexivo, con un andar más cuajado en su camino, en

un canto de amor y de nostalgia. *Distanciada penumbra*, ha dicho acertadamente su prologuista, «es como un juego de fantasía incrustado en pequeñas realidades cotidianas» y aquí estriba su mayor mérito: hacer cómplice al lector de cuanto en Cervera vive, alienta o cuenta desde una irrealidad de realidades, desde una afirmación poética que hace emerger el amor vivido con certeza, pero que también resalta el no vivido, el imposible, que sin embargo fue sentido por el poeta con la misma hondura y la misma plenitud.

Distanciada penumbra es por tanto el testimonio de un poeta inserto en un tiempo agobiante del que busca evadirse sin perder por ello sus señas de identidad; una entrega sincera, a veces desgarrada, a veces tímida, en la que se entremezclan realidades ilusorias y sueños orgamáticos y, como escribe Luis Alberto de Cuenca, «dejándonos en la boca un sabor agridulce de abandonos y plenitudes y en el espíritu la huella de una sensibilidad fuera de lo común y de un singular talento literario».

A. S.

CERVERA PERY, José: *El Panteón de Marinos Ilustres (Trayectoria histórica - Reseña biográfica)*. — Ministerio de Defensa. Madrid 2005; 194 págs.; ilustraciones y fotografías en color.

Situado en la antigua población militar de San Carlos, en la ciudad de San Fernando, el Panteón de Marinos Ilustres es sin duda el monumento más emblemático del que bien puede enorgullecerse la Marina española y la ciudad que le da cobijo. Templo para la devoción y el recuerdo, las cenizas de los héroes que allí reposan y los recuerdos memoriales de quienes por diversas razones no pudieron tener allí su descanso eterno reciben la gratitud y el respeto de la Institución a la que tanto honraron. No están todos los que son, pero sí son todos los que están, epitafio común para todos ellos.

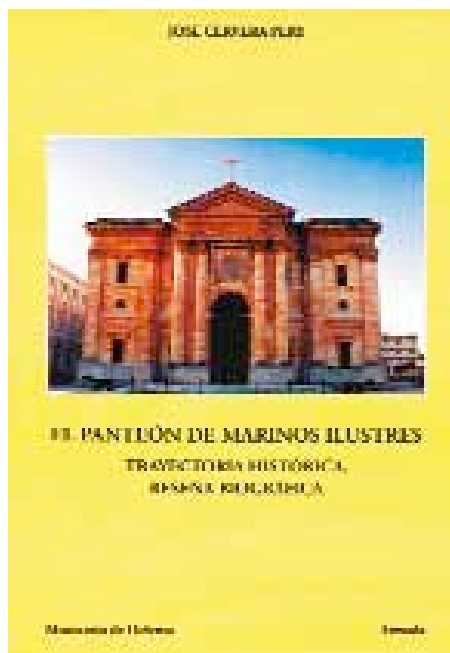
Con estilo directo y sencillo, prescindiendo de rigorismos agobiantes y datos circunstanciales. José Cervera Pery traza la biografía del Panteón desde su aproximación histórica y con los difíciles avatares de su construcción, y aporta con amenidad y rigor histórico el componente biográfico en la vida y méritos que enaltecen sus tumbas — héroes, mártires y sabios — que son parte viva y entrañable de la historia patria.

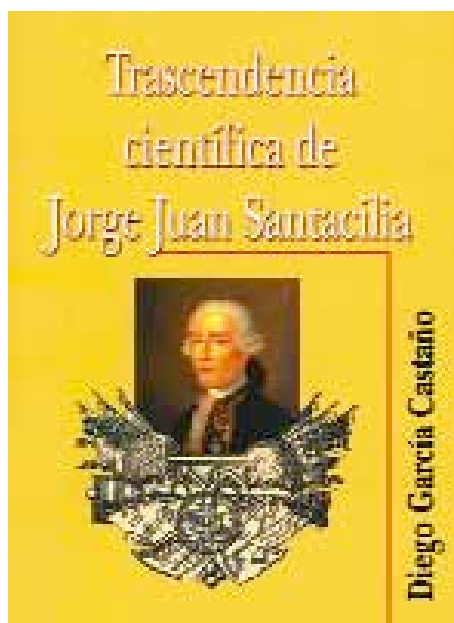
Ilustrado con espléndidas fotografías, el libro es indispensable si se quiere conocer de una manera decisiva y cierta el muestrario de glorias directas que en permanente vigilia honran y engrandecen a la Armada y a la ciudad que le da cobijo y presencia.

A. S.

GARCÍA CASTAÑO, Diego: *Trascendencia científica de Jorge Juan Santa - cilia*. — (ISBN: 84-933902-4-0). Edicions Locals. Novelda, 2005; 188 págs.; ilustraciones.

En el año 2002, Diego García, catedrático de Matemáticas de institutos de Bachillerato, publicó *Biografía y Matemática de Jorge Juan*, en la que trataba





sobre la vida de este gran marino, nacido en Novelda en 1713, haciendo especial hincapié en su categoría científica, la máxima de la Ilustración española. En esta nueva obra, el mismo autor continúa con el mismo protagonista, pero destacando su proyección universal, analizando la trascendencia en la ciencia de los trabajos de Jorge Juan —que fueron más valorados en el extranjero que en España—, sobre la medición del meridiano, la confección de tablas de determinación de algunos parámetros astronómicos y su tesis doctoral sobre la figura de la tierra, y el correspondiente problema matemático sobre la relación entre el eje y el diámetro del ecuador terrestres, resuelto aplicando el cálculo infinitesimal de Newton, sobre el cual Jorge

Juan estaba al día, al igual que de todo lo que se sabía en la época de Geofísica, Astronomía y Geometría.

El carácter eminentemente científico, aunque divulgativo, de esta obra no hay duda de que entraña una gran dificultad en su exposición, pero el autor la resuelve con sencillez, con una exposición clara, de rotunda pedagogía, gracias a su dilatada experiencia para hacerse entender desde su cátedra de matemáticas; así, el lector puede seguir con facilidad el hilo del relato, aunque se salte las fórmulas y razonamientos matemáticos que abundan en el libro.

También la aridez del tema tratado queda a salvo gracias a la gran condición científica del autor y de sus conocimientos de aquella época, así como hacer hincapié en los orígenes de Jorge Juan y tratar sobre su familia materna, los Santacilia y los Soler de Cornellá, toda ella nacida y afincada en Elche.

F. A.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Victorias por mar de los españoles*.—(ISBN: 84-96281-38-8). Grafite Ediciones, S. L. Madrid, 2006; 338 págs.; PVP: 20 euros.

Tras el aluvión de obras que sobre el combate de Trafalgar y sus lamentables consecuencias conmocionaron el pasado año el mundo editorial, aparece

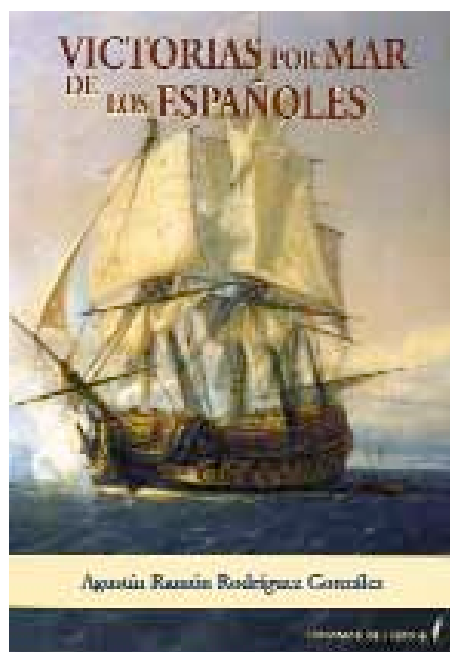
—y sea bienvenida— esta nueva y más optimista contribución a la historiografía naval del profesor Rodríguez González, comprometido en la siempre estimable tarea del relato ameno junto al rigor histórico.

Victoria por mar de los españoles es una recopilación de artículos publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA, en una sección creada bajo dicho título y que a lo largo de varios años enalteció la memoria histórica con hechos puntuales y bien narrados en los que la victoria sonrió a los marinos españoles frente a ingleses, franceses, turcos o argelinos. Empeño digno y reconfortante en réplica a tanta manipulación o deformación que otros autores —sobre todo de habla inglesa— hacen de estos hechos.

Con un estilo directo y de fácil lectura, la obra se estructura en tres partes bien diferenciadas y definidas. Las dos primeras (siglos XVI y XVII), con acciones navales correspondientes al reinado de la Casa de Austria, y la tercera, ensamblada sobre la nueva dinastía Borbónica durante el siglo XVIII, en el que el concepto de la estrategia y la táctica naval sufren grandes modificaciones, por lo que a lo largo de sus páginas se concreta todo un acontecer bélico de felices resultados, aunque siempre acompañados de un esfuerzo y sacrificio que los hace más meritorios.

Como ha escrito en su acertado prólogo el director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, Mariano Juan, «el empeño de Agustín Rodríguez por exaltar nuestro glorioso pasado naval merece nuestro reconocimiento y profundo agradecimiento», opinión que suscribimos, en la seguridad de que no será ésta la última aportación constructiva a las que el autor nos tiene acostumbrados.

J. C. P.





SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA