REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2006
JUNIO
TOMO 250

CARTA DEL DIRECTOR 819

CARTAS AL DIRECTOR 821

TEMAS GENERALES

LA MAR A PINCELADAS 823
Presidente de la Fundación Letras del Mar Manuel Maestro

EL FACTOR TEOLÓGICO EN LOS ESTUDIOS ESTRATÉGICOS 835
Cónsul honorario de la República de Lituania Rafael José R. de Espona

TEMAS PROFESIONALES

LEY DE TROPA Y MARINERÍA. UNA APROXIMACIÓN NUMÉRICA AL MODELO DE TRAYECTORIA PROFESIONAL 847
Coronel de Infantería de Marina Manuel Luaces Sanjuan

GESTIÓN POR PROCESOS (III): LA MEJORA CONTINUA Y LOS INDICADORES 859
Capitán de fragata Francisco J. Romero Caramelo y capitán de corbeta Rubén Rodríguez Peña

SONDADOR MULTIHAZ 867
Capitán de navío J. Pérez Carrillo de Albornoz

EL MODELO DE ORGANIZACIÓN EN LA ARMADA 885
Capitán de navío Luis Cayetano y Garrido

HISTORIAS DE LA MAR

PAÑOL HISTÓRICO Y DE ENSEÑANZA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR 895
Capitán de navío (R) José G. Martínez Ratero

LA GRAN CARRERA DEL TÉ 907
Juan Manuel Gracia Menocal

PAPELES INÉDITOS DEL ALMIRANTE DON INDALECIO NÚÑEZ IGLESIAS: MARINAS 913
Almirante Indalecio Núñez Iglesias

VIVIDO Y CONTADO

LOS HÉROES DEL *ARIETE* 915
Capitán de navío José Luis Díez del Corral y alférez de fragata Blanca Tapia Casellas

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
MISCELÁNEA
CINE CON LA MAR DE FONDO
MARINOGRAMA
IN MEMORIAM
LA MAR EN LA FILATELIA

NOTICIARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: Cazaminas *Tambre* navegando con temporal por el mar Rojo. (Foto: F. García Flores).

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

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 Librera*. Dolores, 2. Página web: *www.centrallibrera.com*
Central Librera. Real, 71. Correo electrónico: *centrallibrera@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

Querido y respetado lector:



Al hacerme cargo de la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA quiero, antes que nada, expresar mi agradecimiento al capitán de navío Mariano Juan y Ferragut por su inestimable ayuda y consejo durante el tiempo que hemos compartido antes de asumir esta responsabilidad. Gracias a su notable esfuerzo y dedicación durante el dilatado periodo que estuvo al frente, la REVISTA ha conseguido no sólo mantener, sino incrementar de forma notable su prestigio y el número de suscriptores dentro y fuera de España. Sirvan pues estas primeras líneas como reconocimiento y humilde homenaje a su interés y destacada labor.

Quiero también expresar mi agradecimiento a los asiduos colaboradores de la REVISTA, sin cuya valiosa aportación sería del todo impensable su existencia, y les animo a que no desfallezcan y continúen en la línea hasta ahora seguida. Y al conjunto de lectores les exhorto a que se unan a los que ya colaboran para enriquecer con sus aportaciones tan entrañable publicación mensual.

El momento nunca pudo parecer más propicio. La compleja evolución de la situación internacional proporciona campo abonado para el continuo análisis y debate, y obliga a las disciplinas militares a un permanente proceso de adaptación para alcanzar los objetivos establecidos. Las amenazas actuales distan mucho de parecerse a las de hace algunos años y requieren un gran esfuerzo en la búsqueda de los medios apropiados para contrarrestarlas. Estrategias y tácticas de ayer pueden resultar del todo inapropiadas hoy, y algunas de las aplicadas hoy podrían haber sido inconcebibles hace poco tiempo. El paso del submarino de su función como elemento clave en la negación del dominio del mar al oponente (el tan nombrado *Sea Denial*) a su destacado papel en las operaciones de interdicción marítima (las famosas MIO) puede tomarse como un buen ejemplo. De igual forma, la gestión del elemento fundamental de todo nuestro quehacer, el humano, presenta continuos retos para cuya superación la Armada pone a diario el máximo empeño. Por todo ello, las ramas militares del saber, Orgánica, Estrategia, Logística..., deben estar sometidas a una continua revisión para lograr un Objetivo de Fuerza capaz de afrontar con éxito los actuales riesgos y amenazas.

No obstante, es preciso al mismo tiempo guardar en nuestras mentes lo acontecido en épocas pretéritas. La Historia es fuente inagotable en la que a menudo debemos saciar nuestra sed para proseguir la derrota adecuada hacia el puerto de arribo elegido.

La información, comentarios y el debate a través de la RGM pueden constituir elementos enriquecedores para todos y cada uno de los lectores, que ayuden en la comprensión de los problemas anteriormente citados. Y en el ejercicio extremo de su provecho, quizá podrían también contribuir, aunque fuera en una mínima proporción, a la más acertada toma de decisión por parte del Mando. Si así fuese, cuanto esfuerzo y trabajo se hiciese se vería gratamente recompensado por la satisfacción del oportuno provecho.

Así pues, largamos amarras con ilusión, avante despacio las dos, y como decía un antiguo amigo al timonel: «muchachito, ¡toda la caña a la vía!». Muchas gracias y a vuestra disposición.

Guillermo VALERO AVEZUELA

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 correciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado CD-ROM, con tratamiento de texto Word**. 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 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

Faenas a bordo

En la página 214 del número de marzo de la REVISTA GENERAL DE MARINA, *tomo 250, se publica una fotografía titulada* Faenas a bordo *(colección Alía Plana) y se cita la fecha de 1902.*

En mi opinión esta fotografía corresponde a la banda de estribor de uno de los cruceros del tipo Infanta Teresa *que, como sabemos, fueron hundidos en Santiago de Cuba en 1898.*—Manolo Budiño.

Baleares

Intrigado, he observado detenidamente la fotografía que la REVISTA GENERAL DE MARINA *publica en su número correspondiente al mes de marzo (página 326,* Miscelánea), *llegando a la conclusión de que no se trata del crucero* Baleares, *tal y como se indica en el correspondiente pie de foto.*

Me baso para ello en dos detalles que se complementan. No lleva en la chimenea, el crucero de la foto, la visera guiahumos típica del Baleares *y, si bien es cierto que no la incorporaba al entrar en servicio (28 de diciembre 1936), por aquel entonces tampoco tenía aún instalada toda la artillería de 203 mm; y como el crucero de la foto lleva montadas las cuatro torres principales y no hay guiahumos en la chimenea, deduzco (más bien estoy seguro) que no puede tratarse del* Baleares, *sino del* Canarias.

Se lo aclaro a efectos de identificación de la fotografía y adecuado archivo de la misma como tal crucero Canarias.

Como información complemantaria a dicha foto aérea, por demás magnífica y necesariamente tomada en el transcurso de la Guerra Civil, debo añadir que el puerto en el que aparece fondeado el crucero en cuestión es el de Palma de Mallorca.—Julio Díaz Sanz.

Bibliografía

Me refiero a la carta publicada en el número de abril de 2006 de la REVISTA GENERAL DE MARINA *en relación con su demanda de bibliografía. Como periodista, marcado mi trabajo por la falta de tiempo y espacio, no tengo costumbre de incluir bibliografía; ahora bien, con mucho gusto le indico algunos títulos que figuran en la biblioteca de la Fundación Letras del Mar sobre el tema y que me han servido de fuentes de información para mi trabajo*: Grandes Regatas de Cruceros del Mundo, *de Sue y Anthony Steward, editado por Leopold Blume*; Aventureros del Mar, *de Guillermo Altadill y Javier Ortega, Editorial Aguilar;* Sir Peter Blake, *por Alan Septon, editada por Tutor, y editadas por Juventud tenemos:* Siguiendo la ruta de los clípers, *de Sir Francis Chichester;* Comiéndose el mundo, *de Ellen MacArthur;* El largo viaje, *de Bernard Moitissier;* Navegando en solitario alrededor del mundo, *por Joshua Slocum;* La vuelta al mundo del Gipsy Moth, *Sir Francis Chichester*; Los cuarenta rugientes, *de Vito Dumas,* y A bordo de las grandes regatas oceánicas del siglo XX, *por Pipe Sarmiento, amén de la* Enciclopedia General del Mar *y diversos recortes de prensa y referencias de internet.*

A la vez le agradezco la información facilitada del Gipsy Moth IV: *el artículo de referencia lo redacté antes de que éste partiese de Plymouth, y en mi recuerdo aún perduraban las imágenes de mis reiteradas visitas a Greenwich. Le incluyo en nuestra base de datos y, salvo orden en contra, le enviaremos nuestros boletines.*—Manuel Maestro. Presidente de la Fundación letras del Mar.

Crucero *Emden*

Únicamente para hacer una aclaración sobre el artículo publicado en la REVISTA *del mes de noviembre de 2005, en la página 717, por el comandante jurídico Joaquín Ruiz Díez del Corral,* Crónica de una epopeya. El crucero *Emden*, al que califica de corsario.

Este crucero alemán que prestó servicio en la Primera Guerra Mundial nunca puede ser considerado como corsario, salvo que nos dejemos influir por la obra de Editorial Juventud sobre el mismo, ya que el deber y obligación de todo navío pertenenciente a la flota de guerra de un país es el de atacar a las naves enemigas. El corsario es un navío particular armado por su país y regido por una serie de estrictas normas contenidas en la llamada «carta o patente de corso» para atacar a los buques enemigos de su país y solamente durante el tiempo que dure el conflicto armado con el enemigo. El corsario fue un invento inglés, adoptado por el resto de los países europeos como una forma de aumentar paralelamente sus flotas de guerra.

Sin ese documento, «la patente», se le consideraría como pirata y podría ser atacado y capturado por cualquier otro navío.—José A. García Merino.

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 A PINCELADAS

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

Yo pinto las cosas no como las veo,
sino como las siento.

(Picasso).



ON el paso del tiempo, la pintura del mar ha ido consolidando su propia personalidad, al reflejar sobre el lienzo no sólo la naturaleza acuática y todos los seres y objetos que la rodean, dentro y fuera de su superficie, sino las imágenes fantásticas que, sobre éstos, han nacido en la mente de los pintores, desde los curiosos dibujos primitivos hasta la aparición de las actuales vanguardias artísticas, pasando por las distintas escuelas que la han ido madurando y transformando, como pueden ser el Renacimiento, el Romanticismo o el Surrealismo.

La doble cara atribuida al mar de amigo generoso y enemigo implacable ha sido, en todos los tiempos, fuente de inspiración de muchos artistas que buscan, no sólo en sus aguas sino en todo lo que le rodea, la variedad de imágenes que brindan tanto un mundo de belleza, riqueza, emoción y placer, como de peligro, incertidumbre, muerte y dolor. El océano tiene tal fuerza de persuasión o de ambientación que empapa de su peculiar sabor a todos los que se relacionan con él; no en vano en su inmensidad sobrecogedora está el origen de nuestra vida y del mundo en el que habitamos.

No obstante, el mar en sí tardó bastante tiempo en ser representado; en cambio, las embarcaciones y los animales marinos fueron motivos pictóricos de los frescos rupestres y los grabados prehistóricos. Los artistas, al igual que les ocurría con los paisajes terrestres, no veían en la mar desnuda un tema de interés. Las mentes de los estetas de la Antigüedad y el Medioevo estaban pobladas de ideas mitológicas o religiosas, por lo que Poseidón, el navío en que el dios sol navega diariamente por los cielos, o las advocaciones marineras de la Virgen son los sujetos donde encontramos los primeros contactos del arte con el medio marino, a los que, paulatinamente, siguen escenas de pesca, comercio y batallas. Al igual que en el terreno literario ocurre con el teatro, en donde por dificultades de puesta en escena el mar tiene escaso protagonismo,



Primer desembarco de Colón, por Dióscoro de la Puebla.

en el arte la pintura acapara la temática marina frente a la escultura, si bien un buque es en sí una obra de arte en sus líneas y sus formas, una escultura viviente.

En el amplio panorama en el que surgen los marinistas, hallamos tres grupos: uno el de los que conocen tanto la mar como los barcos e impregnan su obra de sentido marinero; otro compuesto por los que dominan las técnicas de la pintura pero que, siendo ajenos al ambiente marino, consiguen llegar al público con su obra; y el de los retratistas de buques, que realizan auténticas fotografías de los originales, en las que no falta detalle. Entre los primeros, donde abundan los marinos profesionales, hay autores que, aun dotados de sentido artístico, malogran su obra por el excesivo detalle. Por el contrario, la equivocación puede venir dada por fantasías alejadas de la naturaleza del tema. Sintetizar sin perderse en los detalles innecesarios, realzando lo importante a favor de la lozanía y la expresividad de la obra, es la gran virtud del marinista: virtud que debió pasar tiempo para reconocerse.

Al contrario que el paisajista, el marinista no puede repetir su visión sobre un fondo siempre cambiante, ni tiene el recurso de incluir una casa o un árbol en primer plano, por lo que debe pintar la mar en bandas alternativas de luz y

sombras: los holandeses comenzaron a destacar el primer plano con botes o pescadores; Van de Velde *el Joven* rompió la línea del horizonte con una nave en la lejanía, lo que tuvo buena acogida entre otros marinistas como Turner, condicionados en su obra por clientes muy exigentes con los detalles.

Como todo, nació en el Mediterráneo

El Mediterráneo permitió que el arte griego fecundara con los ingredientes aportados por el arte egipcio; en el que 3.500 años a J. C. aparecen naves pintadas en vasos, en bajorrelieves y murales. Los cretenses simbolizaron su talasocracia plasmando en frescos escenas marinas, igual que ocurrió con Roma. Enfrascados en los temas religiosos, los medievales se limitaron a decorar algunas cartas náuticas, manuscritos y libros. Mientras, en los mares del norte iba despertando el interés por la naturaleza y el paisaje, y dentro de esta tendencia aparece la marina.

Entretanto, Tintoretto, Vicentino y el Veronés pintaron en Italia combates navales. El primero de éstos asumió el encargo de realizar un cuadro sobre Lepanto que no pudo aceptar Tiziano que, sin embargo, pintó uno inspirándose en la rendición de la galera de Alí-Pachá. La gran batalla sirvió también de



El embarco de Carlos III en Nápoles, de Antonio Joli, es una de las pocas marinas que se exhiben en el Museo del Prado.



Fresco con la leyenda danesa del rey Olav.

tema para cuadros de Veronés, Andrea Vicentino, Georgia Vasari y Lorenzo Sabatini. Giacomo Guardi (1678-1716) fue muy sensible al ambiente marinero veneciano, estando su obra muy influenciada por Antonio Canale (1697-1768), fundamentalmente al tratar ambos el tema del viaje del Bucentauro a la ceremonia de los desposorios del Dux con el mar. Salvatore Rosa (1615-1673) es miembro representativo de la escuela napolitana, figurando en su producción varias escenas costeras.

Creció en Holanda y maduró en Gran Bretaña

El que el término marina se utilice para distinguir una modalidad de paisajes o las pinturas de barcos confirma el papel preponderante que ambas tuvieron en el surgimiento del género con carácter independiente, algo que sucede en la Holanda del siglo XVII, cuando aparecen las modernas técnicas de navegación y, fruto del papel predominante que el mar desempeñó en la formación de aquella sociedad, el hombre deja de proyectar sobre el mar sus miedos, sintiéndose capaz de dominarle.

Como fundador de la célebre escuela holandesa de marinistas tenemos a Hendrick Cornelisz Vroom, (1562-1640), que recorrió Europa y naufragó frente a las costas portuguesas, hecho que llevó al lienzo con tanto realismo que tuvo que hacer muchas copias. A partir de este suceso, la mar entró de forma imparable en su obra, prestando especial atención a los buques y las grandes acciones navales. No obstante, la fama de la escuela de marinistas holandeses se debe a los Van de Velde, padre (1611-1693) e hijo (1633-1707). El viejo, siguiendo la tradición familiar, se embarcó muy joven y pronto mostraría cualidades para dibujar barcos, por lo que fue nombrado pintor oficial de Marina, con autorización para seguir con su yate a las flotas, y así

poder obtener imágenes de las mismas en los distintos estados de la mar. El vacío dejado por éstos al trasladarse a Inglaterra fue ocupado por Ludolph Bakhuyzen (1631-1708), cuya fama llegó tan alto que, con motivo de la paz con Luis XIV, los holandeses, deseosos de ganarse la simpatía del rey francés, le regalaron un cuadro suyo. Junto a este artista también se erigió en primera figura Abraham Storck (1636-1710).

Para los británicos, la llegada de los Van de Velde supuso la entrada en las islas del espíritu de un arte que vivía su época dorada nada menos que con Rembrandt, Vermeer, Franz Hals, junto con Van Goyen, Ruisdael, Cuyp, Van de Capelle y otros grandes marinistas. Este hecho supuso el nacimiento de una escuela de pintura marítima, que tuvo un dilatado y floreciente periodo, alentada por la vocación marinera inglesa. El notable grupo británico perteneciente a esta especialidad se encuentra encabezado por Meter Monamy (1686-1749), que hizo óleos de bello colorido. Samuel Scout (1701-1772), uno de los fundadores de esta escuela, comenzó imitando a Van de Velde, y luego se sintió atraído por las vistas del Támesis de Canaletto. Los astilleros de este río y las vistosas ceremonias de las botaduras de sus barcos atrajeron a la pintura a John Cleveley *el Viejo* (1712-1777), padre de los gemelos John (1747-1786) y Robert (1747-1809). Charles Brooking (1723-1759) es considerado por muchos como el mejor marinista inglés. Dominic Serres (1722-1793) hizo una serie de cuadros para conmemorar la visita de Jorge III a la flota. Charles Gore (1729-1806) plasmó en sus acuarelas y dibujos el encanto de la vela. La novedad de mostrar el interior de un buque de guerra se debe a Thomas Hearne (1741-1817). Prolífico en su arte fue Thomas Whitcombe (1752-1827), pues su obra comprende retratos de barcos, batallas navales y escenas portuarias.

Hasta fines del siglo XVIII, la pintura marítima era demandada por gentes afines a esta actividad, y se centraba en retratos de buques y acciones de guerra; pero, a partir de este momento, coincidiendo con el Romanticismo, hizo su entrada el paisaje marino de la mano de algunos artistas que lo tomaron como tema central de su obra; y es el tiempo en que J. M. W. Turner (1775-1851) se alza en el pináculo de tal especialidad. Considerado como uno de los mejores paisajistas de la historia del arte, el mar fue el tema principal de su obra. Llegaba incluso a mandar que lo amarraran al palo de su barco para captar los detalles de la mar embravecida y del cielo de tormenta. Cuando el fulgor de éste apenas deja ver a otros colegas, brilla también Augustus Wall Callcott (1779-1844). Cerrándose el periodo británico con el acuarelista Charles Bentley (1805-1854), dedicado fundamentalmente a temas del litoral.

Se valora la belleza del mar

En Francia, Claude Lorren (1600-1682) es el iniciador de la pintura marítima, aunque a la cabeza de la misma hay que situar a Jean Baptiste de la Roze



Típico sargento de galeras, de Juan Garcés.

(1612-1687), que dejó el cincel para integrarse en el grupo de artistas del arsenal de Tolón. Pero la gran figura de la especialidad es Claude-Joseph Vernet (1714-1789) que, al igual que Turner, se hizo amarrar en cubierta para apreciar mejor la furia de los elementos. Rossel de Cercy (1765-1829), Théodore Gudin (1802-1880), Louis Garnegaray (1783-1857) y Gustavo Courbet (1819-1877) sobresalen en la nómina de especialistas entre los siglos XVIII y XIX.

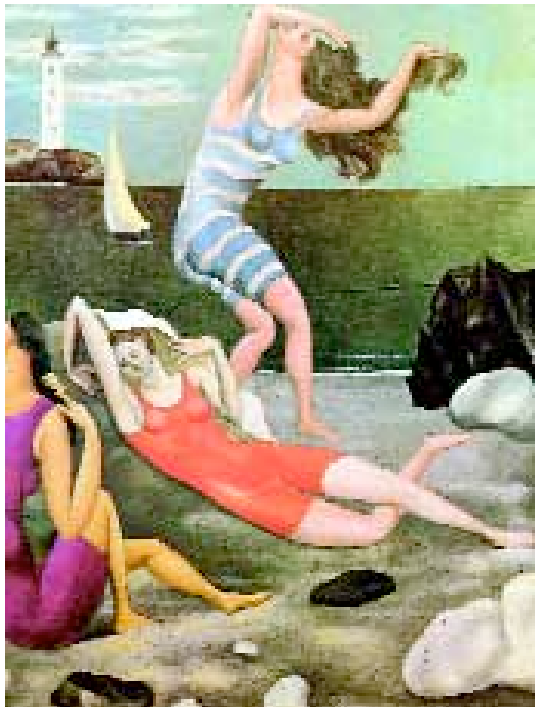
La apreciación de la belleza del mar por los pintores es relativamente reciente: data del siglo XIX; antes se ignoraba tanto el concepto actual del veraneo a sus orillas como el disfrute de las playas. Durante el Romanticismo sólo se veía el aspecto melodramático de la costa; como constante advertencia de las fuerzas de la naturaleza se buscaba la vista de las olas embravecidas. Después fue afirmándose en la pintura el gusto por la contemplación de las ondas y el reflejo de la luz solar sobre la superficie del océano. Durante los siglos XVIII y XIX, el naufragio fue un tema frecuente e importante en la pintura. Algunas de las causas de este interés vienen dadas por el enfrentamiento del hombre con la naturaleza violenta, la vinculación de la oscuridad del mar con el mal y las relaciones simbólicas entre la vida y el viaje marítimo.

La marina puede considerarse lo más consustancial con el impresionismo: el agua y el viento son los motores principales que dan vida a este movimiento. Su pintura se decanta por el aire y los movimientos de las olas, surgiendo una nueva manera de sentir la naturaleza, que rechaza la inmovilidad, orientándose el pintor impresionista hacia lo sutil y lo movedizo. La marina de Claude Monet (1840-1926) titulada *Impresión, soleil levant* dio nombre a este movimiento, del que Monet, colorista virtuoso, es el pionero, y a cuya estela siguieron: Lebourg, Lepine, Guillaumin, Pisarro, Boudin, Rouault y Sisley; y del divisionismo y neoimpresionismo: Seurat, Signac, Gauguin, Van Gogh y Marquet.

Gaspar David Friedrich (1774-1840) es el más destacado de los pintores alemanes del periodo romántico, siendo su amigo noruego Johan Christian Clausen Dahl (1788-1857) el equivalente entre los nórdicos. En opinión de muchos críticos, Winslow Homer es el mejor pintor del mar americano.

Ignorada por los grandes de España

En España, hasta el siglo XIX, los grandes pintores de las distintas escuelas tampoco se sintieron atraídos por los temas marítimos, quedando relegados a un segundo término, muchas veces como simple fondo de grandes composiciones históricas. Existen atisbos en los retablos de Joan de Reixach, en el de *La Virgen de los Mareantes,* atribuida a Alejo Fernández, que presidía la sala donde se examinaban los pilotos en la sevillana Casa de Contratación. También la ciudad andaluza figura en uno de los primeros atisbos del género, *Descripción de la ciudad de Sevilla por la parte del río*, de Alonso Sánchez Coello (1531-1588). Entre los frescos importantes tenemos los del Palacio del Viso del Marqués, obra de César Arbasia y los hermanos Perolas, y la *Expedición de las Islas Terceras,* de Fabricio Castelló y Nicolás Granello, pintadas en la Sala de las Batallas del Monasterio de El Escorial. Del siglo XVII encontramos: *La Recuperación de Bahía,* de Juan Bautista Marno, y *La defensa de Cádiz contra los ingleses,* de Zurbarán, en donde las naves siguen apareciendo en un segundo lugar. En el siglo XVIII se vislumbran orientaciones, en la línea de Vernet, en la obra de Mariano Sánchez (1740-1822), que durante muchos años, por encargo de Carlos III, se dedicó a pintar vistas de puertos. Mariano Salvador Maella se centró en ambientes mediterráneos. Goya se sintió poco atraído por el mar: *Naufragio* es la única obra del aragonés digna de mención.



Los bañistas, de Pablo Picasso.



Comandante del G-7, de Guillermo G. Aledo.

Con el Romanticismo aparecen por fin marinistas españoles, iniciándose la nómina con Antonio Brugada (1800-1863), en cuya obra aparecen paisajes, escenas y combates navales, como en el *Desembarco de Colón, Combate de Trafalgar, Combate de San Vicente y Náufragos haciendo señales*, y el gran cuadro de la *Batalla de Lepanto*, en el que el elemento central es la galera *Real* de Don Juan de Austria. Ramón Martí Alsina es un pintor de calidad que decide dedicarse a esta especialidad: mantuvo siete talleres abiertos, uno de ellos, como consecuencia de que pintaba directamente del natural, frente a la Barceloneta. El marinista más célebre del XIX es Rafael Monleón (1840-1900), marino mercante y restaurador del Museo Naval, desarrolló una paciente y fructífera labor de investigación, que dio como fruto la conocida colección de acuarelas con la evolución histórica del buque. Otro pintor muy vinculado con este museo es Antonio Caula, muy adepto a la Familia Real, a la que acompañó al exilio en 1868. Antonio Muñoz Degrain (1843-1924), Dionisio Baixeras (1862-1943) y Salvador Abril Blasco (1862-1924) son otros de los especialistas que descuellan a finales del siglo XIX y principios del XX.

Muy diferente es la obra de valenciano Ignacio Pinazo (1849-1916), uno de los pintores más lumínicos y mediterráneos del XIX, en cuyas escenas de playas, pescadores o puestas de sol se advierte la cercanía con el impresionismo francés. Pero el indiscutible maestro de la escuela de Valencia es Joaquín Sorolla (1863-1923), al que podemos calificar como el gran pintor español del mar. En su obra se advierte la asimilación de todos los estilos y tendencias pictóricas de su época. Nacido y crecido a la orilla del *Mare Nostrum*, supo plasmar temas sociales, como el reflejado en *Y luego dicen que el pescado es caro...,* o temas lúdicos, como los de sus veraneantes tomando el baño en las playas.



Retrato de José de Mazarredo, por Julio García Condoy.

La esplendorosa luminosidad mediterránea de Sorolla tiene su contrapunto en los cielos plomizos del Cantábrico de Luis Menéndez Pidal (1864-1932). Con sus ocho óleos del *Poema del Atlántico*, el canario Néstor alcanza la cúspide de su obra, lo que produjo se le conociera como poeta del color y mitólogo del océano. Los frescos que aparecen en el muro del Monasterio de la Rábida representando escenas del Descubrimiento de América son una incursión importante de Daniel Vázquez Díaz (1882-1969) a los hechos de mar. En Salvador Dalí el océano es una constante: se trata de un mar distinto y original, pleno de dimensión decorativa, utilizado para proporcionar a su obra dimensión, hondura y profundidad, como en *La madona de Port Lligat*; o interpretando un sueño, tal como ocurre en *Salvador Dalí levantando la superficie del mar, a cuya sombra descansa un perro*.

Los temas marineros siguen siendo, hoy día, algo reciente en nuestra pintura. El Museo Naval madrileño representa una llamada de atención a su hermano mayor y vecino del Prado, que permanece tan carente de agua de mar en sus salas como sobrecargado de frailes y santos. Los hombres del botón de ancla mantienen con su obra pictórica el recuerdo vivo del piélago como camino por el que España llegó lejos. En el panorama artístico actual relucen cuatro marinos: de una parte Antonio Molins y Guillermo González Aledo, no hace mucho fallecidos, y de otra Esteban Arriaga y Juan Garcés, que siguen dándole al pincel. Acuarelistas los dos primeros: Molins volcó su obra para dejarnos, fundamentalmente, testimonio de nuestros barcos de pesca, puertos y riberas, sin olvidar a los buques y escenas cotidianas de nuestra Armada; la obra de Aledo está totalmente impregnada del gris naval, a través de la que ha confeccionado un catálogo exhaustivo de nuestras naves de guerra contemporáneas y parte de la flota mercante. Mar y velas sobresalen en los óleos de Arriaga: mar convertido en olas de todo tamaño, sin más compañía en los cuadros que los distintos tonos de azul del cielo; y blanco de las velas de las



La defensa de Cádiz de los ingleses es uno de los antecedentes del género español de las marinas.

grandes regatas, de los veleros arribando a Málaga, o del Juan Sebastián Elcano surcando los siete mares. Y Garcés, en solitario, rompiendo todos los esquemas con su surrealismo, quedándose con la mar llana, a lo sumo con la marejada, plasmada en distintos tonos de gris; pintando con exquisito humor sargentos y almirantes amostachados, veleros, damas o vírgenes tocadas con gorro de marinero; y jugando siempre con colores vivos, fuertes y contrastados.

Retratos de barcos y marinos

Dentro de la pintura marítima tenemos la de los retratos de barcos, en los que la representación del buque es el elemento que condiciona la obra, mientras que la mar le sirve como soporte. En el retrato predomina la técnica, el dibujo y, como elemento fundamental, la arquitectura naval. Se le ha considerado como un género menor, cuyo objetivo es plasmar una imagen lo más exacta posible de una determinada nave, normalmente como consecuencia del encargo de su naviero o capitán. Los primeros retratos de barcos aparecen en el siglo XVII, y los famosos Van de Velde pueden considerarse, en algunos aspectos, como los mejores retratistas del mundo. La especialidad comenzó a verse algo a mediados del siglo XVIII, y tuvo su apogeo en la centuria siguiente, con el desarrollo de la navegación a vapor. La mayoría de artistas procedía de marinos retirados y pintores menores con experiencia de mar que ofrecían su obra por las tabernas de los



Keelmen, de Turner.



Bello retrato del *Queen Mary*.

puertos. Si bien el mundillo empezó a profesionalizarse en el Mediterráneo, donde fueron muy conocidos Corsini, Polli, los Luzro y, sobre todo, la familia Roux en Marsella y José Pineda en Barcelona, en los países nórdicos abundó la pintura de barcos, destacando Morgensen y Seboy. Gran Bretaña, con la Marina más importante del mundo, fue también cuna de retratistas como Huggins, Walters, Ward, Clark o Condy. En América tuvo mucho renombre Antón Jacobsen, siendo los temas favoritos de los americanos los clípers y balleneros. El Museo Marítimo de Barcelona cuenta con una importante colección de este tipo de cuadros, sobre todo de veleros ochocentistas obras de extranjeros como Arnold o Evans, o españoles como Mongay y Pineda. La producción de este último, el retratista español por antonomasia, a través de sus más de 3.000 cuadros, puede considerarse como toda una enciclopedia sobre maniobra y aparejos.

En este recorrido por la pintura no podíamos dejar a un lado la referida a los retratos de los hombres de mar, que son los grandes protagonistas de la historia marítima. Desde la mitad del siglo XV se asiste en Occidente a un desarrollo del retrato, siendo los dos polos de éste Holanda e Italia, y a partir de aquí no queda ningún hombre extraordinario cuya imagen no pase al lienzo de la mano de los artistas de la época. Así tenemos que, ciñéndonos a España, el de *Cristóbal Colón,* de autor anónimo, que existe en la Biblioteca Nacional, o el de *Juan de Austria,* de Alonso Sánchez Coello, expuesto en el Museo Naval de Madrid, son el prólogo de una importante colección a la que siguen, entre muchos otros: en el siglo XVIII, pomposos de políticos como el marqués



Retrato de la *Numancia,* obra de Monleón.

de la Ensenada; pormenorizados en el detalle, como el del capitán de navío Martín Fernández de Navarrete, de Bernardo López Piquer; sobrios, cual el que pintó Antonio María Esquivel de Ruiz de Apodaca; o los que en el siglo XIX entran en pugna con la fotografía regresando al retrato subjetivo, que fueron llenando las salas de museos, organismos y corporaciones.

Los pintores que con sus pinceles trazaron sobre un ánfora la silueta de una nave griega, pintaron sobre el lienzo la luz de un faro proyectándose en la noche de tormenta o plasmaron en una acuarela las tranquilas aguas de una playa mediterránea, han creado con su pintura escenarios para que, quienes vivimos lejos del mar, podamos transitar por muelles, cubiertas o sumergirnos bajo el piélago, cuando visitamos nuestras pinacotecas o, simplemente, al levantar la vista y dirigirla hacia la pared de nuestros cuartos de estar. Por todo ello, en nombre de nuestros ojos y nuestras almas, ¡gracias!

EL FACTOR TEOLÓGICO EN LOS ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

Rafael José R. DE ESPONA
Cónsul honorario de la República de Lituania

Introducción



A creciente importancia académica y práctica que han tomado los denominados estudios estratégicos en las últimas décadas motiva la necesidad constante de perfeccionar los parámetros en la sistemática del análisis, si cabe incluso construyendo una específica dogmática de escuela científica (1). En este trabajo se pretende apuntar ciertos caracteres del factor analítico teológico, en cuanto que integrante del conjunto de los elementos que se estudian en el análisis estratégico; ciertamente, el factor teológico se encuentra plenamente presente en la disciplina, aunque tal vez cabe introducir algunas consideraciones para obtener toda la riqueza e interrelaciones que dicho elemento posee, generando variables de particular y desigual comportamiento. Que el factor teológico se contempla en los estudios estratégicos —con especial consideración metodológica por la sociología de las religiones— es evidente, lo difícil es saber asignarle su valor exacto en sentido cuantitativo y cualitativo.

En una primera aproximación resulta diáfano que la religión de cada pueblo (2) condiciona su idiosincrasia, sociedad, política y cultura. El arraigo de la religión configura los rasgos sociológicos de una civilización particularizada, e influye en la orientación de los vectores que conforman su posicionamiento y tendencias de acción en el tiempo y el espacio. Existe una combinación de componentes volátiles y permanentes en la estructuración de las confesiones religiosas que perfila la característica de «mutabilidad y fragmentación» en el factor religioso, de la cual existen innumerables ejemplos en la Historia: la división sunita y chiíta en el Islam, el proceso revolucionario de la Reforma, desde el luteranismo, calvinismo y anglicanismo hasta los evangélicos, reformados, baptistas, anabaptistas, metodistas y sus numerosas subdivisiones; en Oriente, el budismo, sintoísmo, hinduismo y zoroastrismo, entre otros. Pero ello no debe llevar a engaño: existe una alta capacidad de cohesión dentro de la rivalidad interna de cada confesión, reaccionando frente al enemi-

go común infiel, como la alianza histórica entre protestantes y católicos frente al turco (con la paradójica ausencia de la católica Francia) en el siglo XVI. A su vez, las desafecciones religiosas, consideradas alta traición de lesa divinidad, con frecuencia no poseen tratamiento análogo a la traición política: los reyes cristianos medievales castigaban con relativa moderación las deslealtades de sus vasallos señores feudales, mientras que la cristiandad del Medioevo era implacable ante las herejías (como fue el caso de la albigense); sin embargo, ante un cisma —no herejía— como el de Bizancio, el empleo de la fuerza revestía una legitimación diferente. En el campo teológico, los matices son muy importantes, y para poder apreciarlos es imprescindible un alto grado de conocimiento de la confesión que se pretende analizar. Así, desde el punto de vista religioso, una afrenta puede resultar fácilmente perdonable, o por el contrario irreparable, según el procedimiento seguido para materializarla y su alcance simbólico, como por ejemplo algo aparentemente baladí como causar muerte a un sujeto mediante un tipo de arma, la posición del cuerpo en una ejecución, el lugar, día o la hora de un combate, o el atuendo del combatiente en acción bélica. La inacción de una población podría transformarse rápidamente en clamorosa resistencia si un ataque se efectuase de tal modo que tuviese reminiscencias o posible identificación con un episodio legendario o apocalíptico contemplado en la tradición religiosa del lugar. De igual modo, la amenaza de holocausto nuclear puede no operar como disuasión ante un cuadro de fanatismo religioso preapocalíptico.

El materialismo analítico es falaz. Pretender la exclusividad de los medios de producción como rectores de la Historia, obviando las ideas y credos —a lo sumo calificados como pretextos (el «opio de los pueblos») o consignas propagandísticas—, es una simplificación sesgada, aunque sí es necesario dilucidar cuándo aquéllas son propaganda encubierta de idealismo o realmente consisten en principios religiosos que tratan de aportar su visión y respuesta acerca de una dimensión sobrenatural, y en consecuencia dirigen los procesos sociopolíticos de las naciones que las profesan (3); aunque lo que muchas veces nace desde un órgano propagandístico como instrumento de acción psicológica puede transformarse en credo de la población, de ahí los debates historiográficos sobre reliquias y apariciones. El factor teológico ha de pormenorizarse para saber hasta qué punto es influyente, y cómo debe ser ponderado, a la hora de integrarlo en el análisis estratégico.

Desde el plano psicológico, se cuenta como importante elemento de motivación en el comportamiento humano el sentido que el individuo da a la vida y a la muerte, y una respuesta a dicho planteamiento tiende a ser religiosa; asimismo, para el sujeto, los actos individuales encuentran su máxima justificación en la subordinación a la voluntad de la divinidad. Por tanto, las creencias religiosas explican en gran medida la estructura de las tendencias, temores e inseguridades humanas, y por su alto poder de convicción pueden ser utilizadas como mecanismo de acción psicológica colectiva (4).

En términos generales parece percibirse, en el estilo desarrollado en los estudios estratégicos, una distorsión de enfoque sobre las cuestiones teológicas: en muchas ocasiones no se logra el análisis objetivo, sino que se tiende a la parcialidad o a la reducción simplista (identificando los elementos útiles de la religión con la cultura, el folclore, o costumbrismo) porque existe un amplio desconocimiento del tema. También se emplean repetidamente dogmas científicos falsos, como aquel que afirma que pobreza y radicalismo van unidos (ejemplo claro son las provincias extremeñas y vascongadas de España y su relación con el terrorismo).

El factor teológico opera como un vector capaz de influir de modo imprevisible en el teatro de operaciones: la capacidad de sacrificio por un credo y el apego a valores religiosos no pueden compararse a las lealtades políticas o personales. Así se explica el fallo de las estrategias de acción psicológica en la población: la natural tendencia biológica al bienestar choca con la variable inestable del sacrificio personal de índole religioso. Mantener las creencias en el ámbito del fuero interno se propugna en la sociedad moderna como máxima de tolerancia y convivencia, pero aun cumpliéndose no puede evitarse la orientación interna de los comportamientos individuales externos, pues por mucho que un sujeto encierre sus creencias privadamente, su cosmovisión de naturaleza religiosa regirá sus actos. Las tácticas de alianza y disensión no son aplicables bajo los parámetros usuales en las cuestiones religiosas, por la consabida inestabilidad del factor teológico: la división en las confesiones o la persecución de un credo no actúan como en otros ámbitos o instituciones, puesto que lo que debilita a una empresa o a un gobierno —por ejemplo, la adversidad económica o la muerte de un líder— es perfectamente capaz de fortalecer a una confesión. En consecuencia, prolijos y detallados estudios de prospectiva analítica, confeccionados siguiendo complejos métodos matemáticos y estadísticos, pueden no llegar a conclusiones certeras por fallos iniciales de naturaleza conceptual (5). Es ahí donde el programa informático no puede llegar, puesto que el *input* trae un sesgo de origen. El factor teológico es difícil de concretar en binomios estables de premisas asociadas a consecuencias, puesto que en cada confesión la asociabilidad de hechos difiere, al existir numerosas variables y amplia gama de matices doctrinales (6).

La actualidad de la cuestión es indubitable, ya que las áreas candentes del panorama estratégico global están vinculadas a cuestiones religiosas. Pero es que además el proceso de globalización conlleva un incremento de la trascendencia del factor teológico, puesto que la necesidad de estabilidad, debida a la interrelación geoestratégica y al contacto estrecho entre civilizaciones, aumenta los puntos de conflicto. Las áreas geoestratégicas más sensibles en el siglo XXI están impregnadas de doctrinas ajenas a Occidente: islam, hinduismo, budismo y otras religiones orientales; el pensamiento simbólico presente en todas ellas las hace menos aprensibles desde los parámetros conceptuales occidentales, que conforman las premisas del análisis estratégico. Por poner

un ejemplo de todos conocido, el panorama geoestratégico focalizado en el Oriente Medio; en este teatro puede apreciarse una evidente influencia del factor teológico desde múltiples ángulos: los intentos de constitución del Estado de Israel en Palestina, por ejemplo, fueron desarrollados frente a la alternativa de haberlo fundado en el sur de Argentina, donde hubiera resultado menos conflictivo; razones religiosas del judaísmo impulsaron la alternativa por la denominada «tierra prometida». No obstante, se mantiene el significado sacrosanto de Jerusalem para tres religiones. A su vez, el Reino de Arabia se erige como custodio de los lugares sagrados del Islam, con su propia facción religiosa wahabita. La guerra santa islámica —*yihad*— opera desde una motivación netamente religiosa, que conduce hasta extremos incomprensibles por Occidente (7). Las disensiones internas en el bloque de Estados de religión mahometana, o las posible divisiones entre los israelitas, se explican en gran parte por el factor teológico (facciones sunita, chiíta, wahabita, o partidos Al Fatah y Hamas), aunque el factor teológico opera como nexo contra el enemigo común. La distinción judaica entre los conceptos *eloim, rodef* y *mosher* subyace en el atentado contra Isaac Rabin; paralelamente, el mismo carácter de venganza ante la traición religiosa se dio en los atentados contra El-Sadat y el rey Hussein. La capacidad de rápida extensión de dicho conflicto se da precisamente por el factor teológico, pasando a adquirir concomitancias de alcance global (8).

Delimitación del concepto en cuanto a sus aplicaciones estratégicas

Tal como se ha apuntado anteriormente, surge *a priori* una dificultad al respecto de la concreción del concepto religioso desde la perspectiva de los estudios estratégicos. Bajo dicho punto de vista, no se trata en modo alguno de expresar una definición dogmática ni doctrinal, sino de fijar ciertos pilares que comprenden la construcción del concepto «religión» susceptible de operar como factor teológico en los análisis estratégicos. En consecuencia, cabe dilucidar los siguientes requisitos que delimitan a una confesión:

— Doctrina: sistema de creencias de alcance especulativo sobrenatural (derivan normas y ritos).
— Sociedad: configuración de la idiosincrasia socializada del conjunto de los fieles.
— Institucionalización: estructuración de la clase sacerdotal, líderes o jueces religiosos.

En general no se dan los elementos mencionados con el mismo grado de complejidad o desarrollo en todas las confesiones, y por lo general existen grandes diferencias incluso dentro de una misma. Según la antigüedad, exten-

sión y número de fieles de cada religión, podremos hablar de microsociedades (como el estado Utah y la religión mormona) o civilizaciones (como la civilización cristiana medieval). Estos elementos son escogidos en cuanto poseen operatividad estratégica: pueden conformar fuerzas sociales particularizadas y con un código de conducta diferenciado, organizadas y con alta capacidad de liderazgo; al dotarse de alcance teológico, el nivel de la conciencia de diferenciación, la vocación de dominio fundamentado en la legitimidad que confiere la superioridad y la suprema justificación en la voluntad divina, están dotadas de una potencia exacerbada por la trascendencia religiosa. Es entonces cuando su acción en el campo estratégico irrumpe con particular fuerza, y por ello es susceptible de ser denominado como el «quinto poder».

Cuando se hace referencia a una religión, no se equipara a un sistema de ideas políticas o filosóficas, aunque de aquéllas deriven éstas; el hombre se sabe dueño de la idea y puede modificarla, pero no puede poseer la divinidad en cuanto que no puede alcanzarla. Aunque pueda articularse una definición estándar de la religión manejable para el análisis estratégico y utilizable para aprehender todos los fenómenos confesionales, desde una perspectiva de relatividad es imposible distinguir una religión de una secta, o una religión verdadera sobre las demás falsas: existe una necesidad de absolutez y toma de una posición de referencia para distinguir entre religión verdadera y secta o religión falsa (9). Si se considera secta una escisión de una religión, es imposible fijar el motivo por el cual de secta se erige en religión propia. Las dificultades definitorias según los parámetros descritos se aprecian especialmente en algunos casos, como en los llamados «nuevos movimientos religiosos», o sectas en el lenguaje corriente, que son indefinibles adogmáticamente, dándose una situación de una indefinición apartidista del concepto, aunque coloquialmente se denomine secta a lo que posee elementos extravagantes, prácticas ilegales, están fuertemente jerarquizadas o realizan prácticas paramilitares (10).

En el análisis estratégico también pueden encajar como factor teológico, o al menos operar bajo parámetros similares, determinadas doctrinas políticas o escuelas filosóficas susceptibles de actuar como sistemas cuasirreligiosos, por cuanto poseen una cosmovisión, escatología, vocación de absolutez, e incluso mesianismo (tal es el caso del nazismo y su vinculación con deidades paganas, o el comunismo sin iconografía religiosa). También pueden percibirse ciertas esencias religiosas secularizadas en movimientos no religiosos, o sucedáneos pseudorreligiosos o que funcionan como sustitutivos de la religión en sociedades necesitadas de valores supremos a los que adherirse tras fracasos ideológicos (11).

Doctrinalmente, cada religión articula el recurso al empleo de la fuerza de modo diferente. Para unas, la guerra es medio y fin, puesto que el ideal de la superioridad religiosa se circunscribe a la destrucción de las doctrinas falsas. Otras buscan el abandono de las demás religiones, consideradas erróneas, por medio de la conversión y a través del proselitismo. En la doctrina católica,

para la utilización de la fuerza en defensa de la fe —tanto privada como en guerra— debe haber legitimidad y proporcionalidad como medio de defensa o bien de ataque preventivo o de respuesta (12).

Raíces teológicas ocultas de procesos sociopolíticos

Aunque existen evidentes casos donde afloran a la luz las raíces teológicas de conflictos de alcance estratégico, en general pasa bastante desapercibida la motivación teológica subyacente a procesos sociales o políticos; en cuanto que éstos inciden en el panorama estratégico global, el factor teológico está operando directamente en él. La forma en la cual influye dicho factor teológico puede ser individual o colectiva. Colectivamente, a nivel estatal, como es el caso de los países confesionales (como el Vaticano) o teocráticos (el Reino de Arabia), o en sociedades impregnadas de valores religiosos arraigados propios de su tradición (como es la monogamia en el Occidente, la poligamia islámica, o la más minoritaria poliginia en lugares de Asia); de modo individual, la adscripción ideológica personal de sujetos al menos ocasionalmente influyentes, ubicados en las elites sociales o no, explicará las motivaciones de sus actos y delimitará el campo de acciones u omisiones que entran en su espectro de actuación. Como raíces teológicas ocultas presentes en procesos colectivos, algunos críticos de los modernos *neocons* norteamericanos, al explicar las razones de la intervención de Estados Unidos en Irak, señalan la alianza teológica entre el fundamentalismo judío y el protestantismo norteamericano. El llamado angloisraelismo podría ser uno de los elementos de conexión teológica que contribuiría a tal alianza, además de la mera cooperación geoestratégica en Oriente (13). Igualmente, sobre la alianza táctica de las falanges cristianas y los israelitas en el Líbano, se ha apuntado el trasfondo del elemento teológico. Por otra parte, en la propagación del comunismo por Hispanoamérica, la denominada «Teología de la Liberación» (difundida por las comunidades eclesiales de base) fue un elemento clave; la combinación del factor teológico con la filosofía marxista, aunque al fin evidente, fue solapada inicialmente. Además del uso del catolicismo por los movimientos revolucionarios sudamericanos, la neopagana religión telúrica Gaia y el indigenismo religioso son fuerzas subterráneas del MST, al igual que las religiones precolombinas y el neotribalismo anarcoprimitivista nutren en dicho continente parte del Movimiento Anti-Globalización. Frecuentemente son de gran utilidad los grupúsculos religiosos o sectas de carácter jerárquico, aislacionistas o violentos, para formar infiltrados en instituciones y organizaciones o para acciones terroristas. La indetectabilidad del móvil de actos delictivos —incomprensible por la impermeabilidad de muchas de las doctrinas sectarias— se refuerza con lealtades y pactos de silencio que vinculan a los miembros de las sectas. Las técnicas psicológicas de reforzamiento de actitud se

basan en la combinación de dos vectores-fuerza en la psique del adepto: el exacerbado afán de superioridad personal y la superación del miedo a la muerte.

Una prospectiva teológico-estratégica: la religión en el siglo XXI

Sobre las tendencias religiosas del siglo XXI, puede afirmarse que la polarización también alcanzará al campo teológico. Si bien la potencia militar y económica hegemónica —Estados Unidos— posee en su territorio una gran cantidad de grupos religiosos, aunque su elite y conciencia nacional es de corte protestante, los actuales autores y tratadistas norteamericanos de análisis de política exterior norteamericana y orden mundial son proclives a una convivencia religiosa de interrelación (14). El proceso de Globalización y el «choque de civilizaciones» tienden a la amalgama de las religiones y, así, los elementos de concordancia que son comunes a todas ellas, la suprema referencia a los derechos humanos y el respeto al hecho religioso, regirán el nuevo orden global. Conforme a las modernas tendencias filosóficas, puesto que al fin y al cabo las respuestas a los grandes interrogantes existenciales bajo la premisa de la permanencia de una divinidad son tarea de las religiones, según los mencionados autores es posible un consenso teológico que armonice todas las lecturas proporcionadas. En consecuencia, el sincretismo religioso evita el choque de civilizaciones desde la perspectiva de Hungtington. Algunas prevalecerán por cuanto sirven de modelo ecléctico (especialmente el budismo), mientras que otras serán más resistentes en relación directa a su incapacidad de amoldarse a la «religión de las religiones». Inevitablemente se producirá una tensión permanente entre aproximación (como en su día se dio entre *ostpolitik* y ecumenismo) y exclusividad religiosa. Sin embargo, la resistencia a la integración en un credo de reunión confesional es mayor, revistiendo posibles rasgos de peligrosidad, cuanto mayor es el acoso a la exclusividad. El acorralamiento favorece en muchas ocasiones el rebrote virulento de la reivindicación doctrinal en estado puro. Los procesos de mutación naturales generan inestabilidad al ser inducidos, máxime si se emplean presiones (y generan reacción violenta, como el radicalismo islámico en Jordania, Turquía, Argelia o Marruecos). La paz es por todos considerada como elemento común de consenso; la guerra religiosa es intrínsecamente conflictiva, pero si la paz es «la tranquilidad dentro del orden» (Santo Tomás) habrá que analizar cómo cada cual entiende cuál es el orden correcto. En términos extremos, la alternativa globalizadora religiosa es diáfana: o se llega a una amalgama interreligiosa general (lo cual es difícil por la inestabilidad y la tendencia a la fragmentación) o se produce el predominio absoluto de una religión vía confrontación.

Conclusión

Es necesario renovar la aplicación, con propiedad y precisión, del factor teológico a los estudios y análisis estratégicos. No se pretende con ello la proposición concreta de un modo de actuación, sino tan sólo considerar dicho factor como variable a incluir, con el peso y cualidad que le corresponde, en el análisis. Es un factor a tener en cuenta bajo sus particularidades de comportamiento, y se resalta su importancia fundamental para los estudios estratégicos. El uso de la fuerza y la resistencia a ésta están influidos en buena parte por el elemento teológico; migraciones, integración social, sistema educativo, creación de opinión desde los medios de comunicación, etc., se asocian a la inestabilidad en gran parte por las diferencias religiosas.

La revolucionaria tendencia filosófica hacia la religión sincrética del siglo XXI necesita conocer bien todas las religiones para construir una amalgama viable y asegurar su estabilidad y permanencia, puesto que el eclecticismo puede descomponerse en facciones, según la particularización especial de algún elemento doctrinal, por la acción carismática de líderes, o por la interpretación dispar de acontecimientos. En consecuencia, si existe una autoridad mundial, habrá un organismo interpretativo teológico regido bajo el consenso, en aras de la estabilidad religiosa. Teóricamente caben tres posibilidades: triunfo del sincretismo, prevalencia hegemónica de un credo y permanente coexistencia conflictiva en diversos grados entre varios credos en un inestable equilibrio con constante reasignación de fuerzas.

Integrando el factor teológico en el análisis particularizado, para lo cual resulta imprescindible la completa comprensión de las confesiones utilizando la terminología propia de la disciplina, se reforzará la capacidad analítica desarrollada en los estudios estratégicos, y la acción de comprensión, influencia y prospección sobre el campo teológico será en mayor medida efectiva. En palabras de Joseph S. Nye Jr., en la sociedad de la abundancia de información, la «atención se erige en valor de referencia».

---

(1) Como es sabido, el término «estudios estratégicos» es utilizado profusamente en la actualidad, y es referencia de diversas instituciones especializadas en análisis políticos a escala global. Se ha señalado el período de los años 50 como la época de la aparición de los estudios estratégicos como disciplina individualizada dentro del campo general de las relaciones internacionales, vinculándose su aparición al nuevo escenario estratégico mundial provocado por el despliegue de armas nucleares. Sobre la exacta definición del término, se ha destacado la dificultad de acotarlo al carecer de límites precisos, y para ello se identifica en principio como peculiaridad propia el hecho de que su objeto de estudio es la estrategia militar; como la mayor parte del poder militar pertenece a los Estados, los estudios estratégicos tratan esencialmente del uso de la fuerza en y entre los estados. Sin embargo, esta simplificación no es viable, puesto que la tecnología y las telecomunicaciones han cambiado el panorama militar clásico, las interrelaciones entre lo civil y lo militar, y entre lo nacional y lo internacional, complican la defini-

ción del análisis estratégico, que se configura como escuela académica en la época de la globalización mientras se diluyen las soberanías y los entes económicos privados trasnacionales rivalizan y hasta superan el poder de muchos Estados. Si bien los temas de los estudios estratégicos varían constantemente con los avances técnicos y nuevos conflictos, los conceptos poseen cierto grado de permanencia. Entre las relaciones internacionales y los estudios estratégicos no debe efectuarse una separación radical, al existir una relación de interdependencia basada en la división de tareas (Buzan, B. *Introducción a los Estudios Estratégicos, tecnología militar y relaciones internacionales,* pp. 12-26, Madrid 1991). William S. Lind afirma la creciente ausencia de distinción entre el mundo civil y el militar (Lind, W. S. *El cambio del rostro de la Guerra: entrando en la cuarta generación*, Marine Corps Gazette, USA, 1989). En España, los estudios estratégicos se desarrollan principalmente en la última década (actualmente se cuentan 29 centros españoles especializados, tanto públicos como privados, civiles y militares), siguiendo la doctrina académica de Estados Unidos y el Reino Unido.

(2) En el año 2000, se establecía el siguiente *ranking* mundial por creyentes: mahometanos: 1.150.000.000, católicos romanos: 1.050.000.000, protestantes: 500.000.000, ortodoxos: 170.000.000, religiones hindúes: 820.000.000, religiones orientales: 350.000.000, judíos: 20.000.000. (Brunori, P. *La Iglesia Católica: fundamentos, personas, instituciones*, p. 21, Madrid 2000).

(3) Es representativa la disensión historiográfica entre especialistas en las cruzadas de Tierra Santa, como René Grousset y Hans E. Mayer. Si para el primero, aquéllas fueron una gesta esencialmente movida por la piedad, el profesor Mayer aporta en su análisis lo que considera pruebas de la instrumentación del factor religioso para impulsar una empresa de intereses temporales político-económicos. (Grousset, R. *La Epopeya de las Cruzadas*, Madrid 2002; Mayer, H. E. *Historia de las Cruzadas*, Madrid 2001).

(4) Sobre las técnicas para la acción psicológica en la población, el coronel Gosálbez ha destacado cómo en el reforzamiento de actitudes, en la sensibilización de la población, cabe el «proporcionar seguridad en relación con [ciertas] convicciones, garantizando su eficacia y convenciendo de su verdad y razón». (Gosálbez Celdrán, A. *Estrategias para la Acción Psicológica*, p. 92, Madrid 1987). En tiempo de guerra, esta acción trasciende al ámbito bélico, por lo que «en el propio teatro de operaciones el adversario, los beligerantes o los actores de la violencia pretenden obtener una legitimidad, es decir, actuar en nombre de un pueblo, de una comunidad, de una minoría religiosa, étnica u otra. El sentido que cada uno de los protagonistas da a su guerra crea una verdadera "guerra del sentido" y en consecuencia existe una confrontación de legitimidades que encuadra y justifica la de las armas». (Francart, L. *Las acciones en los campos psicológicos*, Revista *Défense Nationale*, febrero 2000).

(5) En cuanto al problema cualitativo en la prospectiva, «cuando entramos en el campo de las ciencias sociales, la predicción se complica de tal modo que cualquier metodología determinista es inviable. Antes del uso de la prospectiva, se utilizaban fundamentalmente estudios estadísticos de tendencias, con el peligro que supone cualquier extrapolación. La principal dificultad de estos métodos es el hecho contrastado de que el futuro no sólo es evolución, es también mutación y no hay una teoría satisfactoria para el estudio de las mutaciones». (Vinuesa Guerrero, B. *La prospectiva, una herramienta usada por el Mando de Adiestramiento y Doctrina para vislumbrar el futuro del Ejército*, Revista *Arbor*, p. 478, marzo 2000). En el análisis prospectivo «ver con amplitud supone para el analista de inteligencia una cuidadosa consideración de todos los factores relevantes, de todos los componentes en el ambiente multidisciplinar en el que se desenvuelve su actividad (...). Analizar profundamente le supone, aparte del rigor científico de sus juicios, incorporar a su metodología unas técnicas auxiliares adecuadas» (Arregui Asta, A. *Inteligencia y planificación en el Ejército. Una aproximación prospectiva*, Revista *Arbor*, p. 460, marzo 2000).

(6) Como ejemplo se cita un estudio demográfico sobre natalidad en Jordania. En el cuadro estadístico elaborado sobre las razones esgrimidas por las encuestadas para no utilizar métodos de control natal, se cuentan el epígrafe «oposición al uso», y dentro de éste, el subepí-

grafe «prohibición religiosa» y, por otro lado, se refiere el apartado (en el epígrafe «Otras razones») «los niños son voluntad de Dios»; evidentemente ambas argumentaciones son motivos religiosos, no obstante lo cual los técnicos estadísticos separan los resultados para incluirlos en dos apartados diferentes, lo que supone un desacierto conceptual. Pero es que además no se explicita —probablemente por sobreentenderse— en qué sentido el Islam prescribe la prohibición o interpreta la voluntad divina. (Department of Statistics - H. Kingdom of Jordan, Jordan Annual Fertility Survey 2.000, pp. 32-33). Si en base a las estadísticas y datos recogidos durante años (donde los factores religiosos u otros de influencia religiosa no están adaptados a las particularidades musulmanas) aplicamos sistemas prospectivos —como los métodos de Escenarios, Delphi, Impactos Cruzados y Planteamiento Basado en Supuestos—, no es fiable el resultado prosprectivo alcanzado, al menos en la medida en que la variable teológica es inexacta.

(7) En la figura del *shahid*, el factor teológico opera tanto en la vertiente netamente religiosa —caso del teocrático Hamas— como en la sociopolítica —caso de la laicista Brigada de los Mártires de Al-Aqsa—; los voluntarios no son necesariamente marginales, pobres o incultos, sino que frecuentemente dejan un futuro prometedor para ofrecerse como *shahid*; tal palabra no es unívoca de mártir ni de cruzado, de origen cristiano, y aunque en efecto se relacionan tres elementos —sacrificio religioso, ofrecimiento de la propia vida y defensa de la fe— existen diferencias importantes debidas a la doctrina religiosa sobre la guerra, la defensa de la fe y el respeto a la vida. El mártir pierde la vida pasivamente en nombre de la fe por causa de quienes la atacan; el cruzado lucha activamente en defensa de la fe exponiendo su vida al peligro, pero no matándose; el *shahid* es diferente, aunque posee una conducta activa similar al cruzado y un sacrificio personal, como el mártir. Sobre el perfil psicológico de los *shuhada*, se afirma que «de las descripciones de la prensa y las declaraciones de quienes los conocen, no se trata de lo que los psicólogos definirían como de tipo suicida: no son depresivos, impulsivos, solitarios o desesperados, con historias de dificultades personales. Ni parecen empujados por la frustración económica» (Margalit, A. *Los Terroristas Suicidas*, Revista *Política Exterior,* n.º 92, p. 95, abril 2003).

(8) La rapidez de la extensión de los conflictos por vía religiosa es notoria. La cuestión israelita de Oriente Medio se ha propagado por todo el mundo, de forma que el sionismo se identifica por sus antagonistas como un judaísmo imperialista laico. Desde la óptica judía, ello se relaciona con las raíces de la Shoa «Le discours antisioniste, lancé en pâture à l'opinion, a créé le châinon manquant entre l'anti-israélisme de circonstance et l'antisémitisme refoulé. La culpabilité d'Israël, justifiée par son essence sioniste, procure à l'antisémitisme un semblant de légitimité en l'abritant sous des considérations de politique internationale; par ailleurs, l'antisionisme ajoute un ressort á l'hostilité antijuvie traditionelle en lui gagnant des adeptes dont la motivation premiére était liée, consciemment pour le moins, au conflit israélo-arabe» (Poliakov, L. *Histoire de l'Antisémitisme,* París 1991). Sobre la fuerza internacional del Islam, «especialmente desde el triunfo de la revolución jomeinista en Irán sobre la dictadura proocidentalista del sha, ha retomado la obsesión sobre el resurgimiento islámico; adobada también, como es habitual, por todos los estereotipos acuñados por la ignorancia» (Mesa Garrido, R. en *El Islam: Presente y Futuro*, p. 92, CESEDEN, Madrid 1999).

(9) Hace unos años, en su refutación —en artículo periodístico de opinión— a la Declaración *Dominus Iesu* de la Sagrada Congregación para la Doctrina de la Fe, A. Garrigues Walker niega la legitimidad de una confesión (en este caso la católica) para autoerigirse en única religión verdadera. En base a dicho aserto, todas las religiones son verdaderas y ninguna puede negar a las demás, aunque éste sea el camino siempre utilizado para autojustificar la doctrina propia.

(10) Definir sociológicamente el término «secta» utilizando sus caracteres externos es difícil, y su conceptuación ambigua y limitada: separación de la sociedad, creencia en el inminente fin del mundo, disposición a la entrega de la vida por la causa, culto al líder, reglamento estricto, liturgia extravagante, austeridad, proselitismo, etc.; son características que, mientras sean lícitas y voluntarias, sin coacción ni explotación del adepto, legalmente entran en la esfera de la

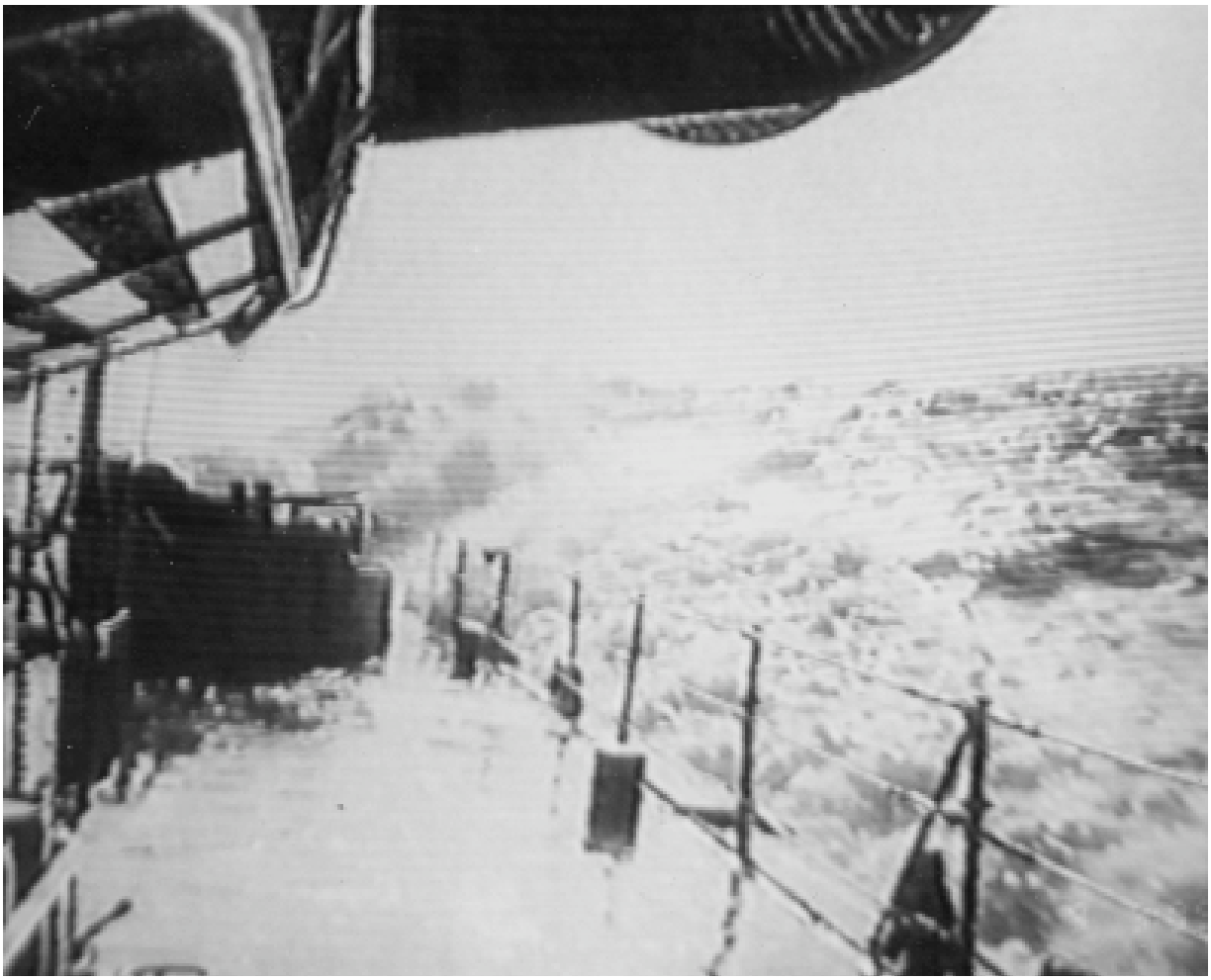
libertad individual desarrollada de modo asociativo para dar cauce a las creencias. Además, muchos de estos caracteres se dan en organizaciones o agrupaciones no religiosas, como los ejércitos, escuelas filosóficas e incluso algunas empresas. Si en el seno del grupo religioso se realizan prácticas delictivas, parece no haber duda sobre la negatividad de aquél, pero en el caso de no producirse, la mayor o menor singularidad del régimen de vida interno basado en la propia doctrina pertenece al ámbito de la libertad de creencias y forma personal de vivir el fenómeno religioso. Ciertas agrupaciones anti-secta, como el *Anticult Movement,* insisten en el comportamiento y no en la doctrina para catalogar a las sectas (Guerra Gómez, M. *Diccionario Enciclopédico de las Sectas*, p. 63, Madrid 1999). Desde la aconfesionalidad legal, el principio «la ley no conoce herejía» le impide apoyar un dogma (Burkholder. «*The Law Knows no Heresy*»: *Marginal Religious Movements and the Courts*, p. 30, proceso de la Corte Suprema de Estados Unidos en el caso Watson vs. Jones, 1872).

(11) Estudiando la política de cambios sociales en la China posmaoísta, Sean Golden afirma que «El fracaso del modelo soviético y de la ideología maoísta, así como sus recelos hacia la ideología "occidental", han obligado al Partido [comunista chino] a buscar en la rehabilitación de Confucio y de los valores tradicionales confucianos una alternativa al consumismo que ocupa el vacío "espiritual" dejado por el maoísmo». (Golden, S. en *El nuevo orden internacional en Asia-Pacífio*, p. 176, Madrid 2002).

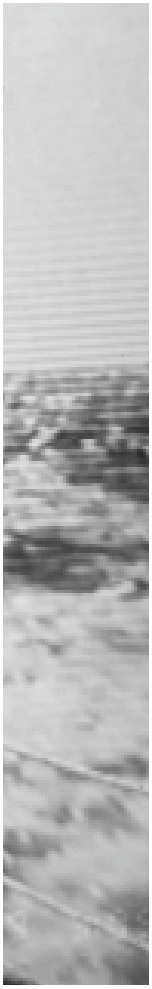
(12) Tanto en el caso de las cruzadas a Tierra Santa o la Reconquista española, el concepto doctrinal católico es el uso de la fuerza con el fin de liberar un territorio para ponerlo bajo el *imperium* de la Cristiandad o neutralizar la fuerza anticatólica, pero no matar directamente al infiel por el hecho de serlo. Los delitos de «lesa divinidad» que conocía el Santo Oficio —con jurisdicción sobre los fieles— sí eran castigados con la pena de muerte, bajo el principio de justicia vindicativa.

(13) Por «angloisraelismo» se conoce una doctrina emanada de un movimiento que cree que los anglosjones descienden biológicamente de los israelitas, a través de quienes fueron deportados por los asirios al Norte de Europa en el siglo VIII a. C., posteriormente asentados en Gran Bretaña y Estados Unidos; «de este movimiento se nutre el Ku-Klux-Klan (...) y de su seno han nacido algunas sectas en USA». (Guerra Gómez, M., *op. cit.* p. 62).

(14) Joseph S. Nye Jr. defiende la importancia del «poder blando» americano y la imposición del american *way of life* y sus valores «espirituales» como modelo sociocultural, en cuanto cauce de control e influencia; Samuel P. Hungtington afirma la necesidad de la configuración de un sincretismo sociocultural, religioso y político; en suma, una amalgama de idiosincrasias para configurar una civilización global estable; para Zbignieb Brzezinski, Estados Unidos constituye la última potencia hegemónica de la historia, a causa del multiculturalismo, pero será necesaria una coordinación entre diferentes centros coordinados por otras potencias; enlaza con esta última tesis la defendida por Robert Kagan, por la cual Estados Unidos corresponde la función rectora del orden mundial, ante la decadencia de Europa; la equiparación entre nacionalismo y fundamentalismo se debe a Ralph Peters, quien defiende la necesidad de que Estados Unidos debe ser temido por los «Estados fracasados», para que pueda trabajarse a favor del orden mundial; más crítico, William Pfaff ha denunciado las creencias básicas de la política exterior norteamericana: mesianismo, egolatría y belicosidad nacional, protagonizadas desde el *lobby* armamentístico. Creemos poder realizar una aplicación común de las tesis defendidas por los autores precitados al campo teológico, siguiendo principalmente a Hungtington, para concluir que desde Estados Unidos se promueve un movimiento de globalización religiosa presidida por los valores espirituales norteamericanos en busca de la concordia teológica para crear la futura religión sincrética mundial (Nye, J. S. *La Paradoja del Poder Norteamericano*, Madrid 2003; Hungtington, S. P. *El choque de civilizaciones y la reconfiguración del orden mundial*, Barcelona; Brzezinski, Z. *El gran tablero mundial. La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*, Barcelona; Kagan, R. *Poder y Debilidad*, Madrid 2003; Peters, R. *Fighting for the Future. Will America triumph?*, USA 1999; Pfaff, W. *Barbarian sentiments: America in the new century,* USA 2000).



Destructor *Almirante Ferrándiz* (D-22) corriendo un temporal en el golfo de León. El *Almirante Ferrándiz*, segundo buque de la serie comúnmente conocida como los «cinco latinos», componentes de la 21.ª Escuadrilla con base en Cartagena, fue dado de baja en la Armada el 18 de septiembre de 1987 . (Foto: J. Bofill).





LEY DE TROPA Y MARINERÍA. UNA APROXIMACIÓN NUMÉRICA AL MODELO DE TRAYECTORIA PROFESIONAL

Manuel LUACES SANJUÁN

Introducción

EL objeto de la Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería, recientemente promulgada, es establecer las medidas dirigidas a consolidar la plena profesionalización de la tropa y marinería de las Fuerzas Armadas. Con su aplicación y desarrollo reglamentario consecuente, se han de concretar las bases y la estructura del nuevo modelo de trayectoria de esta categoría. El motivo de esta líneas es presentar los resultados de una pros-

pección teórica, hecha en líneas generales y a largo plazo, que nos permita anticipar en términos numéricos algunos de los previsibles efectos que se derivarán de la fijación de los efectivos de cada uno de los distintos compromisos y condiciones que se recogen en la ley.

Acerca del contenido de la Ley

Para alcanzar su objeto reconocido, esta Ley de Tropa y Marinería —en adelante nueva Ley— viene a establecer un nuevo sistema que posibilitará al soldado y marinero una prolongada relación temporal con las Fuerzas Armadas, a la par que contempla un abanico de salidas laborales y unas medidas socioeconómicas que tendrán en cuenta los años de servicio prestados, de forma que la incorporación a las FAS se configure como una opción atractiva para muchos de nuestros jóvenes, compensando así la dureza e incomodidades propias del servicio de las armas.

El modelo definido por la nueva Ley garantiza a los soldados y marineros la posibilidad de completar su trayectoria profesional, iniciada con una relación de servicios temporales concretada en un «Compromiso Inicial», para ofrecerles la opción de suscribir su continuidad mediante un nuevo «Compromiso de Larga Duración».

Paralelamente a este Compromiso de Larga Duración existirá la modalidad de «Condición de Permanente», a la que se podrá acceder desde él, una vez perfeccionado el tiempo de servicio y demás condiciones que reglamentariamente se determinen, con la que adquirirán, en su momento, tal como se prevé en la disposición final segunda de la nueva Ley, la condición de «Militar de Carrera».

A modo de resumen, y aún a reserva de lo que pueda disponerse y concretarse en el detalle del desarrollo reglamentario de la nueva Ley, el modelo de trayectoria profesional de esta categoría quedará establecido así:

Compromiso Inicial (CI) (carácter temporal)

— Lo podrán suscribir los mayores de dieciocho años y menores de veintisiete. Su duración será de dos o tres años, renovable por periodos de igual duración hasta completar un máximo de seis años.

Compromiso de Larga Duración (CLD) (carácter semipermanente)

— Lo podrán suscribir, desde el compromiso inicial, aquellos militares con más de cinco años de servicios y que cumplan las condiciones y

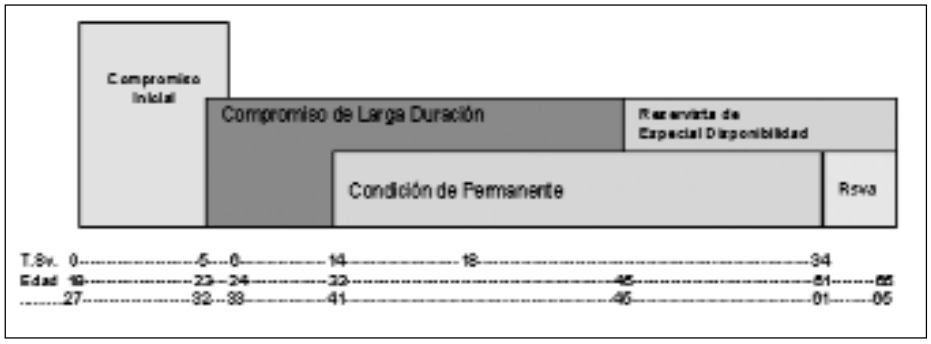
requisitos que reglamentariamente se establezcan. Este compromiso finalizará al cumplir los cuarenta y cinco años de edad y podrá resolverse por diversas causas, tanto a instancia de parte como de oficio. La resolución de este compromiso, bien por petición expresa por parte del interesado (con un preaviso de tres meses) o de oficio, por insuficiencia de condiciones psicofísicas, o de las facultades profesionales, y bajo ciertas condiciones —diez años de servicio, habiendo permanecido los dos últimos anteriores a la resolución en situación de servicio activo— dará derecho a percibir una prima por servicios prestados, que será proporcional al tiempo servido. También tendrán derecho a esta prima aquellos que, a la finalización de compromiso por haber cumplido los cuarenta y cinco años de edad, hayan perfeccionado al menos dieciocho de servicio, siempre y cuando no adquieran la condición de «Reservista de Especial Disponibilidad», ya que de adquirirla tendrían derecho a percibir una asignación retributiva mensual incompatible con dicha prima.

Condición de Permanente (CP) (carácter permanente)

— Podrán acceder a esta condición aquellos que tengan suscrito un Compromiso de Larga Duración y con más de catorce años de servicio, en las plazas y condiciones que reglamentariamente se determinen. Está previsto que estos militares, a partir de la edad de cuarenta y cinco años, pasen a desempeñar preferentemente, y de acuerdo con las necesidades de los Ejércitos, funciones logísticas y de apoyo a la Fuerza.

Aquellos militares que finalicen su Compromiso de Larga Duración por haber cumplido los cuarenta y cinco años de edad y hayan perfeccionado, al menos, dieciocho de servicio, podrán adquirir la condición de «Reservistas de Especial Disponibilidad» (RED), condición que mantendrán hasta cumplir los sesenta y cinco años de edad, a no ser que renuncien a ella, hayan sido declarados en situación de «gran invalidez», o de «incapacidad total», por causa de incompatibilidad retributiva. Estos reservistas no tendrán la condición de militar, pero se encontrarán dispuestos a ser activados e incorporarse al servicio activo en las FAS cuando así se determine, recuperando entonces la condición de militar, manteniendo el empleo y la especialidad adquirida. Durante el tiempo que permanezca en esta condición, el reservista tendrá derecho a percibir una asignación, por disponibilidad, por un importe de 7.200 euros al año, distribuida en doce mensualidades, que podrá ser actualizada por Ley .

La estructuración del modelo básico de trayectoria profesional de la categoría de tropa y marinería, queda expuesta de modo esquemático en el siguiente gráfico, con indicación de las edades mínimas y máximas de acceso



a las FAS, así como los tiempos de servicio correspondientes a cada uno de los compromisos, condiciones y situación de reserva.

Expectativas que se abren con la nueva Ley

En el proyecto del Plan Global de Calidad de Vida del Militar ha quedado recogido, como uno de los objetivos a alcanzar en lo que se refiere a su público objeto, la «estabilidad en el empleo»; entendiéndose como tal la necesidad del individuo derivada de la incertidumbre existente ante el futuro. En ella influye, cómo no, la posibilidad de permanencia en el Servicio en las FAS, a lo que coadyuvará, en el caso que nos ocupa, y a la luz de la nueva Ley, la posibilidad de acceder a la nueva modalidad de Compromiso de Larga Duración por la cobertura económica que su resolución o finalización conlleva —además de la ya existente Condición de Permanente—.

La escasa respuesta positiva que de forma endémica ha venido teniendo el proceso de captación y retención, así como el intento no ya de aumentar, sino de mantener un aceptable nivel de efectivos de tropa y marinería, ha llevado en algún momento pretérito a bajar los requerimientos mínimos de los niveles educativos para el ingreso en las FAS, e incluso los de la capacidad psicofísica. De ahí que ante las posibilidades que se abren con la nueva Ley, y caso de mantenerse la misma línea anterior, se podría fácilmente caer también en la tentación de ofrecer una estabilidad a ultranza en el empleo (servicio) con el objeto de captar y retener los efectivos necesarios, en competición, si cabe, con las Fuerzas de Seguridad o con el mercado laboral, estableciendo para ello unos elevados porcentajes para los efectivos de los «Compromisos de Larga Duración» y los de la «Condición de permanentes» sobre el total de los de esta categoría, aunque esto, a su vez, también suponga tener que asumir una notable disminución en los efectivos del personal en «Compromiso Inicial», modalidad que agrupa al personal del segmento más joven y que constituye la fuente primaria que ha de alimentar en cantidad y calidad al del

Compromiso de Larga Duración y al de la Condición de Permanente mediante los oportunos procesos de selección. También supone asumir el ineludible envejecimiento medio de sus miembros a medio y a largo plazo, incrementado, si cabe, por el aumento previsible de tres años en la edad de pase a la situación de reserva del personal de la «Condición de permanente», al pasar ésta de ser de los cincuenta y ocho años actuales a los sesenta y uno (que se prevén en la nueva Ley de la Carrera Militar) en atención a la consideración prevista de militares de carrera del personal de esta particular condición, con la específica limitación a seis años en el empleo para los cabos mayores.

Este envejecimiento medio afectaría previsiblemente a la eficacia de las unidades de la Fuerza, razón de ser de las Fuerzas Armadas, por la presumible disminución de la capacidad psicofísica media de este personal, circunstancia que ya es anticipada, de alguna forma, en la nueva Ley, cuando advierte y prevé separar del ámbito de la Fuerza al personal de esta categoría al alcanzar la edad de cuarenta y cinco años de edad, que pasaría a desempeñar desde entonces, «preferentemente y de acuerdo con las necesidades de los Ejércitos, funciones logísticas y de apoyo a la Fuerza».

Aun admitiendo, porque así nos conste por fehaciente y repetitivo, que el nivel de la técnica imperante que actualmente impregna —y supuestamente aún más en el futuro— casi todas las actividades de las FAS permitirá el normal y eficaz desempeño de muchas tareas en el ámbito de la Fuerza por parte de un segmento de personal que hasta no ha mucho lo hacía impensable, dados los requerimientos de aptitud psicofísica necesarios, no por ello será posible hacer tabla rasa con todo y caer en la simplificación de que absolutamente todas ellas podrán ser resueltas, tanto ahora como en el futuro, de la misma manera.

Cierto es que la adopción de los límites de edades como únicos elementos de criterio diferenciadores de posibles capacidades —en este caso psicofísicas— no pueden constituirse, en modo alguno, en factores absolutos; pero también no es menos cierto que el límite aquí establecido —cuarenta y cinco años— nos puede llevar al entendimiento de que por debajo de esta edad, todos y cada uno de los miembros de esta categoría tienen la aptitud psicofísica necesaria para poder desempeñar sus cometidos en destinos del ámbito de la Fuerza; la realidad es bastante distinta.

Si bien la edad media considerada como idónea en los miembros de la categoría de tropa y marinería —principalmente de tropa— para cubrir puestos propios de las unidades de la Fuerza es la que va desde los veinticuatro a los veintisiete años, horquilla en la que teóricamente se conjuntan de forma equilibrada la capacidad física y el desarrollo psíquico del individuo, ésta, de carácter empírico, es del todo inasumible en la práctica por razones obvias, aunque, en beneficio de las partes y sin gran menoscabo de la eficacia pretendida, es posible ampliarla hasta dejarla definida entre los veinte y los treinta y tres años —el personal en el tramo de edad de los dieciocho a los veinte años se considera que se encuentra en proceso de formación personal integral, por

lo que debería tomarse la precaución de encuadrarlo entreverándolo entre otros grupos de mayor edad para asegurar la capacidad media del conjunto—. De ahí que, en términos generales y resumiendo, es necesario que las unidades operativas de la Fuerza cuenten con un adecuado contingente de personal joven —por debajo de los treinta y tres años, salvo excepciones, que siempre las habrá— para así cubrir adecuadamente sus necesidades específicas, y no estamos hablando en abstracto de un escalón más de la milicia, sino de aquellos de sus miembros que constituyen la base de las Fuerzas Armadas: el soldado y el marinero, de quienes, en definitiva depende, en gran parte, su eficacia, como así se reconoce y se recoge en las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas en su artículo 49.

Al margen de espurias formulaciones y manejo de conceptos, a veces rayanos en la entelequia, para soslayar el hablar del combate, conflictos armados o de la misma guerra en sí, será este personal quien a la postre, con «sus» armas en la mano, pondrá por obra lo proyectado en los niveles jerárquicos superiores.

Con las expectativas que abre el nuevo sistema, los órganos responsables de la captación habrán visto el cielo abierto en su ardua labor de intentar convencer al personal de los posibles beneficios y ventajas del servicio en las FAS. Asimismo, los órganos encargados de la gestión de esta categoría también vislumbrarán mejoras en su incesante labor de auténtico encaje de bolillos para cubrir las plantillas de las UCOs en la cantidad y calidad adecuada, aunque también es cierto que la variedad de modalidades que ahora se presentará —con sus correspondientes y diferentes capacidades y habilitaciones— puedan causarle, como mal menor, algún que otro quebradero de cabeza en la provisión de los puestos orgánicos.

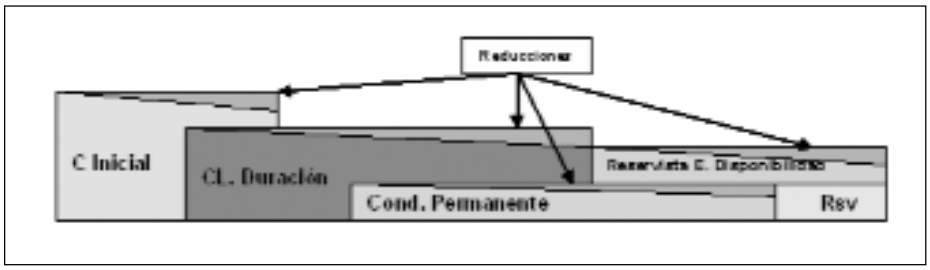
Las necesidades, en cuanto a los perfiles psicofísicos tipo requeridos, no sólo serán distintas según las unidades, centros y organismos de que se trate, sino también dentro de ellos mismos. Si bien esto puede presentarse relativamente claro entre una unidad de la Fuerza y un centro u organismo de apoyo a la Fuerza, ya no lo será tanto si se consideran entre las distintas unidades de la misma Fuerza. Por poner un ejemplo, no es posible asumir el mismo porcentaje de tropa de edad añosa en los batallones de desembarco de la Brigada de Infantería de Marina del Tercio de Armada que en su Grupo Logístico de Combate o en su Unidad de Base (parecida comparación se podría hacer entre los embarcados en un buque de aprovisionamiento que en un submarino o un patrullero).

Ya ha habido antecedentes —año 2002, y al amparo de la legislación anterior— en los que se ampliaron las posibilidades de permanencia del personal de esta categoría con el objeto de constituir un factor atractivo en apoyo a la difícil labor de captación y aún a la de retención, lo que llevó a elevar el porcentaje de los efectivos de la «Condición de Permanente» hasta un 30 por 100, porcentaje más efectivista que ponderado por su carácter igualatorio. Esta oferta resultaba engañosa en la realidad, ya que este «generoso» porcentaje de «permanentes» —sobre el total de efectivos— venía a suponer que tan

sólo un magro 11,96 por 100 del contingente anual ingresado en filas, una vez normalizado el modelo de trayectoria en el tiempo, podría tener acceso a la Condición de Permanente.

Cualquier intento de estructuración o reestructuración del recurso de personal ha de estar fundamentado en el convencimiento de que éste constituye en sí un «sistema vivo», en el que los individuos han de integrarse, evolucionar, cesar y ser reemplazados siguiendo un proceso regenerativo lógico de acuerdo con un ritmo lo más constante posible para no dar lugar a situaciones de carencia o sobrecarga de efectivos en determinados niveles, por lo que, en el sostenimiento de su evolución «natural y previsible» no son aconsejables los acelerones ni los frenazos, ya que entonces el sistema se resentiría y su estructura acabaría por desmoronarse antes o después, recreándose a la larga los problemas que con ello se pretendían solucionar. Cualquier modificación en profundidad ha de ser, necesariamente, hecha con una amplia perspectiva de futuro, y no condicionada por cualquier medida apresurada, ávida de resultados inmediatos de cobertura numérica y generadora, a la postre, de falsas expectativas.

Los efectivos de esta categoría, además de estar sujetos al drenaje natural previsible, consecuencia de las finalizaciones de compromiso, pases a la situación de reserva y promoción interna, lo estarán también a otro de carácter no previsible, fruto de las resoluciones de compromisos, decesos y otras bajas en el servicio por diversas circunstancias.



Prospección del modelo de trayectoria

Los parámetros condicionantes y reguladores de los posibles modelos de trayectoria profesional de esta categoría son múltiples (edades de ingreso, finalizaciones de compromiso y condición, promoción interna, pases a la situación de reserva y al retiro, tiempos de servicios efectivos en cada compromiso o condición, efectivos totales y parciales, por Compromiso y Condición, y sus bajas, por resoluciones de compromiso, por decesos, etc.). De todos ellos, y para permitir la construcción de las posibles variantes del

modelo matemático básico de trayectoria profesional objeto de este análisis, han sido tenidos en cuenta y tratados como variables independientes, aquellos cuyo carácter es previsible. Los parámetros de carácter no previsible que configuran principalmente las bajas por causas indeterminadas han sido agrupados en «reducciones», expresadas en términos de porcentajes sobre los efectivos de cada compromiso, condición y situación. En el caso concreto aquí presentado, de carácter teórico, a estas reducciones, tratadas en su generalidad, se le ha asignado el valor cero, por cuanto su cuantificación precisa tan sólo será posible obtenerla con la experiencia habida en el tiempo.

Para la elaboración del modelo se ha partido de los valores que, para los tiempos de servicio y edades de cambio de situación y condición, aparecen prefijados en la nueva Ley, mientras que se mantienen con carácter de independientes los correspondientes a los Efectivos Totales: los de los «Compromisos Iniciales» (CI), los de los «Compromisos de larga Duración» (CLD) y los de la «Condición de Permanente» (CP), puestos aquí de manifiesto mediante las relaciones de porcentajes existentes entre ellos.

Para la prospección de este posible modelo de estructuración y evolución en condiciones normalizadas conforme a la Ley, se ha definido un hipotético Cuerpo en el que la Fuerza constituya el grueso de su organización. Como base de partida se han tomado los valores que se señalan a continuación, para luego, mediante variaciones significativas limitadas en los porcentajes que relacionan entre sí a los indicados, tratar de obtener alguna conclusión en visión «macroscópica» de su previsión numérica.

Concretando:

Efectivos Totales de Tropa (ET)	5.500
Porcentaje de efectivos de CI sobre los Efectivos Totales.....	50 por 100
Porcentaje de efectivos de CLD sobre los Efectivos Totales.....	25 por 100
Porcentaje de efectivos de CP sobre los Efectivos Totales.....	25 por 100
Variaciones a considerar en el porcentaje de los efectivos de CP	(+/-) 10 por 100

La distribución del total de los efectivos en Compromiso Inicial (CI) en los de Compromiso de Larga Duración (CLD) y en los de la Condición de Permanente (CP) para cada uno de los porcentajes elegidos es la que figura en el cuadro siguiente, y en el que también se presentan los efectivos correspondientes al segmento de «Jóvenes» (EJ) —por debajo de los treinta y tres años—, al de «Senior» (ES) —entre los treinta y tres y los cuarenta y cinco— y al de «Veteranos» (EV) —entre los cuarenta y cinco y sesenta y un años—.

De forma adicional, también en este cuadro, se presentan bajo el epígrafe EM los efectivos de «Mayores» —suma de los «Senior» (ES) y «Veteranos» (EV)—; bajo el de RSVA, los del personal en «Situación de Reserva»; bajo el de RED (Reservista de Especial Disponibilidad) los efectivos que, para cada caso, quedan integrados en esta condición; y bajo el de PEN (Personal en Nómina), el total del personal que, también para cada uno de los casos de referencia, estará incluido en la nómina de las FAS con cargo al capítulo económico correspondiente —personal en las situaciones de actividad y reserva y en la condición de reserva de especial disponibilidad— capítulo éste, el de costes, a tener muy en cuenta, ya que constituye, a la fin y a la postre, la clave de la sostenibilidad de cualquier sistema con pretensiones de continuidad.

Cuadro de efectivos correspondientes a cada uno de los grupos y porcentajes

% CI sobre ET 50 %	**Porcentajes de efectivos de CLD sobre ET**					
	15 %		**25 %**		**35 %**	
Grupos	**E F E C T I V O S**					
CI	2.750	50 %	2.750	50 %	2.750	50 %
CLD	825	15 %	1.375	25 %	1.925	35 %
CP	1.925	35 %	1.375	25 %	825	15 %
EJ	3.515	64 %	3.655	67 %	3.793	69 %
ES	921	17 %	1.086	20 %	1.252	23 %
EV	1.062	19 %	759	14 %	455	8 %
EM	1.983	36 %	1.845	34 %	1.707	31 %
RED	207	4 %	862	16 %	1.517	28 %
RSVA	266	5 %	190	3 %	114	2 %
PEN	5.972	109 %	6.552	119 %	7.131	130 %

(Los porcentajes que aparecen indicados al lado de los valores de los efectivos expresan su relación con los de los Efectivos Totales considerados).

La distribución y el sostenimiento de estos efectivos requieren de un flujo regular anual de ingresos en cada uno de los «compromisos» y «condiciones»

—cuyos valores aparecen reflejados en el cuadro siguiente—, necesario para compensar el drenaje de los efectivos previstos, por finalización de compromisos, pases a la situación de reserva y al retiro.

Cuadro de ingresos anuales correspondientes a cada uno de los grupos y porcentajes.

% CI sobre ET 50 %	**Porcentajes de efectivos de CLD sobre ET**					
	15 %		**25 %**		**35 %**	
Grupos	**I N G R E S O S**					
I	471		473		476	
L	77	16 %	91	19 %	104	22 %
P	66	14 %	47	10 %	28	6 %
S	66	14 %	47	10 %	28	6 %
R	10	2 %	43	9 %	76	16 %

(Los porcentajes que aparecen indicados al lado de los valores de los efectivos expresan su relación con los de los Efectivos Totales considerados).

De los cuadros numéricos anteriores, y tomando como elementos de referencia comparativos los valores que se reflejan en sus columnas centrales (25 por 100), se desprende, para los desvíos elegidos de CLD (+/- 10 por 100):

— Un aumento de 10 puntos porcentuales (al pasar del 25 por 100 al 35 por 100) en el porcentaje de los efectivos de CLD sobre los Efectivos Totales (ET) supondría las siguientes variaciones:

  — Efectivos de CLD. Aumentarían en 550 (10 por 100 más).
  — Efectivos de CP. Disminuirían en 550 (10 por 100 menos).
  — Efectivos de Jóvenes. Aumentarían en 138 (3 por 100 más).
  — Efectivos de Senior. Aumentarían en 166 (3 por 100 más).
  — Efectivos Veteranos. Disminuirían en 304 (6 por 100 menos).
  — Efectivos de Mayores. Disminuirían en 138 (3 por 100 menos).
  — Efectivos en RED. Aumentarían en 655 (12 por 100 más).
  — Efectivos en Reserva. Disminuirían en 76 (2 por 100 menos).
  — Efectivos de PEN. Aumentarían en 579 (11 por 100 más).
  — Ingresos anuales en CLD. Deberían aumentar en 13 (3 por 100 más).
  — Ingresos anuales en CP. Deberían disminuir en 19 (4 por 100 menos).

— Por el contrario, una disminución de 10 puntos porcentuales en dichos efectivos de CLD (al pasar del 25 por 100 al 15 por 100) supondría que las variaciones expresadas en el apartado anterior se mantuviesen en los mismos valores absolutos, pero ahora con signo contrario a los allí expresados.

A modo de resumen, cabe exponer: para un determinado valor del porcentaje de los efectivos en Compromiso Inicial (CI), cualquier aumento en el porcentaje de los efectivos en Compromisos de Larga Duración (CLD) sobre los Efectivos Totales (ET) a costa de los de la Condición de Permanente (CP) supondrá:

— Mejora el proceso de selectividad para el acceso a la Condición de Permanente.
— Rebaja la edad media de los miembros de la categoría.
— Aumentan los efectivos «Jóvenes» y «Senior», disminuyendo los de «Veteranos».
— Disminuyen los efectivos en CP, y con ellos las expectativas de alcanzar esta condición.
— Disminuye el número de personal en la situación de reserva.
— Aumenta el número de personal en RED, y con él la carga económica añadida.

Por el contrario, la disminución en el porcentaje indicado conllevará efectos de signo contrarios a los descritos. La amplitud de las desviaciones expresadas, ya sea en un sentido u otro, será proporcional a la entidad de la desviaciones porcentuales consideradas.

Si manteniendo los mismos Efectivos Totales se aumentase el porcentaje de los efectivos en Compromiso Inicial (CI) (carácter temporal) con la consecuente disminución de los de CLD y CP (carácter semipermanente y permanente, respectivamente):

— Se rebajaría aún más la edad media de la categoría.
— Aumentarían los efectivos «Jóvenes», disminuyendo los de «Veteranos» y «Senior».
— Disminuirían las expectativas de alcanzar la Condición de Permanente.
— Disminuiría el número de personal en la situación de reserva.
— Disminuiría el número de personal en RED, y con él la carga económica añadida.

Por poner un ejemplo medible en costes, baste apuntar que para el modelo de trayectoria inicialmente considerado (CI: 50 por 100, CLD: 25 por 100 y CP: 25 por 100 —sobre los Efectivos Totales—) el coste anual del personal en

Reserva de Especial Disponibilidad («lanzas vasallas» y también «de cuarto de sueldo», tal como figuraban en los «acostamientos» reales allá por finales del siglo XV —lo que viene evidenciar lo poco que hay de nuevo bajo el sol—) supondría un total de 6,20 millones de euros, monto que se vería incrementado en 4,72 millones (76 por 100 más) en el caso de elevar el porcentaje de los efectivos de CLD en 10 puntos. Estimación ésta correspondiente, como ya quedó expresado, a unos efectivos totales considerados de 5.500, y de fácil extrapolación a cualquier otro valor de efectivos totales que quiera considerarse.

Conclusión

Hasta aquí, el intento de presentar el panorama que, en trazos gruesos, y quizá también un poco crípticos (el espacio expositivo y la prudencia, dada la misma aridez del contenido, aconsejan no extenderse mucho más) se abrirá con la aplicación de la nueva Ley de Tropa y Marinería ante el planificador de la política de este personal (o para este personal, que al decir del que fue presidente de la extinta Junta de Doctrina de Personal de la Armada, capitán de navío Díaz Marín, en un certero juicio sobre estos asuntos, esta diferencia iba mucho más allá que el simple cambio de una preposición gramatical).

Con esta Ley de Tropa y Marinería se abren nuevas expectativas muy prometedoras para poder establecer unas bases firmes del modelo profesional de esta categoría con pretensión de futuro. Del acierto en su desarrollo reglamentario y en la fijación de los efectivos admisibles de cada Compromiso o Condición en general, y para cada Cuerpo o Especialidad Fundamental en particular, así como el ritmo transitorio de aproximación y adecuación al modelo básico, todo ello sin perder de vista el coste de su sostenibilidad, dependerá el éxito del establecimiento y la permanencia en el tiempo de la estructura básica de esta categoría militar, a la par que se presentan las expectativas reales y precisas a sus miembros.

Cualquier error de estimación en materia de política de personal puede tomar cuerpo en diez segundos (tiempo que lleva estampar una firma en un documento); su detección consecuente puede demorarse más allá de un plazo manejable; pero subsanarlo, entonces, puede requerir hasta cuarenta y tres años (una generación militar completa).

Corolario: Las intenciones, muy claras; la vista, larga, y el paso, corto y firme.

GESTIÓN POR PROCESOS (III): LA MEJORA CONTINUA Y LOS INDICADORES

Francisco J. ROMERO CARAMELO

Rubén RODRÍGUEZ PEÑA

Lo que no se mide no se puede mejorar.

Introducción

EN el primero de los artículos de esta serie, publicado en enero, expusimos, de forma general, qué es y cómo se lleva a cabo la Gestión por Procesos. En el segundo, incluido en el número de abril, se explicaba la aplicación concreta de este modelo de gestión a la Armada. En esta tercera entrega pretendemos dar a conocer con cierto detalle uno de los aspectos más relevantes, y a la vez más complejos, de la Gestión por Procesos: el Sistema de Medición a través de Indicadores.

A lo largo de este artículo pretendemos razonar la importancia de medir en la Gestión por Procesos. Es la clave que permite que el modelo pueda lograr su principal objetivo: la mejora continua, es decir, la optimización progresiva de los resultados obtenidos a base de acciones correctoras en los procesos de trabajo, pudiendo ser éstas tanto de carácter puntual como graduales.

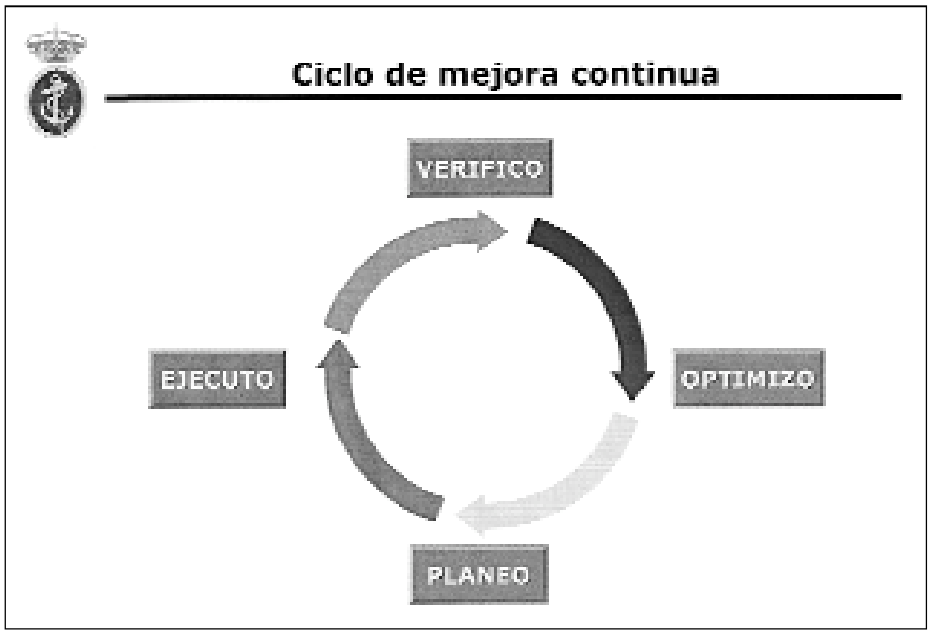
Ciclo de mejora continua

Antes de entrar en materia sobre mediciones e indicadores, comenzaremos describiendo brevemente el esquema general en el que se basa el modelo de Gestión por Procesos.

Nos referimos al denominado «ciclo de mejora continua», que se compone de cuatro actividades cíclicas: planear, ejecutar, verificar y optimizar. Veamos cómo incorpora la Armada este ciclo en los procesos que se están diseñando.

En el artículo previo se habló del «ciclo de planeamiento y control» refiriéndose a la secuencia establecida para los Procesos Fundamentales (PFs): planeamiento a largo plazo (PF-0), planeamiento a medio plazo (PF-1), planeamiento a corto plazo (PF-2 al PF-8) y análisis de los resultados, control y mejora de la actividad (procesos) de la Organización (PF-9).

Correlacionándolo con el ciclo de mejora continua, el lector habrá identificado la actividad de Planear con la que se realiza en los Procesos Fundamentales del PF-0 al PF-8, y las actividades de Verificar y Optimizar con las «misiones» de análisis y control del PF-9.



Pero nos queda la actividad de Ejecución, que va de la mano del trabajo que está realizando durante 2006 el Equipo de Implantación de Procesos. Recordemos que uno de los objetivos para este año es «Identificar y documentar todos los procesos de trabajo que ejecutan lo dispuesto en el planeamiento». Es decir, aquellos conjuntos de actividades que habrá que realizar para llevar a cabo lo que hemos planeado y que se recoge en las directivas y en los planes, productos resultantes de los Procesos Fundamentales. Procesos de este tipo serían los de «Instrucción y Adiestramiento», «Contratación» o «Gestión de Personal».

Por tanto, y una vez situada la necesidad de controlar en el esquema general, orientemos el artículo hacia la Verificación y Optimización, que corres-

ponde con la medición, análisis y mejora de la actividad (procesos). Es en este apartado donde cobran protagonismo los indicadores de rendimiento como herramienta para medir, controlar, dirigir y mejorar.

La necesidad de medir

Mediante la descripción de sus procesos de trabajo, una organización busca sistematizar y ordenar su forma de trabajar, llegando a conocer en profundidad su actividad (qué hace y de qué manera) e identificando los agentes participantes en la ejecución de los procesos, clientes y proveedores. Sin embargo, esto no implica que sea capaz de saber, de forma objetiva, si está haciendo bien el trabajo. Para ello sería necesario que estuviese en disposición de responder a preguntas como:

— ¿Conocemos si nuestro proceso es capaz de cumplir, y en qué grado, con los requisitos de nuestros clientes?, ¿estamos ofreciendo más de lo que realmente nos piden?, ¿estamos ofreciendo menos? **¿Es el proceso eficaz?**
— ¿Los recursos, financieros, humanos y materiales que se invierten en el proceso son los óptimos?, ¿se podría hacer con menos?, ¿son necesarios más? **¿Es el proceso eficiente?**
— ¿Tenemos constancia de que el proceso recibe del proveedor lo necesario?, ¿los recursos disponibles y las entradas que nos da el proveedor son suficientes para obtener el producto o servicio que nos demanda el cliente? **¿Es el proceso practicable?**

La Organización, por sí misma, no dispone normalmente de datos veraces y objetivos que le permitan contestar a estos interrogantes. Es decir, no tiene un criterio para saber si realmente está consiguiendo sus objetivos (satisfacción del cliente, fidelización de sus miembros…), lo que, en un entorno competitivo, cambiante o simplemente escaso en recursos, puede ser fatal para sus intereses e incluso para su supervivencia. Y lo que es peor, cuando no dispone de datos objetivos de cuál es la situación en cada momento, podría tomar medidas encaminadas a mejorar pero basadas en datos subjetivos que podrían no ser reflejo de la realidad.

La única forma de paliar esta situación es medir objetivamente los resultados obtenidos y realizar un análisis que permita poner en marcha medidas para la mejora continua del proceso, para la corrección puntual de una actividad determinada y, en consecuencia, para una mejora de los resultados.

La Armada, dentro del proyecto de diseño e implantación de la Gestión por Procesos, está adaptando un sistema de medida de los resultados basado en indicadores.

Definición y características de los indicadores

¿Qué es un indicador? Lo definimos como el dato o conjunto de datos que permiten medir objetivamente los resultados alcanzados en un proceso. Por tanto no puede considerarse indicador una impresión o interpretación meramente subjetiva de la evolución de los resultados. Para que un indicador sea válido debe cumplir una serie de requisitos:

— *Ser medible*: debe poder expresarse cuantitativamente (en tiempo, dinero, porcentaje de avance, etc.) y debe existir algún método para tomar la medida.
— *Ser verificable*: diferentes observadores del proceso deberán ser capaces de llegar a la misma conclusión en cuanto a los resultados de la medición del indicador. Se elimina la subjetividad en la medida. Es una característica fundamental para evitar posibles subjetividades que podrían afectar a las decisiones que se adopten en su consecuencia.
— *Ser asequible en su coste*: los indicadores deben seleccionarse considerando su coste. Los beneficios obtenidos del uso de un indicador deberán superar los costes asociados al establecimiento del procedimiento para su obtención y seguimiento. Debe ser, por tanto, aceptable.
— *Estar alineado* con los objetivos de la Organización. Es decir, debe servir para medir los resultados obtenidos frente a los objetivos marcados.

Es de resaltar que un indicador, tomado aisladamente, sirve de relativamente poco. Será el conjunto de los indicadores, organizado y alineado con los objetivos, el sistema de indicadores entendido como un todo, el que permitirá alcanzar las metas de control y mejora continua que nos hemos fijado.

Supóngase que un indicador de rendimiento nos dice que un buque determinado ha consumido un 30 por 100 más de combustible durante el año que la media de los buques de su escuadrilla. Individualmente, ese indicador nos puede inducir a pensar diferentes causas: días de mar superiores a la media, tránsitos siempre a alta velocidad, pérdidas en los tanques, desajuste en el sistema propulsor. Pero un análisis, con el resto de indicadores asociados a esa unidad, nos permitirá alcanzar conclusiones objetivas respecto a cuál es la causa raíz de ese hecho. Las medidas correctoras que tengamos que tomar estarán basadas en datos objetivos.

Tipos de Indicadores

Los indicadores pueden clasificarse en dos grandes grupos:

— *Indicadores de calidad*: son aquellos que determinan en qué grado el resultado del proceso satisface las exigencias y necesidades del cliente, midiendo para ello la calidad del producto o servicio que se entrega. Son indicadores de naturaleza correctiva, pues sólo permiten corregir los problemas una vez que el producto o servicio ha «salido» del proceso.
Dentro de los indicadores de calidad podemos distinguir dos tipos:

- Los indicadores que miden la calidad del producto resultante del proceso.
- Y los indicadores que miden la calidad del resultado o efecto obtenido por el producto.

El REVAROP que pone un buque al finalizar un PIP o un periodo de obras puede ser un indicador de la calidad del producto (buque alistado) que ofrece el proceso de mantenimiento. Sin embargo, el número de VAROPs que ha emitido el buque tres meses después del REVAROP es un indicador de la calidad del resultado, o del efecto conseguido por el producto.

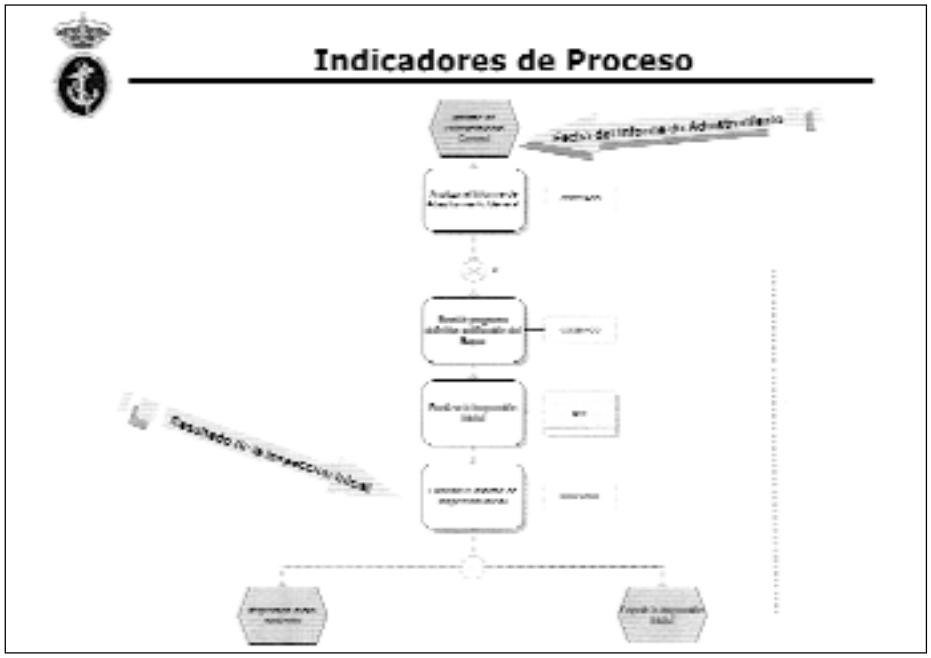
— *Indicadores de proceso*: son medidas tomadas en puntos del proceso que tienen una mayor incidencia sobre los resultados (puntos críticos). Permiten valorar la forma de trabajar y actúan como señales de aviso de que algo no va bien antes de que el resultado final o la salida del proceso tengan lugar. Son indicadores de naturaleza preventiva, pues permiten corregir o resolver los problemas que puedan presentarse antes de la entrega del producto o servicio.

Durante una inmovilización, dentro de la fase de alistamiento inicial, el retraso en la salida de varada es un indicador dentro del «proceso alistamiento» que nos avisa que puede producirse un retraso en la fecha en la que el buque debe comenzar la fase de adiestramiento general. Nos permite, al ser un indicador de proceso, tomar medidas correctoras para garantizar que el producto (buque alistado) cumpla las expectativas (fecha fin PIP) del cliente.

Procedimientos de medición detallados

Una vez definidos los indicadores a controlar, hay que identificar con claridad cómo medirlos y gestionarlos. Esto se recoge en los procedimientos de Medición, donde se debe especificar:

— Quién debe medir.
— Con qué periodicidad debe hacerlo.



Ejemplo de los puntos críticos donde se toman medidas (indicadores de proceso)

— Quién debe obtener los valores de los indicadores en base a las mediciones realizadas.
— Con qué periodicidad ha de hacerlo.
— Quién es el responsable de analizar los indicadores.
— Comunicación. Qué, cómo, quién y a quién comunicar.
— Plan de Contingencias. Acciones que se han de llevar a cabo en condiciones excepcionales (indicadores fuera de control puntual, etcétera).

Cuando existen sistemas que facilitan la medida (como ocurre con el SIPERDEF y las estadísticas que elabora la Sección Técnica de la JEPER para seguimiento del recurso de personal) y cuando la automatización de los procesos lo permite, esta labor de obtención de los datos es mucho más sencilla y no requiere un gran esfuerzo.

Análisis (verificación) de los resultados obtenidos

La mera información reunida empleando los indicadores es ya muy valiosa, pero el dato numérico, por muy objetivo que sea, raras veces podrá ofrecer



por sí mismo toda la «verdad» de la situación, ni indicar con certeza cuáles son las soluciones que se deben adoptar. Es imprescindible que la organización dedique tiempo y recursos a analizar esa información objetiva.

Los datos de los indicadores, si éstos se han definido correctamente, nos muestran la realidad desnuda, los hechos fríos. En el mejor de los casos nos indican dónde se encuentra un problema; en el peor, nos dan simplemente indicios de que algo puede estar funcionando mal. Para que de la medición pueda seguir una acción correctora resulta imprescindible aislar el problema, delimitar su alcance y conocer sus causas, que no siempre son evidentes.

Un ejemplo puede aclarar lo que queremos decir. Supongamos que mediciones realizadas a lo largo de un determinado periodo indican que un buque presenta un tiempo medio de inmovilización superior al normal debido a constantes fallos en un equipo. Se ha detectado un problema, pero ¿cuáles son las causas?, ¿la falta de formación de la dotación, la mala calidad en el mantenimiento, un defecto en el material, un sobreesfuerzo exigido al equipo, o algo completamente distinto a todo lo anterior?

Cada Autoridad Superior de la Armada efectúa, en su ámbito de competencia, un análisis anual de la actividad realizada, basado principalmente en los resultados obtenidos (indicadores). Además, en el marco del Proceso Fundamental «Evolución de la Organización», cada una de las divisiones del EMA lleva a cabo un análisis global que servirá de base para las actividades de optimización.

La mejora (optimización)

Una vez que se ha detectado el problema y se han aislado las causas que lo provocan es el momento de tratar de corregirlo mediante el diseño y puesta en práctica de acciones correctoras.

La naturaleza de esas acciones puede ser muy variada (formación, sustitución de equipos, acciones de comunicación, redistribución del personal en distintas unidades, cambios en las responsabilidades…), pero todas deben tener en común tres características:

— Deben cumplir con la finalidad del proceso.
— Deben respetar los valores y objetivos de la Organización.
— Su implantación no debe crear problemas en otros procesos.

En la Armada, teniendo en cuenta las conclusiones derivadas del análisis y las posibles propuestas de las Autoridades Superiores, se definen, en el marco del Proceso Fundamental «Evolución de la Organización», las medidas correctoras necesarias para optimizar los resultados, en otras palabras, lograr la mejora continua.

Estas medidas podrán incidir en cualquiera de los cinco enfoques orgánicos que doctrinalmente tenemos definidos: la estructura, los procesos, la tecnología, las personas o el entorno. Así por ejemplo, una medida podría consistir en: un cambio en la dependencia orgánica de una unidad; la supresión de una actividad dentro de un proceso; la impartición de un curso de formación determinado; el diseño de un sistema informático para apoyo a una actividad, etcétera.

Con las actividades de mejora u optimización finalizamos el ciclo de mejora continua. Así las medidas de mejora deberán incidir y condicionar las actividades de planeamiento que dan comienzo a un nuevo ciclo.

Conclusión

Con este artículo damos por finalizada esta breve serie sobre la Gestión por Procesos. Tenemos la esperanza que haya servido para dar a conocer la naturaleza, los fines, las ventajas y las herramientas de la Gestión por Procesos. Y, sobre todo, para transmitir nuestro firme convencimiento de que la implantación de este modelo de gestión es la mejor solución para una Organización como nuestra Armada.

SONDADOR MULTIHAZ

Francisco J. PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ

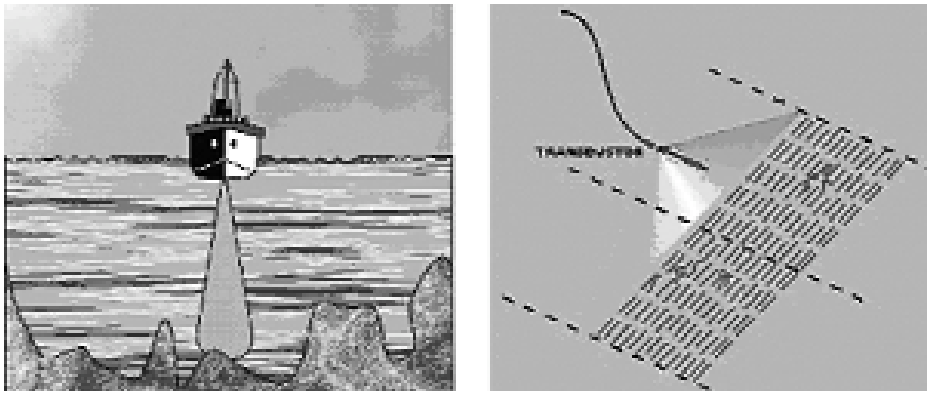
...perfeccionando sucesivamente las cartas y los instrumen - tos.../ preparando, en fin, los elementos con que a poco se había de rodear el globo sublunar descubriendo todos sus misterios.

(Martín Fernández de Navarrete. *Disquisiciones Náuticas*).

SABEMOS que hasta hace pocos años existían dos sistemas para obtener información de la topografía submarina, basados en la Acústica:

A. El sondador monohaz.
B. El sonar de barrido lateral.

Los sondadores monohaz miden la profundidad directamente bajo la plataforma en la que están instalados. Dan una buena exactitud en el sentido vertical y una buena densidad de sondas a lo largo de la derrota del buque, pero una nula información de sondas en el sentido transversal, dado que existen huecos entre las líneas o perfiles de sondas.



Sondador monohaz y SBL (1).

Este sistema es apropiado para levantamientos de alta resolución, sólo en pequeñas profundidades, usando una alta densidad de línea de sonda (2).

Los sonares de barridos lateral sólo producen una imagen acústica del fondo, pero no datos batimétricos.

Son el complemento ideal de los sondadores monohaz para un estudio completo del fondo.

Los sondadores monohaz, aunque simples y baratos de fabricar y de fácil uso y comprensión, tienen las limitaciones que ya hemos apuntado anteriormente, lo cual los convierte en sistemas no muy apropiados para levantamientos hidrográficos de escala grande (3).

El propósito de un levantamiento hidrográfico de escala grande es efectuar mediciones de profundidad exacta en muchos puntos próximos del fondo del mar, de forma que sea posible crear una imagen exacta de la topografía del fondo.

Para realizar esta labor con eficacia se requiere que el sondador que se utilice sea capaz de producir medidas de profundidad exactas que se correspondan con posiciones bien definidas en el fondo del mar (es decir, latitudes y longitudes específicas) y realizar gran número de estas mediciones en un espacio de tiempo razonable (4).

Como hemos visto en páginas anteriores, los sondadores monohaz muestran sus carencias en los dos aspectos.

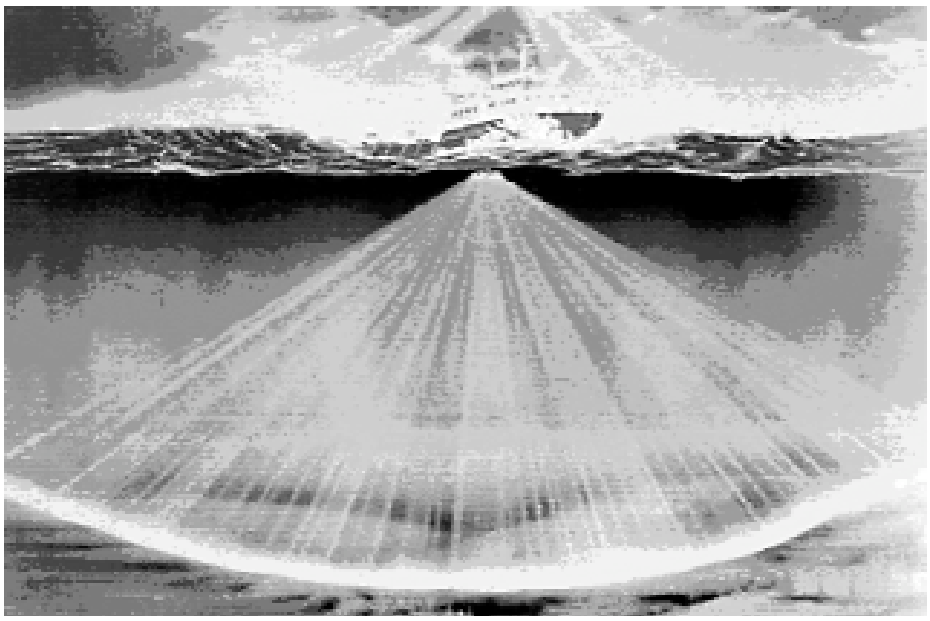


Figura de un sondador multihaz (5).

El paso siguiente en la evolución de los sistemas de investigación del fondo marino son los sondadores multihaz.

Aunque los sondadores multihaz llevan en el mercado varios años, los servicios hidrográficos, en general, han mostrado cierto rechazo a la hora de usar esta tecnología.

Las principales razones para esta reticencia son (6):

— Coste y tamaño del equipo.
— Dudas sobre si podían cumplir los requisitos de precisión de la OHI.
— Falta de procedimientos adecuados para el control de calidad.
— Procesamiento de los datos visto como cuello de botella.
— Perfil de competencia y adiestramiento requerido para el personal.

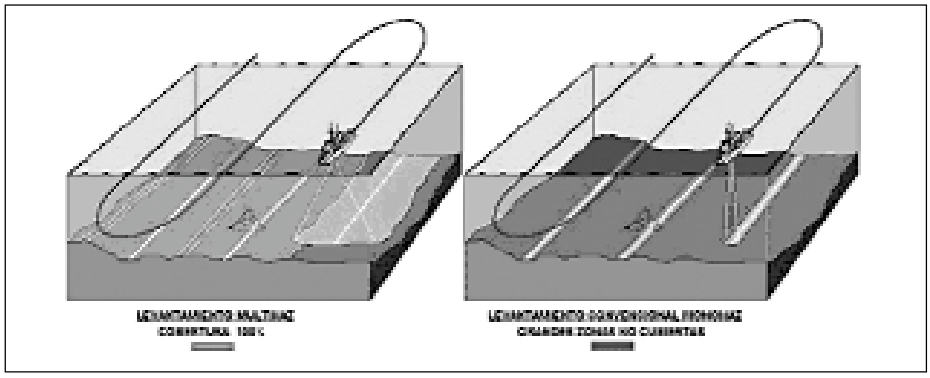
Estos impedimentos se han ido solucionando a lo largo de los años que estos sistemas llevan funcionando, y la tecnología multihaz ha alcanzado por fin un nivel de cuyo uso pueden beneficiarse la mayoría de las organizaciones interesadas, especialmente los servicios hidrográficos.

El motivo principal para dar el salto de los sondadores monohaz a los multihaz es la capacidad de producir cartas náuticas con mucho más detalle y con un menor coste por unidad de área (7).

Volviendo a la serie de impedimentos a los que se hacía alusión hace unas líneas, podemos decir:

— Se ha demostrado en varias pruebas (8) que estos nuevos sistemas cumplen con los actuales requisitos de precisión de la Organización Hidrográfica Internacional propuestos en la Publicación S-44 (9).
— Durante los últimos 10 años, la tecnología multihaz ha ido mejorando técnicamente, el coste económico ha bajado y los equipos se han hecho mucho más compactos, todo ello impulsado principalmente por las compañías petroleras y los servicios de hidrografía más potentes y avanzados (Canadá, Estados Unidos, Noruega) (10).
— Con respecto al procesado de datos, existen ya desarrolladas bastantes aplicaciones informáticas que permiten el tratamiento de la información de forma asequible a operadores con conocimientos no muy avanzados de informática e hidrografía. Asimismo se han desarrollado aplicaciones que permiten efectuar un control de calidad de la información por medios automáticos (11).

Con estos sistemas con cobertura al 100 por 100 del fondo marino mediante sondas exactas y precisas es posible la publicación de las cartas con más fiabilidad que utilizando sistemas anteriores, ya que como hemos dicho eliminan la incertidumbre que existía entre líneas de sondas.

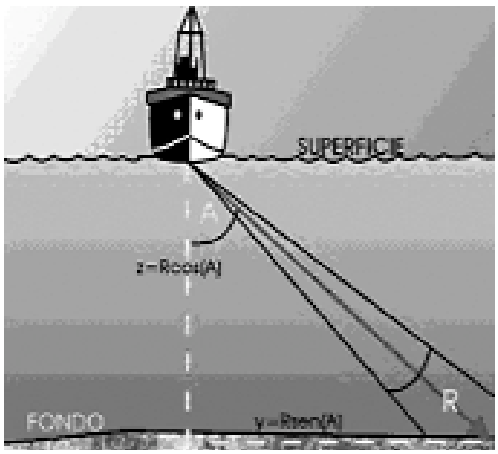


Comparación de coberturas.

Generalidades sobre su funcionamiento

Los sondadores multihaz son bastante diferentes de los sondadores monohaz en sus principios de operación, así como en la forma en que están construidos. Un monohaz obtiene sondas transmitiendo pulsos cortos de energía acústica hacia el fondo. Parte de la energía que da en el fondo se refleja de manera que puede ser detectada por el sondador y la profundidad bajo el buque se calcula a partir del tiempo de ida y vuelta y la velocidad medida del sonido en la columna de agua (12).

Independientemente de los detalles concretos del diseño elegido por cada fabricante de multihaz, todos estos sistemas utilizan el mismo enfoque básico.



Medición (16).

El sondador multihaz transmite un pulso de energía acústica no solamente de forma vertical, sino en un amplio abanico. La energía reflejada es recibida por un transductor multicanal y se forma un abanico de varios haces estrechos (13). En cada pulso el fondo se insonifica con un haz de transmisión elíptico cuyo eje mayor se alinea perpendicularmente a la dirección de la navegación. El eje menor, alineado en dirección proa-popa, se reduce para alcanzar la mayor resolución posible (14).

De esta forma se genera un alto número de sondas para cada

pulso de transmisión. Cada haz producido origina un tiempo de ida y vuelta, y en la primera aproximación (15) esta medida se convierte en un valor de sonda y una separación horizontal de la sonda por un simple cálculo.

Donde *R* (17) es la distancia medida y *A* el ángulo correspondiente a cada haz producido, *Z* es la profundidad en el punto medido, e *Y* es el apartamiento de la derrota. La medida de *R* se efectúa en el centro de cada haz.

Independientemente de la medida de profundidad, estos sistemas recogen también la información de reflectividad (18) del fondo del mar, generando una imagen acústica del fondo similar a la de un sonar de barrido lateral. La imagen es registrada conjuntamente con las medidas batimétricas y de esta manera puede ser corregida por las distorsiones geométricas debidas a que el fondo no es plano.

Esta imagen puede ser usada con propósitos de inspección submarina, para confirmar hallazgos en el conjunto de datos batimétricos y también puede ser usada (contando con la aplicación informática correspondiente) para la clasificación de tipos de sedimentos del fondo marino (19).

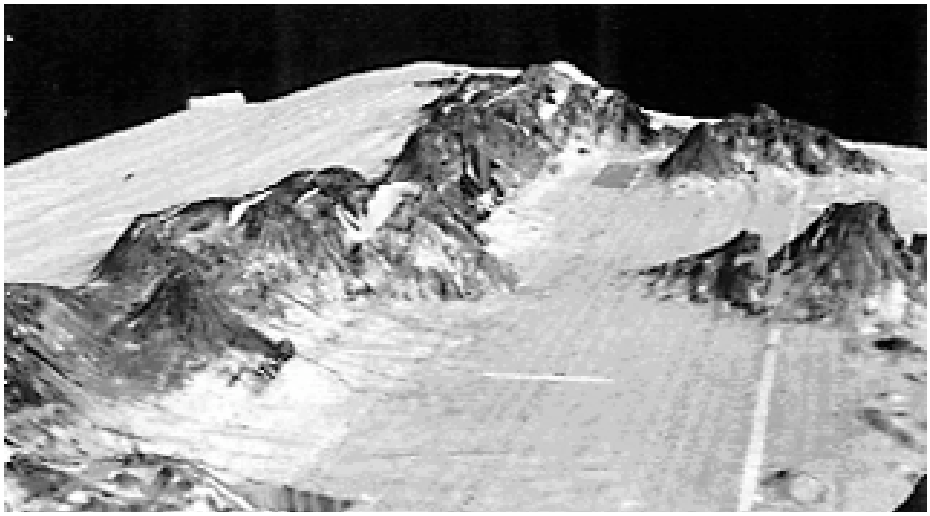


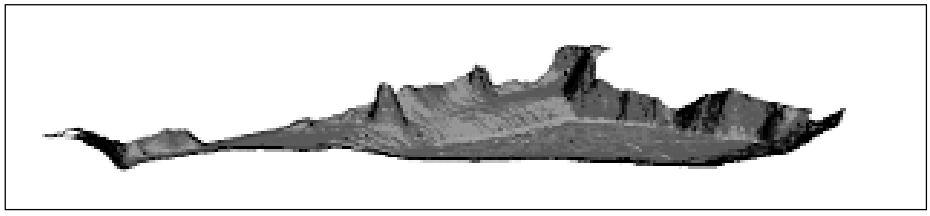
Imagen del fondo del mar de Nueva Caledonia, que combina batimetría en 3D e imágenes de fondo (20).

Todas las medidas efectuadas se compensan por los efectos de balance, cabeceo, ola y guiñadas del barco, utilizando sensores de movimiento de gran exactitud que se colocan lo más cerca posible del centro de gravedad del buque.

Asimismo la deformación de los rayos sonoros en su desplazamiento por el agua es compensada obteniendo perfiles de velocidad del sonido (21).

El sondador multihaz produce de esta manera un denso diseño de sondas que cubren un amplio sector para cada línea de levantamiento. Ajustando la separación de las líneas para que los haces se superpongan convenientemente, toda la zona de trabajo es hidrografiada dentro del proyecto de líneas y no se requiere ninguna interpolación entre los perfiles o líneas de sondas (22).

De hecho se está haciendo muy común el especificar que un levantamiento se llevará a cabo de manera que se obtenga el 100 por 100 de insonificación del fondo del mar (23). Con esta práctica de levantamiento se descarta toda duda en cuanto a la interpolación y es casi una garantía absoluta de que se detectan todos los obstáculos y rasgos submarinos.



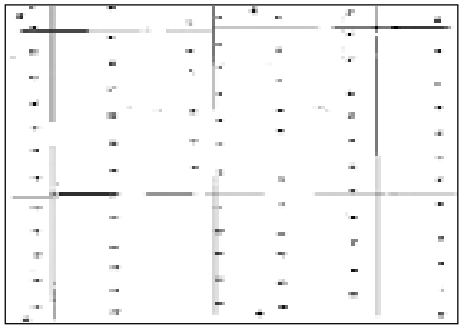
Fondo del mar de la isla Decepción (Antártida) visto desde el este (24).

En las imágenes siguientes, se pueden observar las diferencias en los levantamientos efectuados con monohaz y con multihaz, en la misma zona del este de la península Ibérica.

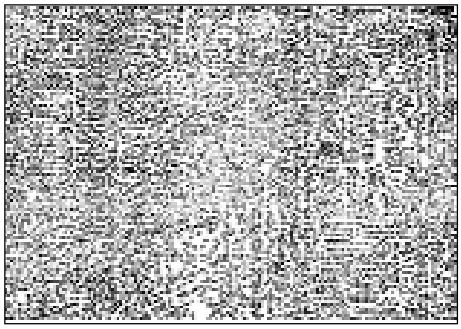
El levantamiento con monohaz está efectuado a escala 1:10.000, es decir, con una separación entre líneas de 100 metros.

Con la utilización de los sistemas que estamos tratando, hoy día hay en el mercado cartas a un menor coste y con mayor calidad.

La calidad de las cartas es mayor no porque el sondeo sea más exacto, sino porque la densidad de las sondas revela todas los rasgos significativos del



Parcelario monohaz (25).

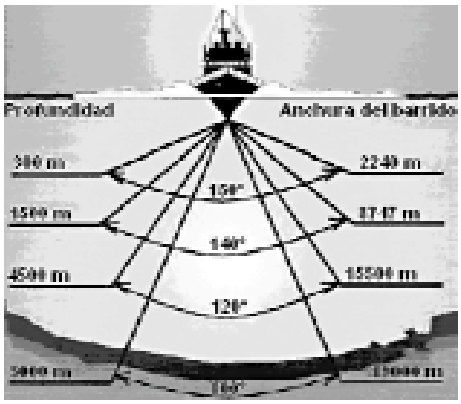


Parcelario monohaz (26).

fondo y elimina los errores, algunas veces grandes, generados al tener que interpolar cómo es el fondo entre las líneas del levantamiento (27).

Por otro lado, al reducirse el tiempo del levantamiento, debido al recubrimiento que se obtiene, se puede reducir el coste del trabajo hidrográfico.

Existe una diferencia en el recubrimiento según se trabaje en aguas someras, ya que el ancho de barrido es función de la profundidad, influyendo también en el ancho del haz utilizado.



Anchura de barrido (28).

En aguas someras, como vemos, el recubrimiento disminuye y la diferencia de tiempo con un levantamiento con monohaz no será excesiva, pero se tendrá la certeza absoluta de cómo es el fondo marino.

Tipos de sondadores multihaz

Los sistemas de sondador multihaz pueden clasificarse en dos categorías:

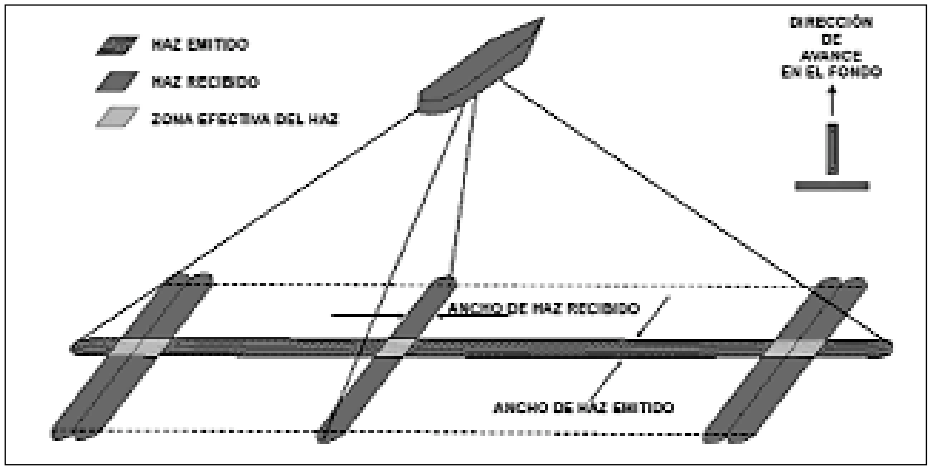
— Formadores de haces.
— Interferométricos.

Los *formadores de haces* calculan el tiempo para cada haz (29) en función del ángulo de recepción de cada uno de ellos. Estos sistemas sólo tienen en cuenta la amplitud de la señal recogida (como en los sistemas monohaz), ignorando la fase de la señal.

Los *interferométricos* proporcionan cálculos de distancia y dirección aplicando el ya definido efecto interferométrico, y en este caso el concepto de «haz» es totalmente virtual, ya que no son haces físicos (30).

Teoría del funcionamiento

Un sondador multihaz mide simultáneamente la profundidad según varias direcciones determinadas por los haces de recepción del sistema. Estos haces forman un abanico perpendicular al eje del buque. Se explora de esta forma una gran banda ancha sobre el fondo del mar: hablamos de batimetría de superficie y de exploración (insonificación) total. La mayor parte de los



Haces de emisión y recepción (32).

sondadores multihaz funcionan según la técnica llamada de «haces cruzados» (31): un impulso sonoro es emitido a través de un lóbulo de emisión estrecho en sentido longitudinal (del orden de 1 a 5 grados) y ancho transversal (entre 120 y 210 grados).

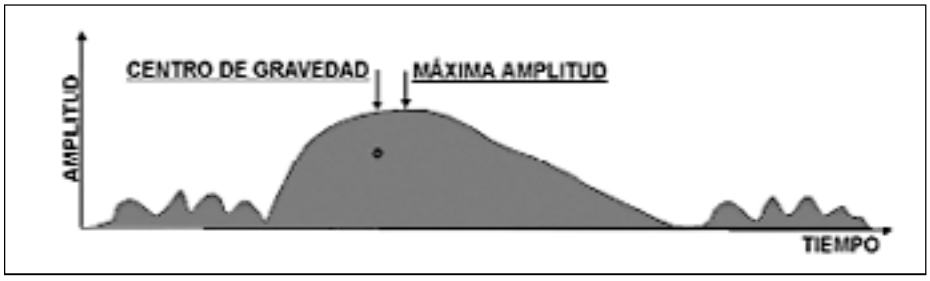
La recepción se hace con la ayuda de haces bastante anchos longitudinalmente (del orden de 20 grados) y estrechos en el plano transversal. Por cada haz de recepción, la zona de fondo explorada («huella») es la intersección entre el lóbulo de emisión y el haz de recepción.

La medida de la batimetría con estos sistemas consiste en procesar las señales de cada haz para determinar el instante de retorno del impulso sonoro. Se obtiene así una medida de profundidades (sonda) por haz.

Existen diferentes métodos de detección:

Detección por amplitud

Es el método utilizado en los sondadores monohaz para determinar el tiempo que tarda el recorrido del impulso de sonido. Cuando el sonido tiene un ángulo cero de incidencia en el fondo es una buena técnica de detección calcular el tiempo de llegada del borde primero del eco de retorno. Como el ángulo de incidencia aumenta al medir los haces laterales o cuando el fondo bajo el buque no es horizontal, los ecos de retorno pierden definición en el borde primero. Cuando el ángulo de incidencia llega a ser lo suficientemente grande, el eco estará tan disperso que ya no será posible emplear una simple detección de amplitud con exactitud.



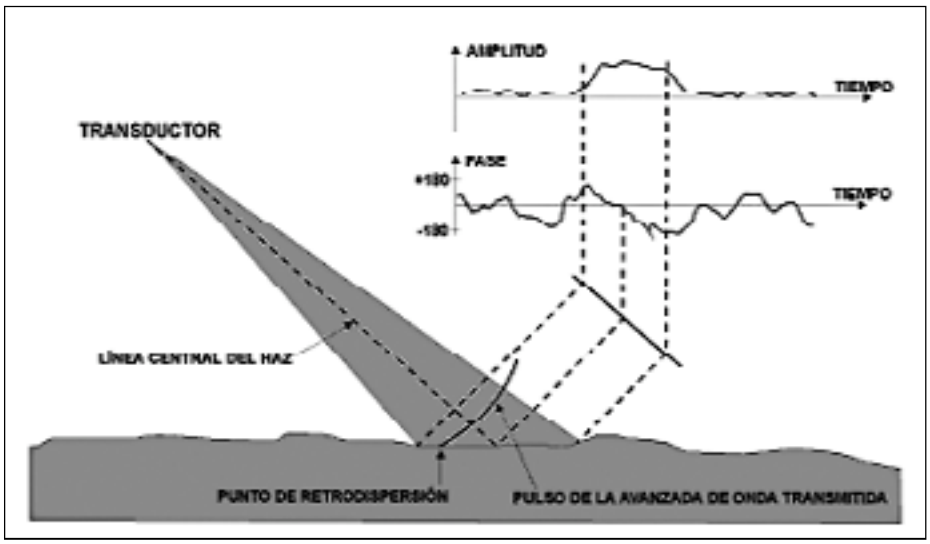
Centro de gravedad (33).

Detección por fase

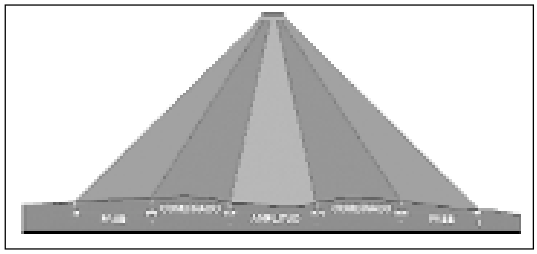
Este tipo de detección utiliza el ya mencionado efecto interferométrico (34). Se basa para ello en detectar el momento en el que la señal recibida invierte su fase, que es cuando se considera que el pulso ha llegado al fondo.

No obstante, este método solamente funciona cuando el ángulo de incidencia es grande o el fondo es relativamente plano, ya que la información de fase puede ser destruida debido a interferencias generadas por ecos múltiples en fondos rugosos o por ángulos bajos (35).

Para evitar este problema por cada haz «generado» se generan dos «subhaces» más, desde diferentes elementos del transductor. La diferencia de fase entre las dos señales es una medida del ángulo de llegada.



Detección por amplitud y fase (36).



Tipo de detección (38).

La detección por amplitud se utiliza para los haces que se encuentran debajo del buque, y la detección por fase para los haces externos, pudiendo utilizarse una detección combinada para los haces intermedios (37). De todas formas, durante los trabajos y en la pantalla de control del sistema se informa de qué tipo de detección se está aplicando a cada haz.

Equipamiento

El equipamiento mínimo necesario para trabajar con un sondador multihaz es algo más que el sondador y un sistema de posicionamiento.

Para su óptima utilización el sondador necesita ser conectado a unidades externas que van a permitir que toda la información obtenida sea aprovechada y al mismo tiempo poder detectar aquella que sea dudosa o no aprovechable.

Las unidades externas a las que debe ser conectado el sondador para convertirse en lo que hoy se llama un Sistema Integrado de Sondador Multihaz son:

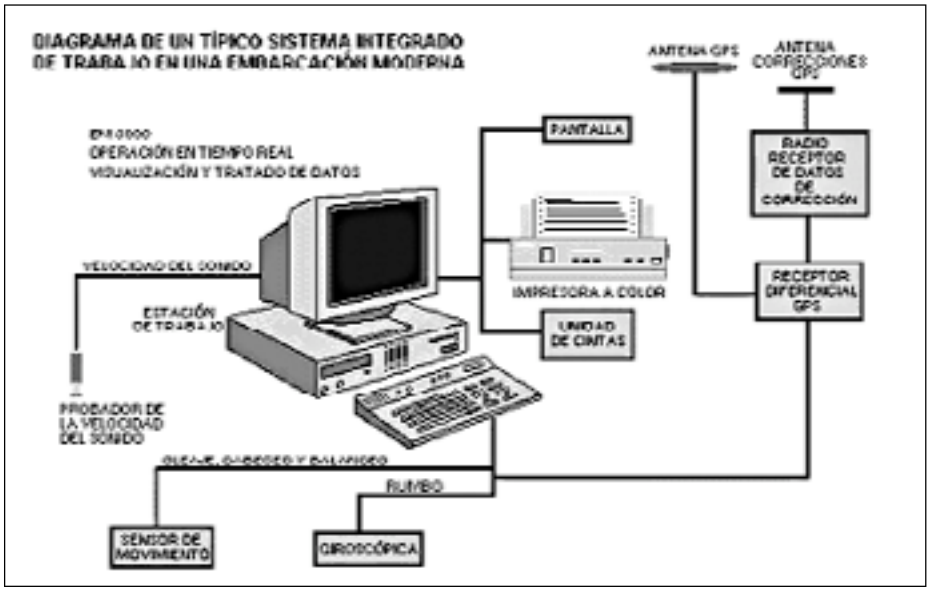
— Sensores de Movimiento del Buque (movimiento vertical, balanceo, cabezada y rumbo).
— Equipo de Posicionamiento de alta precisión.
— Sensor de Velocidad del Sonido en el transductor y en la columna de agua.

Errores

Como todos los equipos electrónicos de medida, los sondadores multihaz tienen un límite físico en la precisión que pueden alcanzar. Este límite viene dado por factores de tipo tecnológico, como son el tipo de transductor, la potencia de emisión, la frecuencia de emisión, frecuencia de muestreo, etcétera.

Existen no obstante otros factores externos que pueden afectar de forma importante a la precisión de los levantamientos efectuados, tanto por un error en la medida del sondeo como por un error en su posicionamiento.

El error propio del sondador dependerá en gran medida de la relación señal/ruido en el receptor, aunque puede modelizarse como una función



Sistema integrado de sondador multihaz (39).

dependiente de la distancia muestrada (40), el ancho del haz, la longitud del pulso y el ángulo y distancia en la que se mide (41).

En principio la topografía del fondo marino contribuirá directamente en el error por los efectos que tiene en la señal reflejada, aumentando el ruido en la señal cuanto más irregular sea el terreno. Además si hay mucha variación de profundidad dentro del área iluminada por el haz, también se incrementará el error vertical, principalmente si se utilizan algoritmos basados en la amplitud del eco (42). Aparte de los errores inherentes al sondador existen otros errores introducidos por algunas de las periféricas conectados a éste, fundamentalmente las giroscópicas y los sensores de movimiento (movimiento vertical, cabezada, balanceo y rumbo).

Como ya hemos visto, un sistema de sondadores multihaz es capaz de posicionar un punto en el fondo del mar y determinar su profundidad con bastante exactitud. El problema que existe es que la referencia que utiliza en el momento de la medición es él mismo, el buque, que está sometido a un rumbo, una velocidad y a una aceleración instantáneas en ese momento. Ésta es la razón por la que las medidas obtenidas deben ser referidas a un sistema de coordenadas general (latitud y longitud) y obtener una profundidad absoluta.

Debido a esto cualquier error cometido en la determinación de los factores que vamos a examinar se traducirá directamente como un error en la medida efectuada (43):

— Movimiento vertical (oleaje): los errores en la determinación de este movimiento vertical se traducen directamente en un error de profundidad.
— Movimiento de balanceo: un error en la determinación del ángulo de balance del buque se traducirá en errores de posición del sondeo en el eje transversal al buque y en errores en la determinación de la profundidad del sondeo.
— Movimiento de cabeceo: causan errores de profundidad y posición del sondeo en el eje longitudinal del buque.
— Errores en rumbo (guiñadas): causan errores en los ejes transversal y longitudinal, es decir, en la posición del sondeo efectuado.

Hay que tener en cuenta que las giroscópicas son instrumentos construidos normalmente alrededor de acelerómetros angulares (giróscopos) y por tanto se ven afectados por errores dependientes de la latitud, así como por la aceleración de la plataforma (44).

Independientemente de los errores en sonda y posición que se producen con los conocimientos descritos con este último (guiñada) y el balanceo, si no están bien calculados, no conseguiremos el recubrimiento total del fondo.

Otra fuente de error muy importante, y de la que ya hemos hablado y por eso sólo la vamos a nombrar de pasada, es *la velocidad del sonido* en la columna de agua en la que estamos trabajando.

Calibración

Como hemos visto son muchos los factores que determinan que un levantamiento utilizando sistemas multihaz no tenga errores, y debido a ello es necesario efectuar una calibración del sondador para identificar y cuantificar los errores sistemáticos que degradan las medidas de profundidad, así como su situación.

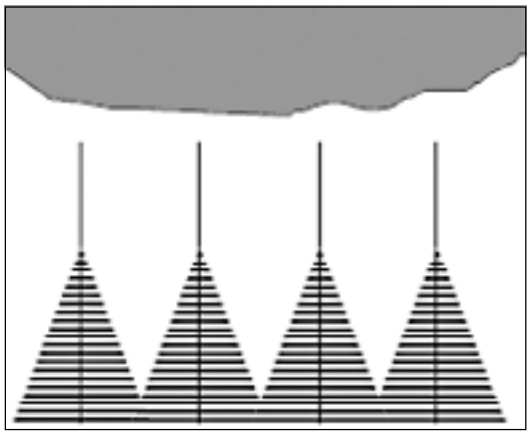
Dado que los sensores van desviándose con el tiempo, y el retraso del sistema de posicionamiento puede variar la configuración del sistema, es necesario efectuar una calibración a intervalos regulares: una vez al mes, o al inicio de cada nuevo levantamiento (45).

Trabajo con multihaz

Los trabajos de batimetría que se realizan con sondadores multihaz se realizan de forma distinta a como se efectúan con sondadores monohaz, ya que las líneas de levantamiento no pueden realizarse, como estábamos acostumbrados, perpendiculares a la costa, porque el recubrimiento (que depende

de la profundidad) va disminuyendo, y de esta forma van quedando huecos que es necesario rellenar, con lo que no se aprovecha el recubrimiento que se obtiene con este tipo de sistemas.

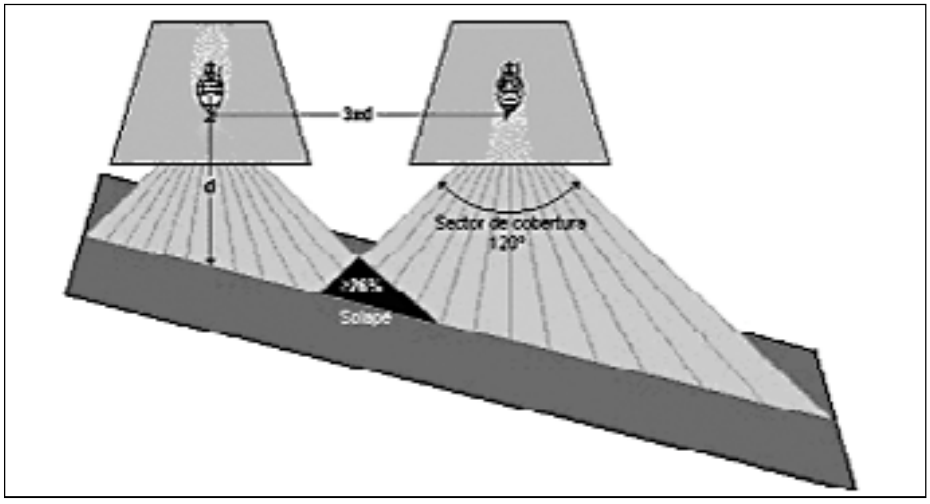
Para optimizar el rendimiento de los sondadores multihaz, los levantamientos deberán programarse con las líneas de sondas paralelas a los veriles, con lo que sí aprovechamos el recubrimiento que este tipo de sistemas obtiene durante los trabajos.



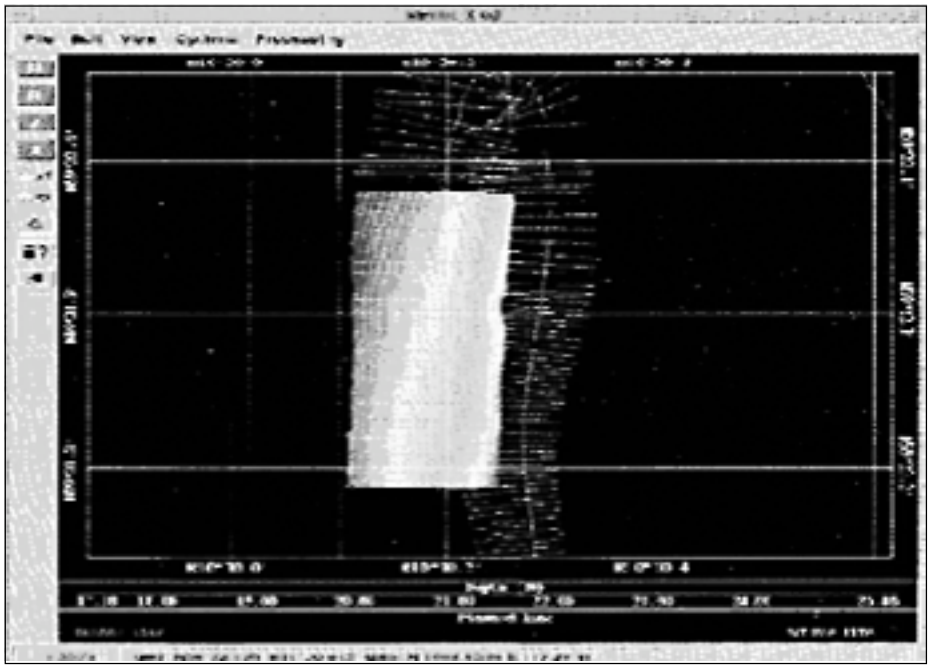
Líneas de sonda perpendiculares a tierra (46).

Otro detalle importante a tener en cuenta cuando trabajamos con este tipo de sondadores, es que desaparece el concepto de escala en lo que se refiere al levantamiento batimétrico (48).

Hay que tener en cuenta que en muchas zonas no se conoce el relieve submarino o no se tiene confianza en los datos que se poseen; por eso es aconsejable cuando se va a realizar un levantamiento en estas zonas comenzar la primera línea de sondas por la zona de menor profundidad y disponer de un despliegue de líneas separadas 500 metros (49), con objeto de que en función de la profundidad encontrada durante la línea, separar la siguiente un múltiplo



Solapa con multihaz (47).



Pantalla de visualización en tiempo real (50).

o submúltiplo de la separación entre líneas, ya que al ser la línea de sonda paralela a los veriles no varía demasiado la profundidad.

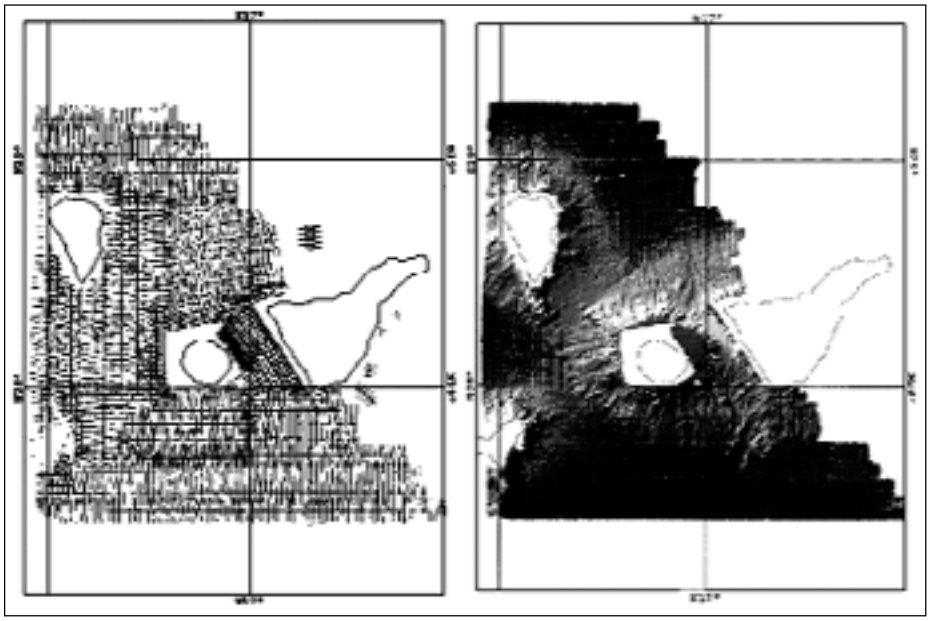
Cuando se trabaja con sondadores monohaz, el ecograma da una idea de cómo va el fondo sobre cada línea de levantamiento, y cuando éste ha terminado, procesando a bordo del buque se puede obtener si se ha cubierto la zona del trabajo.

Cuando trabajamos con sondadores multihaz, tanto la profundidad que se está obteniendo a lo largo de la franja de cobertura, así como el recubrimiento que estamos obteniendo, se visualiza en tiempo real.

Asimismo se van creando unos ficheros que van a permitir cada cierto tiempo comprobar cómo va el recubrimiento en toda la zona del trabajo, así como una aproximación de los resultados.

Hidrografía láser mediante aeronaves

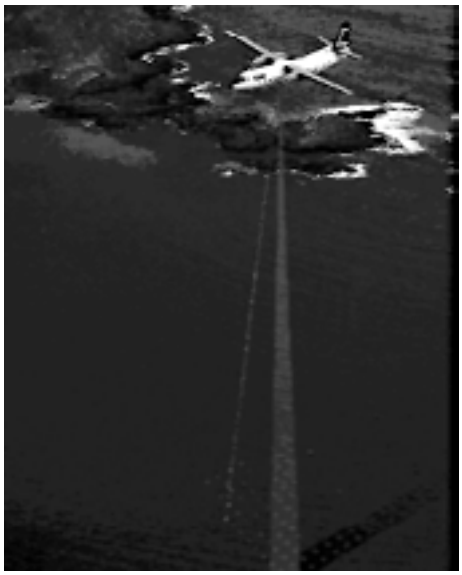
La hidrografía láser mediante aeronaves es una técnica de levantamiento en franjas para aguas someras costeras, complementaria de los sistemas acústicos multihaz.



Recubrimiento de la zona (51) (izquierda). Aproximación de los resultados (52) (derecha).

Su capacidad de realizar levantamientos con elevadas tasas de cobertura, gran densidad de sondas y exactitud convierten a estos sistemas en una herramienta efectiva para muchas aplicaciones de levantamientos hidrográficos. Otra ventaja es que pueden levantar de forma continua la topografía del fondo del mar hasta cruzar la línea de costa y entrar en tierra.

Los sistemas acústicos multihaz proporcionan una cobertura total del fondo y son ideales en aguas profundas, donde la franja de cobertura es grande. Sin embargo, en aguas someras de menos de 50 metros, estos sistemas limitan mucho la franja de cobertura, ciñéndose a veces al doble de la profundidad del agua, y su



Levantamiento con láser (53).

utilización es problemática en aguas infectadas de bajos. Además estos sistemas no pueden levantar hasta la unión tierra/agua y, desde luego, no hasta dentro de la misma tierra adyacente (54).

La técnica que se utiliza para la batimetría láser es en muchos aspectos idéntica a la convencional. Las diferencias fundamentales son el reemplazo del barco hidrográfico por una aeronave y el cambio del método de obtención de las sondas.

---

(1) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.

(2) Ídem.

(3) *Multibeam Sonar Theory of Operation*. *Seabeam Instruments*. Pág. 2-8.

(4) Ídem.

(5) *Multibeam Principles*. Kongsberg/Simrad. Horten. Noruega.

(6) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.

(7) Ídem.

(8) *Evaluation of Shallow Water Multibeam Echosounder for Inland Waterways*. Harold Bötch. Federal Institute of Hydrology. Germany.

(9) IHO *Standars for Hydrographic Surveys*. 4th Ediction. Mónaco, 1998.

(10) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.

(11) Uno de los más conocidos es el desarrollado por Nathalie Debese para el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Marina francesa (SHOM). Su nombre es L'estimateur Tukey. Shom. Brest, 1998.

(12) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.

(13) *Atlas Fansweep: Functional Principle*. SAM Electronics.

(14) Normalmente la amplitud de cada haz está entre 0,5º y 2º.

(15) Luego se produce una compensación por los movimientos del buque (ola, balanceo, cabezada).

(16) *Multibeam Principles*. *Depth Calculations*. Kongsberg/Simrad. Horten. Noruega.

(17) R=O,5 * C*T (*C*, velocidad del sonido y *T*, tiempo de ida y vuelta).

(18) Energía acústica devuelta por el fondo, que depende del tipo de éste y que no es utilizada para el cálculo de la profundidad.

(19) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.

(20) *Mapping in deep water*. Kongsberg/Simrad. Horten. Noruega.

(21) Mediante batitermógrafos o perfiladores de velocidad del sonido.

(22) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.

(23) Normas para los levantamientos hidrográficos contenidas en las *Instrucciones Normativas de Hidrografía para buques con Sondador Multihaz*. Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz.

(24) Archivo fotográfico de la Sección de Hidrografía. Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz.

(25) Ídem.

(26) Ídem.

(27) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.

(28) Dibujo del autor.

(29) Hay sistemas que crean los haces tanto en la transmisión como en la recepción y otros sólo en la recepción de la señal devuelta por el fondo.

(30) Los fabricantes siguen utilizando el término «haces» en estos sistemas para facilitar la comprensión.

(31) *Principles de fuctionnement d'un sondeur multiferisceaux*. Shom. Brest. France, 2001.

(32) *Multibeam Principles*. Kongsberg/Simrad. Horten. Noruega.

(33) Seabat 8100 Series. New-Generation Multibeam Echo Sounders. 1998.

(34) Comparando la fase del eco de retorno en dos o más transductores separadas físicamente, se puede estimar el ángulo de llegada además de la distancia.

(35) Instrumentación Oceanográfica. Unidad de Gestión de Buques Oceanográficos e Instalaciones Polares. Sección Acústica. Barcelona 2.000.

(36) Simrad Multibean Echo Sounder Systems. Horten. Noruega.

(37) Sea Bat 8100 Series. New Generation Multibean Echo Sounders RESON Inc. California. 1988.

(38) Dibujo del autor.

(39) PÉREZ CARRILLO DE ALBORNOZ, Francisco J.: *Dispositivos utilizados en hidrografía para el levantamiento de cartas náuticas*. Cádiz, 2000.(40) Huella sobre el fondo, que depende del fondo y ancho del haz.

(40) Huella sobre el fondo, que depende del fondo y ancho del haz.

(41) Instrumentación Oceanográfica. Unidad de Gestión de Buques Oceanográficos e Instalaciones Polares, Sección Acústica. Barcelona, 2000

(42) Ídem.

(43) Ídem.

(44) Unidad de Gestión de Buques Oceanográficos e Instalaciones Polares, Sección Acústica. Barcelona, 2000.

(45) *Multibeam Principles*. Kongsberg/Simrad. Horten. Noruega.

(46) Dibujo del autor.

(47) Sondas con Multihaz. Sección de Hidrografía del Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz. 1998

(48) En los levantamientos monohaz, las líneas de sondas estaban espaciadas una distancia que dependía de la escala de la carta que se iba a levantar.

(49) 500 metros es un ejemplo. La cantidad deberá depender de la profundidad estimada de la zona.

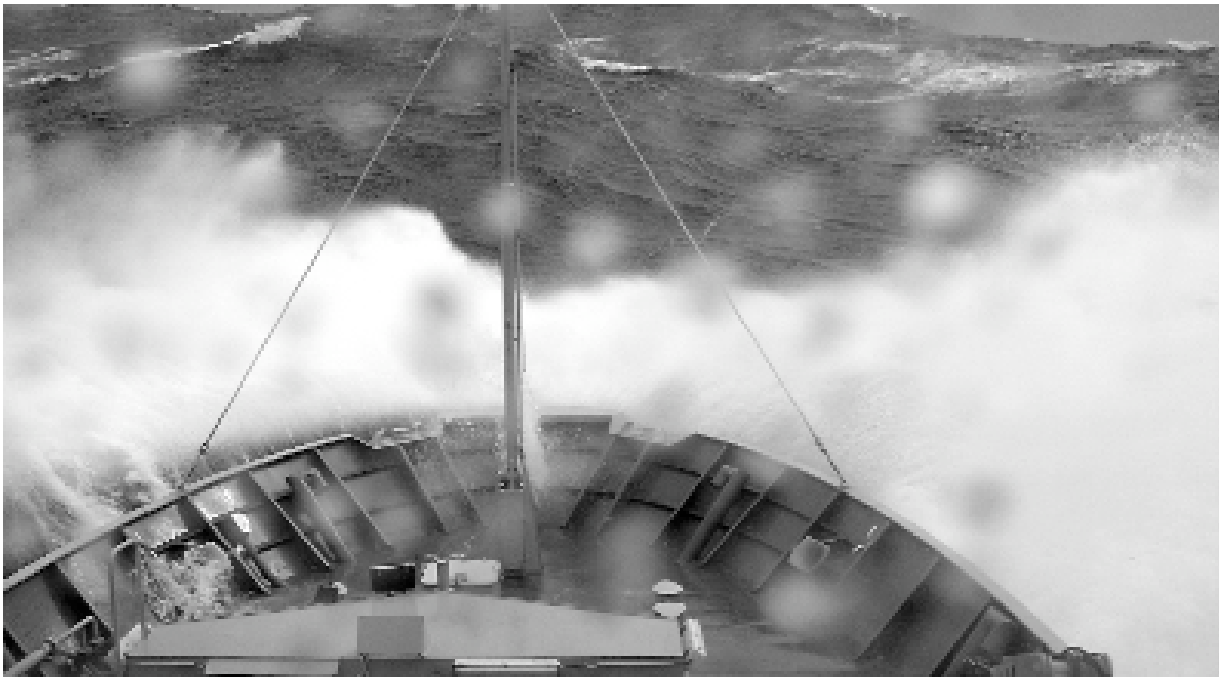
(50) Datos obtenidos a bordo del BIO *Hespérides* en aguas de las islas Canarias en la Campaña ZEE-99. Archivo de la Sección de Hidrografía del Instituto Hidrográfico de la Marina.

(51) Archivo de la Sección de Hidrografía del Instituto Hidrográfico de la Marina.

(52) Ídem.

(53) LADS Corporation Ltd. Australia.

(54) John Banic y Gran Cunninghan. Optech Inc. Toronto. Canadá.

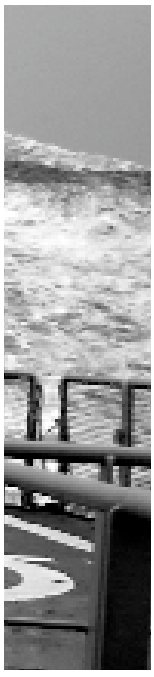


Mar de proa. *Arnomendi*. Terranova. (Foto: A. Gamboa Herráiz).



Mar de popa. *Arnomendi*. Terranova. (Foto: A. Gamboa Herráiz).





EL MODELO DE ORGANIZACIÓN EN LA ARMADA

Luis CAYETANO Y GARRIDO

Introducción

DESDE el año 2001 la Armada ha ido adoptando un modelo de Organización y de estructura orgánica donde prima el criterio funcional sobre el territorial. No sin algunas excepciones, este modelo, en el que se agrupan organismos de acuerdo con su actividad principal y que busca la economía de medios, se está consolidando poco a poco. Nuestra Organización persigue, entre otros, el objetivo de la racionalización y la simplificación de estructuras. Para diseñar la estructura en este modelo, se ha superado definitivamente el factor territorial.

El nuevo modelo de Organización no siempre está siendo entendido. Las razones pudieran encontrarse en que no ha sido suficientemente explicado, en que en aspectos de organización todos parecemos ser expertos o simplemente debido a que la inercia frente al cambio es muy grande. Las personas que formamos parte de la Organización nos resistimos al mismo.

Recientemente, con la promulgación de la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre de la Defensa Nacional, los pasos dados por la Armada se ven respaldados en el sentido de que la Ley aboga por dejar sin efecto la organización territorial, implanta una organización que diferencia con claridad la estructura orgánica de la operativa para que posibilite la acción conjunta, y hace una especial referencia a la evolución tecnológica.

Lo que se trata de exponer a continuación es un breve recorrido sobre cuáles han sido las razones y cómo hemos ido evolucionando hacia este modelo, algunos aspectos conceptuales, y en qué situación nos encontramos. Este sencillo trabajo sólo pretende difundir la nueva estructura y con ello conseguir que las personas se identifiquen con los objetivos de la Organización. En lo posible, deberemos intentar armonizar esos objetivos con los legítimos intereses de las personas.

Razones y evolución de la Organización

La Armada está viviendo un profundo cambio en su Organización desde que en 1997 se constituyó la Comisión de Estudios de la Armada. Comisión que llevó a cabo un excelente trabajo y que puso las bases o estableció las líneas maestras de este nuevo modelo.

Las razones que han hecho necesario el cambio en la Organización han sido muchas y muy variadas. Algunas de ellas sólo habrían requerido una adaptación de nuestra estructura a los cambios ocurridos en aspectos de nuestro entorno. Cabe destacar la creación del Ministerio de Defensa y la consecuente organización de la Defensa Nacional o la incorporación de España a Organismos Internacionales como la Unión Europea, la OTAN o la Unión Europea Occidental. Finalmente la nueva concepción de la Administración Marítima, en la que competencias de la Armada se fueron transfiriendo parcial y progresivamente a autoridades civiles. Pero hay otras razones que nos exigen realizar cambios más profundos en nuestra forma de trabajar y en los principios orgánicos en los que se ha basado el funcionamiento de la Organización.

La Armada contaba en los años 70 y 80 con una Organización excelente y eficaz, surgida de un periodo de profundos estudios orgánicos. Estaba basada en teorías (Fayol y Weber) que, si bien habían sido perfectamente válidas en el momento que se aplicaron, hoy están superadas. El escenario estratégico, tanto en el entorno nacional como en el internacional, la profesionalización de la Fuerzas Armadas, los recursos limitados, humanos o materiales y financieros, y la necesaria mejora de la eficiencia han exigido un cambio profundo en la Organización para que la Armada pueda seguir cumpliendo eficientemente su misión.

Resultado de esta voluntad de eficiencia y de adaptación al cambio (transformación) fue la promulgación de la Instrucción 304/2001, de 28 de diciembre, del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que se establecieron los Fundamentos y Conceptos Generales de la Organización de la Armada.

Con posterioridad a esta disposición administrativa de carácter general y aplicable al ámbito de la Armada, se promulgaron el Real Decreto 912 del año 2002 y la Orden Ministerial de Defensa 3537 del año 2003, por la que se desarrollaba la estructura orgánica básica de los Ejércitos y de la Armada.

Fundamentos y principios de la nueva Organización

Las normas citadas con anterioridad culminan el proceso de repliegue territorial y consiguiente despliegue funcional que «iluminan» la nueva Organización y, en consecuencia, la nueva estructura. La estructura materializa la

dependencia entre unidades, centros y organismos, y las líneas de autoridad se representan mediante un organigrama. La aplicación del criterio funcional supone diseñar ese organigrama agrupando las distintas unidades de acuerdo con su actividad principal. Así por ejemplo, todas las escuelas y centros docentes de la Armada, cuya actividad principal es la enseñanza, dependen de una autoridad del Apoyo a la Fuerza, que es el almirante jefe de Personal, a través del almirante director de Enseñanza Naval.

La nueva Organización tiene unos objetivos permanentes: asegurar la existencia y eficacia de una Fuerza equilibrada y moderna con el adecuado grado de alistamiento operativo; contribuir a la generación de las estructuras de los mandos operativos, y mantener una capacidad eficiente de obtención y gestión de recursos. Nuestra Organización debe ser estable, pero lo suficientemente flexible para que pueda asumir cambios coyunturales.

Para posibilitar esos objetivos permanentes y hacer realidad la Organización, ésta debe cumplir un decálogo de principios orgánicos: adaptación al Medio, Unidad de Doctrina, Contribución, Flexibilidad, Armonización de Objetivos, Eficacia, Dirección Centralizada y Ejecución Descentralizada, Asignación de Objetivos y Recursos, Excepción y Colaboración Directa. Para no ser demasiado prolijo me detendré en los que a mi modo de ver son los más significativos:

Eficacia.—La existencia de cualquier organismo de la Armada y los recursos que se le asignen deben estar justificados por su contribución a la consecución de los objetivos de la Organización. Destaco este principio orgánico por estar plenamente alineado con el cuarto objetivo del documento *Líneas Generales de la Armada* del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada de octubre de 2004. Racionalización y simplificación de estructuras. Todos los componentes de la Armada debemos tener muy presente este principio orgánico. La inercia al cambio en una institución secular como la nuestra es muy elevada, y la tendencia a mantener unidades, centros u organismos de dudosa eficiencia es también una comprensible realidad. Todos tenemos que hacer un esfuerzo por integrar organismos, adecuar su funcionamiento a las nuevas tecnologías y suprimir o desafectar aquellos que no contribuyan a alcanzar los objetivos que nos hemos marcado.

Flexibilidad.—En cierta medida ya lo hemos nombrado. Se define como la capacidad de adaptarse a los cambios. Pero diríamos algo más. Esa capacidad de adaptarse a los cambios debe analizarse desde cinco enfoques. La Estructura, que como hemos señalado materializa la dependencia entre organismos. Los Procesos de Trabajo, que representan el conjunto de actividades relacionadas entre sí, sometidas a control y que se encomiendan a un grupo de personas u organismos para alcanzar un fin. Las personas, son los hombres y mujeres que conforman la Armada, su moral y calidad son los factores más importantes en la eficacia de la Organización. El entorno, los factores externos

con los que se relaciona la Armada, y donde se da un proceso constante de mutua influencia. La tecnología, cuyo nivel condiciona el tipo de organización resultante. En el gráfico adjunto figura cada uno de ellos.



Colaboración Directa.—Principio orgánico que afecta a las relaciones que se llevan a cabo dentro de nuestra Organización. Es el principio que permite superar lo que llamo efecto «McDonall», símbolo de la conocida hamburguesería, y que puede valer para representar lo que sucede cuando en el trámite de consultas o de acciones a tomar sobre cualquier asunto es necesario que el expediente «suba» por la línea de una cadena orgánica y posteriormente «baje» por la de otra. La colaboración directa permite relacionarse directamente a dos o más organismos subordinados encuadrados en la misma o diferente cadena orgánica pero que realizan actividades complementarias o participan en el mismo proceso de trabajo. No obstante, esta colaboración directa debe establecerse mediante los términos y el alcance que sean necesarios.

Estos fundamentos y principios nos llevan a una estructura orgánica que aseguran la existencia, la preparación y el alistamiento de las unidades para el combate, y con ello que la Armada pueda cumplir su misión.

Hemos adoptado una estructura orgánica basada en criterios funcionales. Esto no quiere decir que nuestra estructura sea funcional. Una estructura es siempre orgánica, el criterio funcional quiere decir que el encuadramiento orgánico se hace basado en ese criterio y no en otro, como por ejemplo el territorial. En resumen, nuestra estructura no es funcional, sino que está basada en la funcionalidad para establecer el correspondiente organigrama.



Estructura orgánica, operativa y dependencias

La estructura orgánica es permanente, y tiene como finalidad preparar y apoyar a las unidades de la Fuerza y generar fuerzas operativas. Las autoridades que forman parte de ella no tienen cometidos operativos inherentes a su cargo, salvo en casos muy concretos de actividades permanentes ligadas generalmente a la defensa de espacios de soberanía o protección de bases o instalaciones. En nuestra organización existen autoridades cuyas fuerzas a ellas asignadas ejercen cometidos operativos permanentes. Son los responsables de ejecutar las misiones permanentes que tiene asignada la Armada en tiempo de paz. Estas fuerzas son: la Fuerza de Acción Marítima y la Fuerza de Protección de la Infantería de Marina.

Las características de la estructura orgánica, además de la más conocida que es la de su carácter permanente, son las siguientes: posibilita las funciones de mando, apoyo al mando, técnico-facultativa, administrativa y docente. En esta estructura cada unidad, centro u organismo está subordinado a una única autoridad superior, subordinación que denominamos dependencia orgánica. La eficacia de la Fuerza, en términos de preparación para el combate, dará la medida de la eficiencia de la estructura orgánica.

Por el contrario, la característica principal de la estructura operativa es su temporalidad. Se establece, normalmente, mediante directivas u órdenes de operaciones o de ejercicios que fijan la misión, designan al mando y asignan medios. En este tipo de estructura las autoridades se subordinan mediante una relación que llamamos dependencia operativa. En esta estructura, se ejercen las funciones de mando y apoyo al mando. En el esquema anterior se resumen las características de cada tipo de estructura.

Es en los aspectos de las relaciones de subordinación (dependencias) donde quisiera detenerme un poco. Lo creo oportuno porque pienso que son términos profusamente empleados y regularmente comprendidos. Tanto la dependencia orgánica como la operativa crean estructuras. Conviene insistir en que estas dependencias establecen líneas de autoridad formal que se representan mediante un organigrama.

La dependencia funcional no crea estructura. Es igualmente una relación de subordinación entre unidades, centros y organismos, para desarrollar una materia que requiere un conocimiento especializado, coordinar su ejecución y controlar el resultado. En el ámbito de esta dependencia funcional se lleva a cabo la función técnico-facultativa y el alcance de esta dependencia lo establece una autoridad superior. Un claro ejemplo dentro de la Armada son las intendencias. Estos organismos están en la cadena orgánica del recurso de material (Jefatura de Apoyo Logístico), pero funcionalmente dependen del órgano responsable del recurso financiero (Dirección de Asuntos Económicos). La autoridad superior en la que confluyen las líneas de autoridad, el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, establece mediante una instrucción esta dependencia funcional.

Igualmente, autoridades superiores de la Armada (que definiremos como aquellas que dependen directamente del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada y son directores de Procesos Fundamentales de Trabajo) tienen una dependencia funcional de órganos superiores y directivos del Ministerio de Defensa. Es el caso por ejemplo del almirante jefe de Apoyo Logístico o del almirante jefe de Personal que dependen funcionalmente de los Órganos Directivos del Ministerio de Defensa bajo la coordinación del secretario de Estado de Defensa o del Subsecretario de Defensa en el ámbito de sus respectivas competencias. El alcance de esta dependencia funcional puede venir establecido en disposiciones con rango de ley, disposiciones reglamentarias y demás disposiciones administrativas.

Una última precisión sobre la dependencia funcional. Hay que emplearla con sumo rigor y cuidado. Las respectivas autoridades de la cadena orgánica correspondiente deben estar informadas de esas relaciones enmarcadas en la dependencia funcional. Sobre todo a niveles jerárquicos elevados. La autoridad o mando orgánico correspondiente no puede permanecer al margen de estas relaciones. En algunos casos, se pueden tomar decisiones que es imprescindible consultar. El «amparo» de la dependencia funcional no nos debe llevar a obviar a nuestro jefe o comandante directo, orgánico u operativo.

Finalmente, aunque no estén recogidas claramente en nuestra Doctrina, razones de oportunidad me llevan a tratar unas importantes relaciones, como son las relaciones de coordinación. Son aquellas que se establecen entre autoridades que no tienen una relación de dependencia orgánica, operativa o funcional. Se ponen en práctica para facilitar el funcionamiento de organismos de ellas dependientes o para desarrollar actividades que les afecten. Son también aquellas que se establecen para intercambiar información o detalles de ejecución. Es importante señalar que, al igual que en el caso de la dependencia funcional, se debe establecer su alcance en algún documento. Como ejemplo más relevante pudiéramos traer a colación la figura del almirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada. Ejerce, bajo las directrices del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, la coordinación general. Es en este ámbito donde se llevan a cabo relaciones para coordinar todas las actividades de la Armada. Igualmente deberá existir una disposición que establezca su alcance.

Cuartel General, Fuerza y Apoyo a la Fuerza

Efectuado un breve recorrido por los fundamentos, principios y conceptos, estamos en disposición de hacer una radiografía de nuestra actual Organización. Esta Organización, diseñada de acuerdo con un criterio funcional, debe tener muy presente la racionalización y simplificación de estructuras. Es fundamental que no sea redundante, esté guiada por el principio de economía de medios, y que posibilite y potencie la acción conjunta.

Las unidades, centros y organismos actuales, deben justificar su existencia por contribuir a los objetivos de la Armada. Recordemos que en resumen son dos: preparación de la Fuerza y obtención y gestión de Recursos. Todos los organismos, de acuerdo con su actividad principal, se agrupan en tres grandes bloques: Cuartel General, Fuerza y Apoyo a la Fuerza.

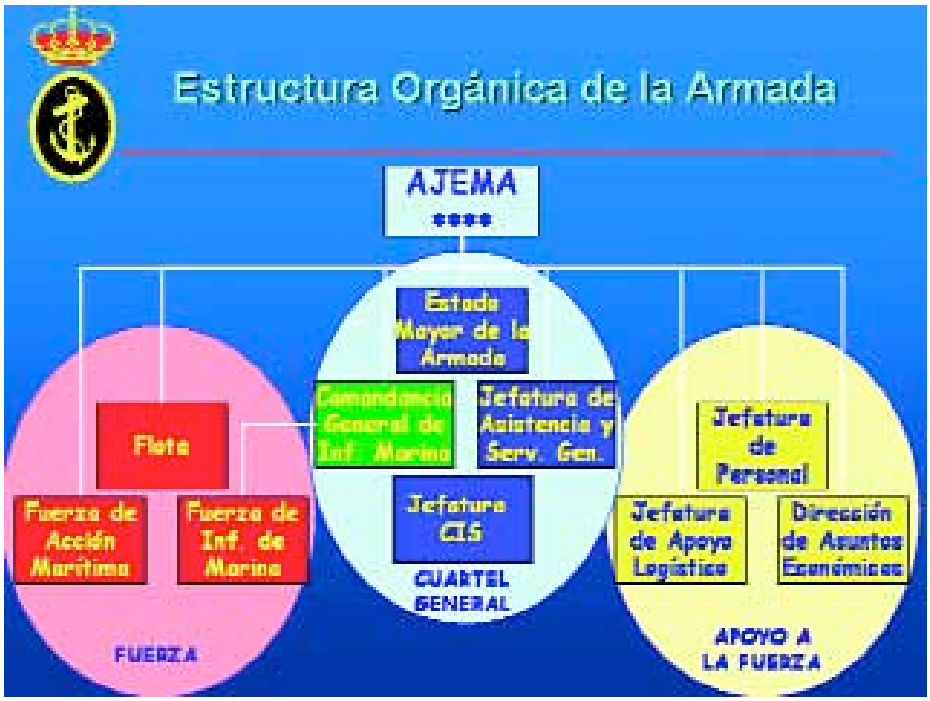
El Cuartel General está definido como el conjunto de órganos que encuadran los medios humanos y materiales necesarios para asistir al almirante jefe de Estado Mayor de la Armada en el ejercicio del mando de la Armada. Dentro del Cuartel General de la Armada se encuentra el Estado Mayor,

principal órgano auxiliar de mando. Además del Estado Mayor, se integran en el Cuartel General la Comandancia General de la Infantería de Marina, el almirante jefe de Asistencia y Servicios Generales, la Jefatura de Sistemas de Información y Telecomunicaciones y el Órgano de Historia y Cultura Naval.

La Fuerza se define como el conjunto de medios humanos y materiales. En su ámbito se lleva a cabo el adiestramiento y la evaluación. La Armada organiza su Fuerza en tres principales: la Flota, la Fuerza de Acción Marítima y la Fuerza de Infantería de Marina. Estas tres Fuerzas posibilitan las capacidades específicas de la Armada: Proyección, Protección, Acción Marítima, Libertad de Acción y Apoyo Logístico.

El Apoyo a la Fuerza se define como el conjunto de órganos responsables de la dirección, gestión, administración y control de los tres recursos, así como las actividades de apoyo logístico que posibilitan la vida y funcionamiento de las unidades, centros y organismos.

En la figura adjunta se representa el organigrama general de la Organización de la Armada.



Epílogo

La estructura orgánica de la Armada se sustenta en la aplicación de un criterio funcional. Las unidades, centros y organismos se agrupan en cada uno de los tres ámbitos de la Organización de acuerdo con su actividad principal.

Esta estructura orgánica es permanente y específica. Se constituye para alcanzar los objetivos de la Armada y para posibilitar la generación de estructuras operativas de carácter temporal. Para su diseño se deben tener en cuenta unos fundamentos y principios orgánicos, entre los que destacan la eficacia, flexibilidad y colaboración directa.

Nuestra estructura, a partir de ahora, debe estar preparada para cambiar de forma continua, y poder así adaptarnos a los cambios en nuestro entorno estratégico, social, económico y tecnológico. Esto se consigue prestando una atención permanente al entorno, adoptando nuevos métodos de trabajo y midiendo los resultados que obtenemos para corregir a tiempo nuestra actividad.





Nombramiento de socio de honor de la MNU, el 24 de abril de 2006, del ALPER, almirante Lapique, en la Cámara de Oficiales de la Armada. (Foto: Á. F. Fernández).





HISTORIAS DE LA MAR

PAÑOL HISTÓRICO Y DE ENSEÑANZA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR

José G. MARTÍNEZ RATERO

(R)

Introducción

HACE más de doce años, en 1993 y coincidiendo con el 50 aniversario de la Escuela Naval Militar en Marín, se elaboró una relación de diverso material para concretar los diversos objetos de esta Escuela, que por su posible interés merecían ser especialmente conservados.

Posteriormente surgió la idea de concentrar físicamente en algún lugar de la ENM parte del citado material para permitir su mejor control, conservación y una adecuada exposición, facilitando así que pudiera ser contemplado por cualquier visitante, contribuyendo a su más amplia difusión.



Muelle de torpedos e isla de Tambo.

Corría el año 2002 y el lugar elegido fue la nave de pañoles del muelle de torpedos que, aprovechando diversas obras de restauración, fue básicamente acondicionada para albergar este proyecto.

Y así fue cómo, ya destinado en la ENM como profesor emérito en base a una larga experiencia docente en la antigua ETEA de Vigo y procedente de la Reserva desde los 56, se me encarga hace un año largo la tarea de dirigir la materialización de este pañol histórico; así pues, casi de repente, se agolpan ahora recuerdos de tiempos lejanos, y desde estas antiguas aulas me toca recorrer y revivir, cual viaje en el tiempo atrás, el emocionante pasado que constituye la historia y vida de nuestra Escuela.

Muelle de torpedos

Muelle de torpedos destacando sobre la brumosa silueta de la isla de Tambo, meta de lejanas carreras de ida y vuelta, con fusil incorporado, muelle de atraque de aquellos viejos destructores de la flotilla afecta que tanto colaboraron en digerir las comidas de los viernes, y luego, emocionante punto final de seis meses navegando a vela por el mundo.

El pañol está situado en la mitad oriental de la nave de torpedos, con una superficie de casi mil metros cuadrados en una sola planta, distribuida en varias salas que responden a diversos criterios de exposición.

No se trata de ningún museo naval ni se pretende representar la historia de la Armada, es un simple pañol, palabra de profunda tradición naval, pañol

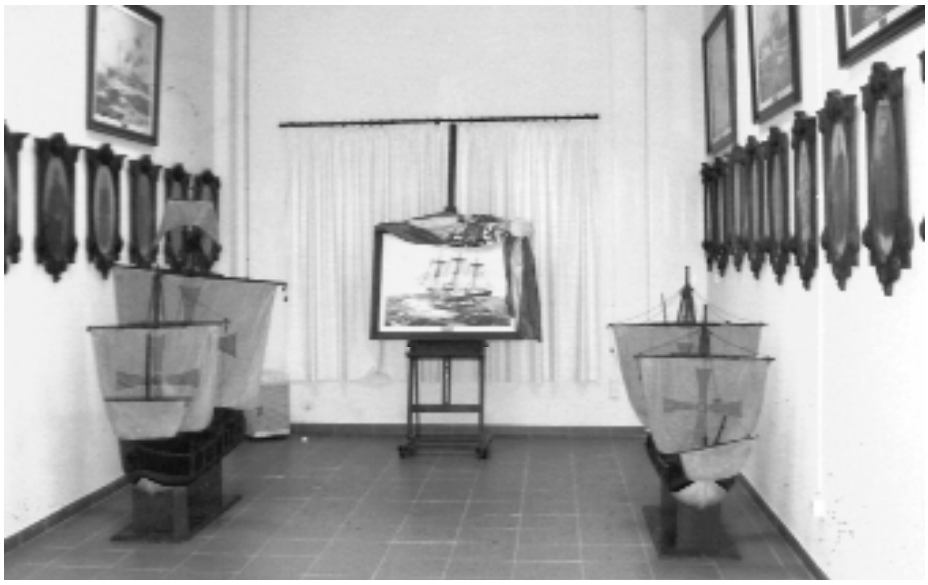
histórico y de enseñanza, donde sólo se intenta reflejar la reciente historia de la propia ENM desde su inauguración en su actual emplazamiento a partir de 1943, concentrando y exponiendo adecuadamente parte de su material, previamente distribuido por toda la Escuela, similarmente a lo que ocurre en otras academias militares y navales, tanto nacionales como extranjeras.

Se trata también de exponer cómo ha sido la formación de los oficiales de la Armada desde 1943 hasta hoy, la evolucion de la enseñanza naval en la ENM a través de referencias a múltiples ayudas a la enseñanza. Enseñanza, razón última de toda escuela y justificación de su existencia.

Es evidente que a través de esta exhibición se irán desgranando poco a poco múltiples recuerdos que jalonaron el paso de todos los alumnos de esta escuela; entre las fotos sepia que congelan el tiempo, cada uno tendrá aquí su sitio, y para facilitar este recorrido a través del tiempo y estimular el espíritu del visitante, nos acompañará una especie de hilo musical militar y marinero que deseamos sea para todos fuente de agradables recuerdos.

Marín y la Armada

En esta sala de entrada se pretende reflejar la estrecha relación de la Armada con el pueblo de Marín a lo largo de todo el siglo XX, pues en 1903 se crea una Comandancia de Marina en Marín, y en 1916, durante la Gran Guerra, se



Sala histórica, siglos XVIII y XIX.

decide crear una Base Naval Secundaria junto con Villagarcía y Ríos en Vigo. En dicha base estuvo destacada la Escuadra de Instrucción, constituida por el crucero *Carlos V* y los destructores *Cadarso, Bustamante* y *Villaamil*.

En 1920 se dispuso la creación en la base de un Polígono de Tiro Naval, cuyo primer director fue el capitán de corbeta Janer Robinson, que acabó dándole su propio nombre.

La antigua base y el posterior polígono pasan a ser en 1939 los cimientos de la actual ENM, adquiriéndose terrenos colindantes e iniciándose importantes obras de ampliación y modificación de edificios, ganando terreno al mar.

La ENM fue inaugurada solemnemente el 15 de agosto de 1943, comenzando desde entonces la formación de oficiales, destacando como alumnos en 1956 a S. M. Juan Carlos I y en 1986 al Príncipe de Asturias.

En el centro de la sala se expone una maqueta de la actual Escuela, escala 1/500, y en sus paredes diversas fotografías para recorrer en el tiempo, desde las primeras obras de la antigua base y posterior polígono hasta la construcción de la actual Escuela, evidenciando siempre su relación con el entorno de Marín.

Finalmente se intenta destacar el contraste entre antiguas fotografías y otras actuales tomadas desde los mismos ángulos para resaltar la evolución en el tiempo del entorno urbano, poniendo de manifiesto asimismo la entrañable vinculación con nuestro querido pueblo de Marín, que lleva acogiendo a la Armada a lo largo de todo un siglo.



Sala de Banderas.

Sala histórica

Antes de comenzar con la breve historia de la actual ENM es preciso reconocer que como escuela de formación de oficiales ha sido precedida por otras desde principios del siglo XVIII, cuando comenzó la formación de oficiales de la Armada de forma regular.

Sala histórica, ecos de lejanas batallas, orgullo de una noble y antigua profesión. Comienza la sala con la exposición de algunas referencias gráficas de la Academia de la Real Compañía de Guardias Marinas, establecida en el



viejo castillo de la villa de Cádiz, por decreto de Felipe V, de 1717, y que tuvo una duración de 52 años.

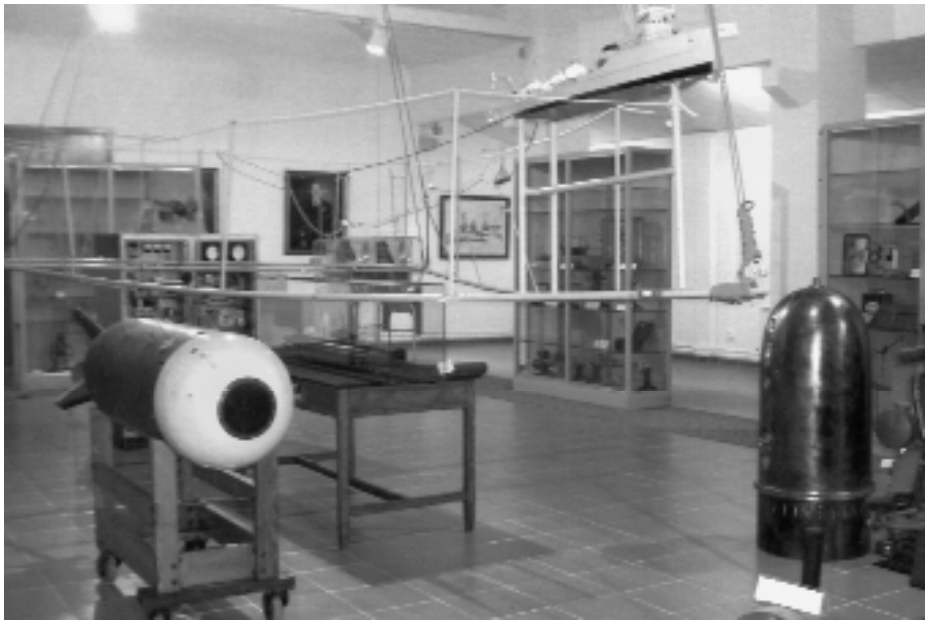
En 1769 se dispuso su traslado a la llamada Casa del Sacramento, entre salinas y caños en la Isla de León, hoy San Fernando, para apartar a los alumnos de las muchas distracciones de la ciudad gaditana.

Veintiuno de octubre de 1805, estruendo cercano de cañones en Trafalgar, y después, al cambiar de aliados en 1809, los guardias marinas deben ceder la academia para alojamiento de tropas inglesas, paralizándose la vida docente e incorporándose los alumnos a la guerra contra los franceses.

De 1845 a 1868 se formaron más de mil alumnos en el Colegio Naval Militar de San Carlos, en San Fernando.

En 1869, se crea la Escuela Naval Flotante en la fragata *Asturias*, bajo el acerado cielo de la ría de Ferrol, siendo su primer comandante-director el capitán de navío Sánchez Barcáiztegui, cuya fotografía inicia en esta sala a los sucesivos comandantes que hasta 1909 se sucedieron en el mando de dicho buque escuela, cuyo mascarón de proa se encuentra en la actual ENM.

Ya entrado el siglo XX, con el desastre de Cuba, se traslada la Escuela nuevamente a San Fernando, de azules cielos y nubes serenas, calle Real, casinillos, ventas, alegres mozas, inaugurándose en 1913 en el antiguo Colegio Naval Militar con el nombre de Escuela Naval Militar, y cuyos comandantes-directores están fotografiados en la sala hasta 1943, en que se traslada a Marín, en la verde Galicia, donde con piedra joven y cinceles viejos surge y se asoma a la ría de Pontevedra, con la curiosidad de ver otro mar, el *mar de homes*.



Sala principal. Armas navales.

Sala principal

Esta sala, la más grande, constituye propiamente este pañol histórico de la ENM, dividida en dos zonas, visitables bajo dos criterios diferentes: el cronológico y el temático.

La zona cronológica permite contemplar la pequeña historia de la Escuela, desde su inauguración en 1943 hasta hoy día, avanzando progresivamente en el túnel del tiempo formado por las paredes y la parte posterior de las vitrinas paralelas, aislándonos así de la zona central y pudiendo observar colgados en las primeras los retratos al óleo de los sucesivos comandantes-directores, recreación de antiguos despachos, contemplando al frente, colgadas en las vitrinas, las orlas de cuantas promociones recibieron despachos bajo su mando; y entre directores, cuadros de buques de la Armada correspondientes a los periodos que se tratan, rellenando huecos de paredes con cuantas fotografías de la época puedan reflejar hechos destacables del momento en la vida de la Escuela que acompañaron el paso de los alumnos por ella, tales como visitas, conmemoraciones y actos de especial interés. Es esta zona como un gran archivo, un álbum cronológico de toda la gran familia de la Armada que comenzó aquí sus singladuras, cada uno tiene aquí su lugar: hoy por hoy, veintitrés directores y sesenta años de promociones, unos 6.000 oficiales en

total. La primera pared acaba en el año 1975 y la segunda en los comienzos del siglo XXI, en una escala casi lineal. Respecto a las orlas conviene aclarar que, especialmente las más antiguas, todavía en blanco y negro, no representan la edad real de salida del último curso pues, al no haber costumbre de hacerlas, ha debido recurrirse a la foto ficha del año de ingreso que se conservaba hasta el final en los expedientes escolares, es decir, que hay que aplicar una especie de corrección positiva por retardo temporal de cinco años. Asimismo, es preciso destacar que a mitad de este recorrido cronológico, en la zona central de esta sala principal, se encuentra un espacio destacado y noble, donde a modo de sala de banderas se reúnen y exponen, en respetuoso recuerdo y asumiendo nuestra historia, reproducciones de las diversas banderas nacionales bajo las que sirvieron las dos escuelas navales militares del siglo XX, junto a su libro historial, así como cuantas condecoraciones y homenajes recibieron, incluyendo los cuadros de los sucesivos jefes de Estado de dicho siglo.

La segunda zona de esta sala principal es la zona temática, distribuida en el área central y delimitada por diversas vitrinas y mobiliario noble, recuperados tras duros trabajos de restauración.

Ésta es la sala más importante, pues constituye el núcleo del pañol histórico, al exponer cuantos libros y objetos han estado relacionados con la enseñanza en la Escuela, su razón de ser, pudiendo observar su evolución a lo



Sala del guardia marina.



Zona temática: Astronomía.

largo de los años desde aquellas antiguas publicaciones editadas por la propia ENM a multicopista, que recuerdan lejanos comienzos de curso, pasando por aquellas películas en blanco y negro de ayudas a la enseñanza y gran contenido didáctico, hasta los atractivos libros de hoy que invitan a estudiar casi sin esfuerzo.

Esta sala pretende reflejar las áreas clásicas de conocimiento que se impartieron a quienes luego serían profesionales de la Armada: Astronomía y Navegación, Construcción Naval y Maniobra, Energía y Propulsión, Armamento y Táctica Naval.

El visitante podrá observar en su recorrido la agrupación temática de cuantos objetos estuvieron relacionados con la enseñanza, bien por ser objeto directo de la misma como por su referencia y evocación de gran valor didáctico.

Podemos contemplar antiguos instrumentos de navegación que hace muchos años observaron a los mismos astros que hoy con la finalidad de situarse en la soledad del mar, y cronómetros náuticos que desde no hace mucho ayudaron a solucionar el gran problema de la longitud, cartas náuticas resultado de diversas proyecciones de una tierra que ya se aceptaba esférica, antiguas agujas de marear magnéticas, correderas, todo ello como resumen de la historia de la navegación, la historia del hombre en su afán de dominio del mar y, casi sin notarlo, nos encontramos ahora en la siguiente área de esta zona principal, que está dedicada al buque y su maniobra, exponiéndose diversas maquetas de buques de guerra de los siglos XVIII y XIX, hombres de hierro en barcos de madera, siglos de majestuosa navegación a vela, mares y vientos, evolución de la maniobra del buque, desde las viradas por avante hasta las hélices de paso variable.

Y después la zona de máquinas, la propulsión naval después de la vela, desde las primeras máquinas alternativas hasta las turbinas de vapor y gas, con todos los aparatos auxiliares que necesita un barco, con referencias a ex-

traños artilugios de antiguos laboratorios para comprobar las leyes de la física y química donde se practicaron medidas y, cual modernos alquimistas, se recrearon experimentos dibujados en los viejos libros de texto.

Y finalmente, la guerra en la mar, la zona de armas, el armamento naval, cuya enseñanza y aprendizaje imprime verdadero carácter al futuro oficial de la Armada, desde la primera artillería naval hasta los misiles de hoy, desde los complicados calculadores analógicos para el tiro hasta la moderna lucha antisubmarina, con todas sus tácticas evolucionando según las nuevas posibilidades del armamento.

Y todo esto apoyado por la gran ayuda a la navegación que supuso la comunicación sin hilos, la radio y sus posteriores aplicaciones, como el radar, ya nunca más el hombre estará aislado y perdido en la mar.

En fin, ha sido un breve recorrido por la historia de la enseñanza teórico-práctica en la ENM, la razón de ser de la Escuela, su verdadera historia.



Sala del guardia marina.

Sala del guardia marina

Esta sala pretende reflejar el ambiente diario en la vida del guardia marina dentro de la Escuela, recurriendo a cuantas referencias sean necesarias, exponiendo reconstrucciones parciales de antiguos dormitorios y estudio comunes, hoy modificados, que evocan lejanas tardes de invierno, monotonía de lluvia en los cristales, así como fotografías del comedor, casino y hospital de siempre, uniformes de paseo y de trabajo, desde el flamante blanco hasta aquel triste mono gris con cabeza de abisinio, lugares y personas que convivieron con muchas promociones.

Horas de estudios somnolientos, aquellas cuevas de profundos y dulces sueños desconcertantes y violentas dianas para afrontar un nuevo día de supervivencia, ruidoso comedor y relajante casino de alumnos leyendo alguna carta muy esperada, y luego la inmensa explanada bajo un implacable fusil, animada por las vibrantes notas de la banda, botes de nueve metros, escuela de galeotes, hospital, derecho de asilo, refugio legal para ocasionales descansos. Penizas, un calvario por corredoiras, y todo ello mezclado con el inconfundible aroma de celulosa, que ya nunca desaparecerá como eterna referencia olfativa.

Galería de personajes: Plácido, aquel conserje de lealtad y eficacia probadas, única relación del caballero con el mundo exterior; Ramiro, el humilde barrendero, moderno Sancho Panza, curiosa mezcla de culturales desvaríos; el padre Altino, la Cruz y la Espada, azote y refugio de pecadores; don Marcial, jefe de Sanidad y Bálsamo de Fierabrás, y aquel querido Staffan Morling, *good morling mister morning,* treinta años de inglés en la ENM.

Tardes de domingo para arrestados, con galeras y *Nobleza Baturra* en blanco y negro; o mejor para otros, el Liceo Casino de Pontevedra, lejanas tardes de domingo de baile.

En resumen, comer, dormir, correr, estudiar un poco y correr más y tratar de divertirse todavía más, vida del guardia marina de la ENM de Marín, de tu antigua Escuela.

Conclusión

Para acabar, deseo reconocer la labor de cuantos han colaborado en hacer realidad este pañol histórico, desde anteriores comandantes-directores hasta el actual, por su constante estímulo, así como al personal de Ayudantía Mayor por su imprescindible colaboración en toda la infraestructura, y a la Jefatura de Estudios por la cesión de múltiples piezas de enseñanza para su exhibición, a la Jefatura del SEA, siempre tan necesaria, y en especial a mi directo colaborador y antiguo profesor de esta Escuela, capitán de corbeta Gesteira Soto, quien desde la Reserva aceptó ilusionado vestir nuevamente el uniforme para

reconstruir toda esta pequeña gran historia de nuestra querida Escuela Naval Militar. Pido disculpas por posibles fallos y errores, pues somos simples aficionados.

Y finalmente, observar que este pañol histórico nunca será algo definitivo, siempre será algo dinámico, algo cambiante, algo susceptible de aumentar su contenido mediante el aporte de nuevas piezas o documentos, como la futura sala dedicada a todas las embarcaciones a tamaño natural que sirvieron de enseñanza en la Escuela. Y para ello es preciso la colaboración de todos los miembros de la Armada, contribuyendo con cuantos datos, referencias e incluso fotos particulares quieran aportar. Así, el pañol será siempre algo vivo, nunca estará completamente acabado ni en su contenido, ni en su forma de exposición, estará vivo mientras haya imaginación e iniciativa y será un lugar de permanente encuentro de cuantos pasaron por esta ENM, y un emotivo recuerdo a cuantos ya nos dejaron para eternas singladuras.





Submarino *General Mola* saliendo a la superficie. Año 1944. (Foto: A. Fernández de Bobadilla).



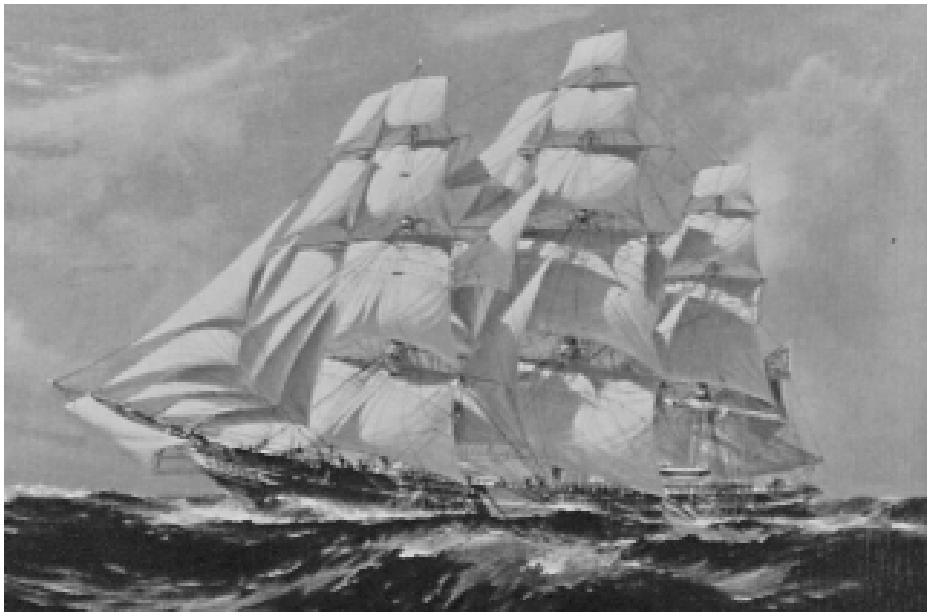
LA GRAN CARRERA DEL TÉ

Juan Manuel GRACIA MENOCAL



UANDO transcurría el año de 1853, en China se encontraba la mayoría de los puertos donde se cargaba el té en los clípers con destino a Inglaterra. Llegar a estos puertos para conseguir el cargamento de té con destino a Londres no era nada fácil, ya que, aparte de la piratería existente en esos años (solamente en la zona de Hong-Kong en ese año fueron saqueados más de 500 barcos por los piratas), no eran menos peligrosas las navegaciones a los puertos que comerciaban con el té, donde se complicaban los problemas de navegación, como ocurría al adentrarse los clípers, millas adentro, en los grandes ríos navegables, como era el de poder acceder al puerto de Fuchou en el tortuoso río Min. En algunos tramos de este río, las corrientes podían arrastrar a los veleros hacia los bancos de arena, o contra sus orillas rocosas, con una facilidad pasmosa. Era una navegación llena de incertidumbres para los clípers que dependían para poder sobrellevarlas de tener un buen práctico, que no se encontraba algunas veces, siendo la mayoría de ellos ingleses expatriados que habían cambiado la vida de la rígida Inglaterra por otra oriental más interesante, llena de aventuras, en las navegaciones por el río para poder fondear los clípers en Fuchou. Posteriormente, cada práctico volvía a bajar la embarcación por el río a mar abierto. En el año de 1860, el puerto de Fuchou había sustituido a Cantón como el mayor puerto exportador de té, por ser el más cercano a la provincia de Fikien, donde se recolectaba esta planta en los meses de mayo y junio, dos meses antes que en cualquier otro lugar de China, con el consiguiente adelanto también a los monzones del sudoeste que castigan el mar de la China durante los meses de julio y agosto, hecho muy conocido también por los barcos españoles que surcaban esas aguas desde Filipinas.

En China había pocos puertos tan pintorescos como el fondeadero de las Pagodas en Fuchou, donde a veces se juntaban docenas de clípers esperando llenar sus bodegas de té, el cual venía río abajo, en los sampanes, desde las plantaciones que estaban alineadas en las riberas del río Min, en unas cien millas de longitud, acompañados con multitud de culis que estibaban las cajas del té en los veleros con destino a Londres. Esta carga se efectuaba con un ritmo intenso, sin descanso alguno, durante dos o tres días, bajo la vigilancia



Taeping.

de los marineros de los clípers para cargar y estibar las cajas del té con un esmerado cuidado, colocando las mismas en las bodegas, donde previamente se habían dispuesto unas cien toneladas de lastre de chatarra de hierro, de forma que entre las cajas y el lastre no hubiera el mínimo resquicio para evitar corrimientos de carga y dejar el barco apopante, observando que con una pulgada de más o menos se podía reducir hasta un nudo la velocidad del clíper. Sobre el lastre se colocaba un suelo de tablas, y el té encima, en cajas cubiertas de paja. Las cajas de té de una calidad inferior se estibaban cerca del fondo por si se mojaban por las filtraciones de agua de mar. Entre caja y caja de té no debía caber un pelo. Una vez estibadas, se disponía de una capa de trozos de bambú y de lona con una cierta inclinación a fin de que si cayese agua de mar en la bodega se deslizara por el casco. Finalizando la carga, se cerraban y sellaban las escotillas. Inmediatamente se levaban anclas e izando velas de gavia comenzaba el clíper la navegación río abajo con práctico a bordo, ayudado por un remolcador a vapor, por las sinuosas aguas de las altas gargantas que serpentean el río Min, sorteando sus famosas corrientes que los chinos denominaban entonces, y hoy también, *chau-chau*, para llegar finalmente hasta mar abierto en su carrera a Londres.

Hubo varias carreras entre los clípers en el transcurso de los años por llegar el primero a Londres en esta navegación del té, desde China al río

Támesis, pero la más importante de ellas, con diferencia, fue la que se efectuó en 1866. Aquel año llegaron a juntarse 16 clípers en el río, lo que no era nada frecuente, fondeados en espera de cargar y poder competir en el premio de diez chelines por tonelada para el ganador que fuera el primero en descargar el té en Londres. Premio que daban los comerciantes del ramo para la llamada *Great Race*. De los 16 veleros, había cinco que eran las grandes estrellas en estas navegaciones por su pericia y buen navegar en las singladuras desde China a Europa. Eran el *Serica*, el *Taeping*, el *Fiery Cross*, el *Taitsing* y el *Ariel*, también conocido este último por la gran cantidad de latón a bordo. Necesitaba cuatro marineros para pulirlo diariamente y era uno de los veleros más marineros, y a la vez el más brillante en sus destellos, con solamente un año de existencia desde que fue botado y arbolado.

En una regata de esta magnitud, que había comenzado el día 27 de mayo, con 15.000 millas de duración por la proa, las primeras 2.500 millas eran las menos atractivas, las que iban desde la desembocadura del río Min al estrecho de Sonda, con los monzones del sudoeste presentes, que comenzaban a soplar intensamente; y así, el *Ariel*, con 1.230.000 libras de té, llega al estrecho de Sonda, 21 días después de la fecha en que había zarpado de Fuchou. El *Taeping*, el *Serica* y el *Taitsing* cruzaron el estrecho cinco días después del *Ariel*, cuya noticia llegaría a Londres, cablegrafiada desde Java, habiendo pasado el *Fiery Cross* el primero por esta situación, no sirviéndole esta buena posición para terminar el primero en la carrera.

Mientras navegaban los cinco clípers por el Índico hacia Mauricio y luego al cabo de Buena Esperanza, se disfrutaba de unas singladuras con todo el trapo izado, aprovechándose de los alisios del sudeste, navegando a unos nudos importantes, con majestuosa estampa, que alcanzaban hasta los dieciséis en cada singladura. Los relatos de los capitanes en esta aguas nos describen la belleza de estas navegaciones, que son muy difíciles actualmente de igualar en barcos de vela de estos tonelajes.



Ariel.

Los citados clípers siguieron sus rutas por el Atlántico con unas posiciones que iban

variando, desde las Azores hasta el golfo de Vizcaya y llegar al canal de la Mancha. Primeramente, el capitán del *Ariel,* llamado Keay, divisó las luces de Bishop y St. Agnes, en la costa sur de Inglaterra, pero no estaba solo, el instinto le decía a este capitán que el *Taeping* estaba cerca, y acertó. Al ocaso del día 6 de septiembre, los dos clípers pasaron por la isla de Wight. En esa noche, enseguida apareció la luz del faro de Dungeness, donde los clípers se encontraban con los prácticos, esperándolos en facha, lanzando sus cohetes en demanda de ellos, que iluminaban el cielo intermitentemente en espera de ser primeros en comenzar a navegar por el río Támesis y coger también el primer remolcador.

Inicialmente el *Ariel* tenía una ligera ventaja cuando desplegó las velas con el practico a bordo, pero el capitán Keay no las tenía todas consigo en cuanto a la seguridad de ser el primero en atracar el *Ariel* a su muelle y poder cantar victoria. El *Taeping,* mandado por el capitán Mckinnon, redujo a una milla la distancia entre el *Ariel* y su barco, pasando ambos por los Downs con una ventaja de ocho minutos del *Ariel* al *Taeping.* Increíble que después de una travesía de 99 días y 15.000 millas solamente les separaban unos pocos minutos a ambos, lo que daba a los apostantes y comerciantes del té una sensación de intranquilidad nunca antes conocida por la igualdad e incertidumbre del resultado final, que terminaría cuando el té fuera descargado en el muelle. Esta regata comercial tenía que pasar a la historia marítima de los barcos ingleses, y así sucedió.

El *Ariel,* en su celo por coger el primer remolcador que le ayudara en el río Támesis, tuvo la peor suerte, ya que el *Taeping*, al final, por tener mejor remolcador, le pasó, pero ambos llegarían a Gravensend, la boca del Támesis, con la marea baja, y durante un par de horas no pudieron remontar el río. Aunque el *Taeping* había llegado a Gravensend 55 minutos antes que el *Ariel*, este último, con los cálculos que había efectuado su capitán, se acercó sigilosamente a la desembocadura del Támesis cuando comenzó la marea a subir, y con la ayuda de otro remolcador, adelantó limpiamente al *Taeping*, navegando en demanda de sus muelles y almacenes de la East India, que se encontraban situados más abajo que los muelles del *Taeping*, que estaban en el puerto de Londres. A las nueve de la noche el *Ariel* llegaba a la altura de su muelle de atraque, mientras el *Taeping* pasaba detrás, remolcado río arriba. Parecía que estaba cantado el triunfo del *Ariel*, pero no fue así. La marea estaba baja para el *Ariel*, lo que le supuso esperar una hora y veintitrés minutos para atracar, y entonces ocurrió que el *Taeping* sí pudo lanzar sus cabos al muelle y quedar atracado a las 1000 del día 6 de septiembre, con las felicitaciones consiguientes de todos, quedando por entregar el premio final al ganador, que en principio era el *Taeping*.

A la llegada de los dos clípers a Londres, los precios del té habían sufrido una caída considerable por las cientos de toneladas que en los restantes barcos iban llegando a los muelles londinenses, lo que representaba para los comer-

ciantes un grave revés comercial, al juntarse en los almacenes tales cantidades de té, por lo que a los armadores del *Ariel* y del *Taeping*, el día después de la llegada el 7 de septiembre, se les ocurrió la idea de dividir el premio a partes iguales, antes de que por una discusión o reclamaciones entre ellos por quién fue el primero en llegar (si el barco que atracó en el muelle primero o el barco que llegó al remolcador en primera posición) quedara el premio desierto, dándoles a los comerciantes la excusa de no entregarles la recompensa por un posible litigio entre los armadores de los dos clípers. Este pacto y compromiso de los armadores se celebró con toda solemnidad en una taberna ese mismo día, junto a los respectivos capitanes de los clípers. Y así fue, se dividió entre el *Ariel* y el *Taeping*, dando lugar a que esta solución pactada no satisfaciera a nadie, con duras críticas de las instituciones de Inglaterra por este trato irregular, que durante mucho tiempo fue la conversación preferida en los clubes y en la prensa londinense. Los partidarios del *Ariel* y los del *Taeping* tuvieron razones para seguir polemizando durante muchos meses, dejando a los apostantes que dirimiesen entre ellos la cuestión de los ganadores; pero ése era otro tema ajeno a los armadores. «Salomón» estuvo presente en esta disputa por ser el primer clíper en llegar a Londres en ese año, pasando a la historia marítima el *Ariel* y el *Taeping* como un caso no ejemplarizante por su final compensatorio, pero sí por los registros conseguidos en sus singladuras y el valor marinero de sus tripulaciones.

Los cinco clípers que habían zarpado casi al unísono de Fuchou, descargaron en Londres la cantidad de 5.241.202 libras de té fresco en dos días, a los que se sumaron el resto de otros clípers con unas cantidades que superaron los once millones de libras de té. Los precios bajaron rápidamente, lo que dio lugar a que al año siguiente se suspendiera el premio por la recompensa de llegar el primero en la famosa Ruta del Té.

Esta efemérides del té del año de 1866 pasó a la historia de las navegaciones de los clípers como la competición más importante en la Gran Carrera del Té de la China, por ser la más competitiva, pasando a la inmortalidad sus capitanes como los mejores navegantes de estos clípers, ayudados por unas tripulaciones y unos veleros muy bien construidos en los astilleros ingleses, que parecían, navegando con todas sus velas desplegadas, voladores sobre el mar (ver las pinturas) que vistos de lejos eran como maravillosos grandes pájaros marinos, aunque comparados con sus predecesores americanos, los clípers ingleses eran mas pequeños, de aproximadamente unas 1.000 toneladas menos, mientras que los americanos eran de 2.000 toneladas; y en cuanto a velocidad nunca los barcos ingleses alcanzaron los 22 nudos del clíper americano *Sovereign of the Seas*, que en sus rutas por el Pacífico era considerado como el más veloz de su tiempo. Construido en el 1852, con sus 2.421 toneladas, se hundió en una navegación por el estrecho de Malaca, en 1859, cuando embarranca en un banco de arena dura llamado Pyramid Shoal, como así aparece en las cartas náuticas.

Loa a los clípers que a través de su historia marítima mantuvieron en cada viaje una prueba de velocidad, en rutas que servían de circuitos de carreras por ser el primero y el mejor, con desafíos que eran la respuesta a los constructores de su tiempo y a la formación de unos hombres de mar. Aprovecho la ocasión para enumerar otros ejemplos ajenos a la Carrera del Té que considero ahora destacar, como la larga y reñida travesía entre Nueva York y San Francisco, en los años 1852-53, de los clípers americanos *Flying Fish*, *Wild Pigeon*, y *John Gilpin*, que zarpaban con pequeños intervalos con pasaje y carga general, donde el mejor registro lo había conseguido con anterioridad el *Flying Cloud*, con 89 días. En esta regata el mejor tiempo lo consiguió el *Flying Fish*, con 92 días y cuatro horas. Una carrera más de clípers que emulaba a las del té de la China, con otras navegaciones muy difíciles por el cabo de Hornos, el cabo de San Diego y la isla de los Estados. El reto estaba servido continuamente para esos fantásticos clípers, donde el premio por llegar primero a San Francisco era solamente una chistera nueva para el capitán vencedor. Actualmente merecerían un museo que albergara la imagen de todos los clípers, con sus fotos o pinturas, las de sus capitanes, sus navegaciones y recuerdos de sus hazañas, aunque el *Cutty Sark* ya tenga su atraque permanente en el dique seco de Greenwich, con sus mástiles dominando el puerto, evocando la majestad de la raza de los clípers después de más de cincuenta años de vida. Gracias a la iniciativa privada es el único superviviente de la era de estos veleros, participando también en otra carrera de la lana contra el *Thermopylae* en 1885, entre Sydney y Londres, que fue muy famosa, quedando ganador el *Cutty Sark*, aunque el *Thermopylae* le había vencido en 1870 y 1871 en la carrera de Shangai a Londres. Al final el *Thermopylae,* después de pasar por la Armada portuguesa y tras cuarenta años de servicio, fue remolcado hacia el mar y hundido en el Atlántico en 1907. Triste final para no poder disfrutarlo como museo flotante en nuestros días.

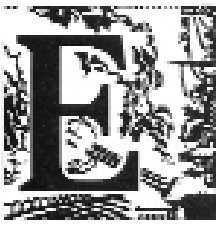
Nota final del destino fatal de algunos orgullosos clípers

La vida de los clípers era efímera. Casi la mitad de ellos no llegaba a los diez años de vida. El *Ariel,* ganador de la Carrera del Té con el *Taeping*, sucumbió en una tormenta con toda su tripulación en 1872, en el corredor de la Ruta del Té. El *Taeping* se fue a pique en un bajo del mar de la China en 1871. El *Flying Fish*, antes mencionado en la ruta de New York a San Francisco, embarrancó en la desembocadura del río Min, quedando inservible. El *Flying Cloud,* que tenía el mejor registro entre Nueva York a San Francisco, cargado de madera, embarrancó para siempre en las costas de Terranova en 1884. Del *Sovereign of the Seas* mencioné antes su perdición en el estrecho de Malaca.

PAPELES INÉDITOS DEL ALMIRANTE DON INDALECIO NÚÑEZ IGLESIAS: MARINAS

Almirante Indalecio Núñez Iglesias (†).
Miembro de Número de la Academia de la Historia.
Premio Nacional de Periodismo del año 1943.

(Recopilado y adaptado por Cachita Núñez).



XISTEN, lo sabemos todos, ocho marinas, si no nos hemos dejado alguna en la cinta de la máquina que sustituye, con algunas ventajas, el tintero de nuestros abuelos. Ocho marinas: la militar o de guerra, la mercante o comercial, la industrial o pesquera, la científica, la deportiva, la de vivienda, barrios y hasta ciudades importantes en el Oriente Extremo, nacidas en el río, llegadas a la mar y popularizadas por las revistas gráficas y hasta por los documentales y noticiarios, la de viveros y criaderos, industrial también, pero estática, al menos, sin propulsión propia, que fabrica perlas en el Japón, mejillones en Galicia y que guarda amorosa, en Cataluña, langostas, en espera de mejor ocasión de venta en los días de Navidad y, por último, la turística, lujo a flote casi insultante, que convoca a los poderosos para mostrarles el sol de medianoche, las doradas piedras de Grecia, las pirámides de pesadilla o la estatua de la Libertad alumbrando lo vertical, el rascacielos, que prestigia el ascensor como antecedente más próximo del cohete tripulado.

Ocho marinas, apurando la clasificación, con tan múltiples ramas que se convierten, aun sin querer, en frondosos árboles.

Ocho árboles que necesitan de tierra para vivir. Por eso las Marinas son binomias: la de guerra, buques y bases que sirven a la estrategia nacional; la mercante, buques y puertos erizados de grúas y tapizados de ferrocarriles y almacenes; la pesquera, buques y puertos pesqueros adornados con redes y con tabernas, frío industrial y camiones frigoríficos; la científica, buques y centros que trabajan la oceanografía y la hidrografía, la ictiología, la meteorología y tantas cosas más; la deportiva, buques y clubes donde se baila con música en lugar de combates; la de vivienda, buques y amarraderos abrigados; la de viveros, buques y aguas tranquilas, abundantes en pastos; la turística, buques y propaganda llena de fantasía para atraer a todos los que pueden ser atraídos.

Ocho marinas, ocho árboles frondosos que no forman bosque enmarañado, sino parque con urbanismos, cuidados y mimos de sus jardineros, los marinos, que no son ocho, sino uno sólo, el llamado en singular gente de mar.

La administración y el gobierno de esta gente singular la llevaba antes un ministerio, universal, de Marina, que en nuestro caso particular fue también de Indias, porque las Indias eran exclusivamente marineras. Ahora no. Ahora puede llegarse a ellas con cable, con radio, con televisión vía satélite, con aviones de hélice o de reacción infra o ultrasonoros. El barco, que antes lo era todo, es ahora uno de tantos, pero siempre el principal, por único capacitado para transportar pesos. Las ideas y las noticias no pesan; la carga de los aviones se cuenta casi en kilogramos.

Sin embargo, por ser uno de tantos, toda la Administración se ha llamado a la parte: El Instituto Social de la Marina pertenece a Trabajo y a los Sindicatos del Mar, a la Secretaría General del Partido, de la industria de la pesca se encarga Comercio, y del comercio de las nuevas construcciones, Industria. El Ministerio de Agricultura, que en apariencia nada tiene que ver con lo húmedo, salvo en los regadíos, suministra madera para hacer barcos, manda y gobierna las marinas menores —arbolitos—, fluviales y lacustres; interviene en la harina de pescado, fundamental para piensos; investiga en los fertilizantes que se extraen del mar y no se ocupa de la cosecha de sal porque corresponde a otro ministerio.

Podríamos prodigar los ejemplos, pero todos ellos nos conducen a la misma moraleja: el mar no es asunto de Marina, sino de toda la nación; el problema del mar no es de Marina, sino del Gobierno.

Nos gusta que el Gobierno, a diario, cuando se levanta, se empine para ver el mar y descubra en él el afán de cada día, no para ver esa mar que cotidianamente nos describe el Ministerio del Aire, con el vehículo del hombre del tiempo: rizada en el golfo de León; marejadilla en el mar de Alborán, marejada gruesa de alísios en el golfo de las Yeguas. No. Nos gusta que vea, como ve, el mar camino, sin badenes, ni puentes, ni túneles, ni cuadrillas de peones camineros limpiando cunetas y rellenando baches; queremos que vea, como ve, el mar oferente; desde el alga inocente que nos proporciona agar-agar, hasta la ballena majestuosa que nos brinda ambar gris; queremos que vea, como ve, al mar fuente, cuyos productos sólo pueden obtenerse con barcos de todas clases, desde el pequeñito de goma que fortalece al niño en la playa y que casi no tiene categoría de salvavidas, hasta el grandote que transporta 300.000 toneladas de energía en forma de petróleo.

Estas marinas que pinto, no llegan ni a categoría de dibujo. Son simples croquis para que quepan en el espacio de un artículo. Faltos de color, nada nos dicen: ilumínelos usted. Comprenderá y apoyará el Plan de Desarrollo.



LOS HÉROES DEL *ARIETE*

José Luis DÍEZ DEL CORRAL

Blanca TAPIA CASELLAS

EL 25 de febrero de 1966 naufragaba en la Costa de la Muerte (La Coruña) la fragata antisubmarina *Ariete*, de la clase *Audaz.* La fragata había partido de Ferro1 con destino Cartagena el día anterior. La dotación, compuesta por 166 hombres, se enfrentó durante las horas siguientes a las «más duras de nuestras vidas», como repetía continuamente el que fue marinero de primera José Ruiz Petit.

«Aquellas 36 horas en el puente alto de la fragata, sin nadie que subiera a relevarme, viendo cómo nos embestían las olas... cómo luchábamos contra el temporal... los marineros sujetaban los cabos dos, tres minutos bajo el agua, y de verdad que ninguno se soltaba... lo siento (se seca



Exvoto del *Ariete* en la ermita de Carnota. (Foto: M. M. J.).

las lágrimas) pero ha marcado mi vida y nunca lo olvidaré»; así hablaba Juan Pons, añadiendo: «No sabes la ilusión que me hizo saber que nos íbamos a poder volver a ver, quería decirles a todos que demostramos el valor que se nos suponía». Visiblemente conmocionado Juan Pons nos cuenta que en 1966 cumplía el servicio militar como cabo de artillería a bordo del *Ariete*.

Cuarenta años más tarde, en la playa de Ardeleiro, en Carnota (La Coruña) se reunían finalmente náufragos y salvadores. Los promotores del acto de agradecimiento a los pueblos de Lira y Carnota fueron dos de los oficiales que vivieron aquellas trágicas horas, los capitanes de navío José Luis Díez del Corral y Guillermo Carrero, que describían el mismo como «un acto de justicia para quienes nos salvaron la vida». Desde el mes de febrero habían contactado con la Cofradía de Pescadores de Lira, el concello de Carnota, y la Oficina de Comunicación del Cuartel General de la Armada para organizar un acto de homenaje y agradecer de «persona a persona» a los vecinos de Carnota y Lira que les hubieran salvado la vida.

La trágica noche del naufragio del 25 de febrero concluía la lucha encarnizada que había mantenido la dotación contra vientos de 150 km/h, en una mar arbolada y con la fragata al garete. El capitán de navío José Luis Díez del Corral recordó lo acontecido al terminar la misa ofrecida en la ermita de la Virgen de los Remedios de Carnota:

«Un temporal que azota como tantas otras veces la Costa da Morte. 25 de febrero de 1966. Una fragata rápida a la deriva, empujada por el viento y la mar hacia los bajos de los Meixidos. Desde tierra vosotros empezabais a sospechar que aquello no eran unas maniobras navales. Si no pasaba un milagro íbamos a encallar a dos millas de tierra.

En el aire flotaba el acre olor de la tragedia.

Empezasteis a moveros, a llamaros, a acercaros a la playa de Ardeleiro, entre las rocas. Entre la Piedra y la Mar. Como dice el bello póster que nos regaló el alcalde el pasado día 25 de febrero. Ni flores, ni pajaritos piando, ni mariposas multicolores. Elementos básicos. Piedra y Mar. Vosotros desde la piedra nos seguíais con vuestros ojos. Nosotros desde la mar llevávamos luchando 36 horas. Hombres de Piedra y Mar, vosotros, sabíais que a veces se pierde la batalla contra el agua. Mujeres de Mar y Piedra, vosotras, pensabais en nosotros como si fuésemos vuestros hijos, hermanos, o maridos que día a día se enfrentaban contra esa fuerza líquida y de viento.

En retrospectiva todo puede explicarse como una serie extraordinaria de casualidades encadenadas. Y también como un milagro. Siguiendo esta segunda posibilidad, digamos que en la Ermita la Virgen de los Remedios empezó a mover sus influencias. "Dales otra oportunidad, Hijo mío. Hay mucha gente joven".

Fallaban los remolques. El Camporraso lo intenta varias veces. La fragata *Legazpi* se arriesga hasta lo imposible. Da orgullo ver a nuestros compañeros de la Armada desafiando a la suerte por salvarnos.

Las influencias de la Virgen de los Remedios todavía no funcionan.

Inexorablemente abatíamos sobre los Meixidos. Pasaba de un alerón al otro del puente y veía levantarse un penacho de espuma al romper la ola. No me lo explico. Pasamos libres entre los Meixidos y Mean. Sí, vale, fue porque llevábamos un ramal del ancla a la pendura y al arrastrar hizo que el barco virara. ¿O quizá empezaban a funcionar las influencias?

Fondeamos ya cerca de la costa con la única ancla que nos quedaba. La noche ya envolvía el escenario. Vosotros erais unas luces que se movían sobre las rocas. Horas tensas de espera con la cadena dando estrechonazos. Horas íntimas de conversaciones sinceras.

Cada vez más luces en las rocas. Habíais acudido en masa, dejando todo. El médico y alcalde, tío del actual alcalde, acababa de atender un parto. Nació Ángel, hoy aquí entre nosotros. ¡Milagro de la vida que se impone cuando ronda la muerte! Y el alcalde-médico acudió de inmediato al Puesto de Socorro. Dice el poema *Xente singular en asonancia libre En Lira hai pouca xente, menos xente que antes e logo haberá menos*... Pues toda esa *pouca xente* estaba allí pendiente de nosotros.

Tremendos estrechonazos. Falta la cadena. Sobre las rocas salta el *Ariete*. Nos aferramos donde podemos. Encalla el barco entre dos rocas sin tumbarse. Con la proa mirando hacia la Ermita, como suplicando algo, un milagro quizá,

u otra "casualidad inexplicable". Vivos. De momento. Orden de abandono de buque. Sólo quedan dos balsas. El temporal se ha llevado las otras. Cae gente al agua. Las olas barren la cubierta. Me siento arrastrar. Se acabó. Veo unas piernas de alguien que está en pie aferrado a un pasamanos. Me agarro con todas mis fuerzas. Me ayudan a ponerme en pie.

Estoy en el puente empapado y tiritando. Un marinero me mira, no dice nada y al poco rato vuelve y me pone una manta por encima.

Las balsas empujadas por las olas se estrellan en las rocas. Y allí vais vosotros con el agua hasta el pecho, tropezando, arriesgando la vida, a coger a esos náufragos maltrechos. Y volvéis una y otra vez. Hay gente que se hiere en los bordes punzantes de las rocas, gente exhausta por el esfuerzo. Las mujeres de dos en dos cogen en volandas a los que van llegando. Gente de Lira. Gente de bien. Valientes. Gente de Piedra y Mar.

¿Y ahora qué? No hay balsas. Nadando sólo te esperan los cuchillos de piedra. Mi memoria me dice que fue el segundo comandante, José Sierra Campos, que Dios tenga en su gloria, fallecido hace sólo unos pocos meses, quien recibió el soplo de la Virgen de los Remedios. Había que lanzar unas guías a costa, detrás de las guías un cabo resistente. En el barco amarraríamos un extremo al cañón de proa y en tierra a alguna roca. Parece fácil. No lo es. No se puede lanzar a mano una guía que llegue hasta tierra. Alguien que hoy está aquí, Francisco Preciado Martínez, entonces cabo primero artillero, se



Miembros de la dotación del *Ariete* en los actos conmemorativos del 40.º aniversario del incidente. (Foto: M. M. J.).

acuerda que tiene en la taquilla un cartucho de fogueo para disparar el fusil lanzaguías. ¿Otra casualidad o la Virgen de los Remedios trabajando a destajo? Entre el barco y tierra se establece un diálogo de luces en Morse. "Lanzarlo por aquí", decían desde tierra. "Amarrarlo en una roca", respondía el *Ariete*. Y se estableció el andarivel de la esperanza sobre la Piedra y la Mar.

Exhaustos equilibristas embadurnados de fuel-oil cruzaban por la estacha sobre la mar oscura. Muchos caían agotados antes de llegar. Allí volvíais a estar vosotros para agarrarnos por el cuello o sacarnos casi en brazos.

Así tampoco se podía. Es difícil hacer fonambulismo con un temporal de febrero en la Costa da Morte. La sillita de traslado de pesos, esa es la solución. Una polea que rodaba por el cabo, unas guías para tirar de la sillita desde tierra y volver a recuperarla desde el barco. Cargamento aterido a bordo descarga en vuestros brazos en la costa. Y así seis o siete horas. Va y viene. Viene y va. Cuando paso, caigo algo antes de llegar. Entre las sombras de la noche aparecen dos señoras. Se meten en el agua. Me cogen cada una por un brazo. Debo dar pena. ¡Ay, *filliño* mio!..., me dicen. ¡Madres dulces y valientes! Me encuentro sentado en una panadería. Es el Cuartel General de Salvamento del *Ariete*. Me ponen más mantas encima. Y un enorme bocadillo entre las manos.

Así, hasta 168 hombres. El último, como mandan las leyes de la mar, el comandante, acompañado por Aurelio y un tiarrón de marinero.

Poco a poco nos vamos juntando. Nos cuidáis en el Cuartel General de la Panadería y en las casas del pueblo. Alguna duda de desaparecidos. Pero no falta nadie. 168 "casualidades". Desde la Ermita, la Virgen de los Remedios se sonríe y respira aliviada. Son muchas casualidades...»

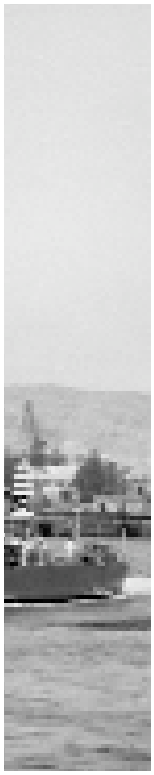
Reunidos el 18 de abril de 2006, día de la Virgen de los Remedios, el lugar del trágico naufragio presentaba un aspecto muy diferente. Risas, abrazos y un espléndido sol iluminaba las caras de los 42 náufragos que habían podido ser localizados cuarenta años más tarde. Venían de Cartagena, Alicante, Barcelona, Madrid, Canarias, León, Ferrol, Vigo, La Coruña. Algunos con sus esposas e hijos, otros junto a los compañeros, buscaban a aquellas señoras de Lira y Carnota que les agarraron y sacaron del agua cuando ya no tenían fuerzas. El alcalde de Carnota, Xosé Manuel García, que presidió los actos con el almirante jefe del arsenal de Ferrol, Francisco Cañete, recordó junto con los náufragos aquella noche: «Tenía 11 años y no me dejaron ir a la playa. Pero me quedó grabado el olor a fuel (...). Aquel día volvisteis a nacer. Os consideramos hijos adoptivos de Carnota». El almirante Cañete también destacó en su alocución la labor heroica de los todos los vecinos, así como de la dotación del *Ariete*. Después, durante la misa celebrada en la ermita de la Virgen de los Remedios, visiblemente conmocionado, subrayó que «...nunca olvidaré cuando los vi bajar del autobús que los trajo a la Escuela Naval de Marín. Yo era entonces un guardia marina, y muchos de ellos tenían mi edad».

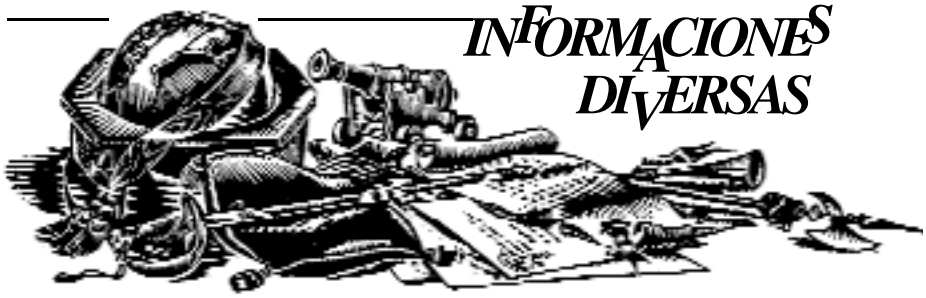


Fragata rápida *Ariete* saliendo del puerto de Cartagena.



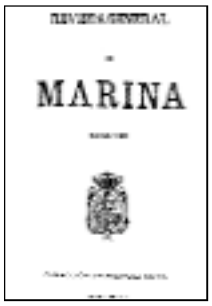
El *Ariete* varado en los Meixidos.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIEN AÑOS



El cuaderno de 1906 inicia sus páginas con el testimonio de su respetuoso homenaje a SS. MM. el rey don Alfonso XIII y la reina doña Victoria Eugenia con motivo del regio desposorio celebrado el 31 de mayo de dicho año. Continúa con la tercera y última parte de la memoria *Organización económica industrial de los arsenales y astilleros del Estado*, por Nicolás Fúster, ingeniero jefe de 1.ª clase, y Alfonso Navarrete, teniente de navío de 1.ª clase, a la que le siguen: *Los grandes desplazamientos y el torpedo,* por Gustavo Fernández; *De pedagogía*, por Juan Cervera y Valderrama, teniente de navío; *La ambición alemana de una estación carbonera en las costas de Marruecos,* firmado R. F.; *El bloqueo de Puerto Arturo bajo su aspecto naval*, firmado R. F.; *La batalla naval de Tsushima*, por Rudolph Von Labrés, capitán de navío de la Marina austríaca (traducido de *Mitteilungen,* por R. E.); *Las grandes maniobras inglesas de este verano*, sin firma, y *Algo de crónica*, por R. E.

En *Informaciones de la prensa extranjera* aparecen noticias sobre Alemania, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia, Japón y Rusia, seguido de información sobre la Marina Mercante.

Un artículo titulado *Notas médico-navales*, por Juan Redondo, precede al *Sumario de revistas nacionales y extranjeras* que cierra esta revista de mayo.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza la REVISTA de junio de 1956 con un artículo de Salvador García Franco titulado *La lengua española de D. Jorge Juan,* al que siguen *La carta náutica en proyección Mercator generalizada*, por Juan García-Frías; *Torres, Jefe de la expedición de las Nuevas Hébridas a Manila (1606)*, por W. Jiménez Ayensa; y *Proyectiles dirigidos*, por F. Fernández-Aceytuno Gavarrón, capitán de corbeta.

En el apartado *Notas Profesionales* se incluyen los artículos: *La amenaza atómica en el dominio marítimo,* por el C. De Vaisseau Quémard (traducido de la *Revue Maritime* de mayo 1955); *La aplicación militar de la investigación en la ciencia psicológica*, por el capitán de fragata George W. Dyson y el capitán de navío Charles W. Shilling de la Marina norteamericana (traducción desconocida); y *Psicología de la lucha antisubmarina*, por el contralmirante Lancelot (traducido de la *Revue Maritime* de octubre 1955).

Incluye la REVISTA a continuación una extensa información sobre la *Inauguración oficial de los astilleros de Sevilla por el Jefe del Estado Francisco Franco*. A continuación, en *Libros y Revistas*, se reseñan varias publicaciones nacionales y extranjeras. Sigue *Noticiario,* con crónica internacional y noticias del ámbito naval y marítimo.

En *Marina Mercante*, *de pesca y deportiva* se incluye el discurso pronunciado por el entonces ministro subsecretario de la Presidencia, capitán de navío Luis Carrero Blanco, en defensa de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, al que le sigue el artículo *Tres generaciones a flote*, por Rafael González Echegaray.

La *Información General* cierra este número que cumple en estos días su medio siglo.

G. V. A.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO
EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO

Día Año

1 1540.—El gobernador Hernando de Soto sigue con su expedición en La Florida en condiciones climáticas muy adversas, con epidemias dentro de su gente y con el permanente hostigamiento de los indios; en este día sale de Guasseli.

2 1584.—Walter Raleigh, favorito de la reina Isabel de Inglaterra, obtuvo permiso para hacer una expedición por su cuenta a tierras de América, llegando por estos días a las costas de Virginia.

3 1497.—Presentados en la Corte los hermanos Colón, éstos hicieron sus descargos de las acusaciones que se les hacían y los reyes benévolos les perdonaron, confirmándoles sus capitulaciones, pero no el gobierno, pues se dio cuenta de que no valían para el caso.

4 1514.—Pedrarias Dávila, gobernador de Castilla del Oro, llega con su flota a la isla de la Dominica camino del Darién para reparar sus barcos y tomar provisiones.

5 1542.—Muerto el gran descubridor Hernando de Soto, su lugarteniente Luis Moscoso, temiendo que los indios ultrajasen su cadáver, decide arrojarlo al Misisipí. Por estas fechas la expedición sale de Guachaza.

6 1533.—Llega a Cajamarca parte del oro y plata prometido por Atahualpa para su liberación; la mayor parte venía en planchas a manera de tablas de tres o cuatro palmos de largas y más de un palmo de anchas, pues las habían quitado de las paredes de los templos.

7 1533.–Fray Francisco de Nieva, provincial agustino de Castilla, obtuvo del Consejo de Indias permiso para mandar misioneros al Nuevo Mundo. En este día llegan siete frailes a México, ocupando las zonas a que no llegaban los franciscanos y dominicos.

8 1547.—La Gasca en sus luchas civiles en Perú contra Gonzalo Pizarro, ordena a sus capitán Centeno para que tome la ciudad de Cuzco en nombre del rey.

9 1571.—Un año después de la muerte de Miguel López de Legazpi, Manila se constituyó formalmente como ciudad española. Mostraba signos de influencia musulmana, pero se la consideraba más atractiva; con el tiempo llegaría a ser la principal colonia española en Filipinas.

10 1500.—Alonso de Ojeda marinero en el segundo viaje de Colón y famoso por diversas hazañas, después de explorar tierras de Colombia, arriba a la isla La Española, desde donde retornó en este día a España.

11 1525.—Estando Hernán Cortés en su desgraciada expedición a las Hibueras en Centroamérica para castigar al sublevado Cristóbal de Olid, sale por este mes de México Diego de Ordás en busca de Cortés, al que comunica el malestar existente en el nuevo reino.

12 1514.—Pedrarias Dávila en Cartagena de Indias, manda bajar una comisión compuesta por el veedor de minas y de los oficiales reales a recorrer las orillas del río hasta la montaña, para ver si encontraban minas de oro y comenzar enseguida su explotación.

13 1540.—Ante la dureza del desierto más seco del mundo, como es el de Atacama, Pedro de Valdivia, en su viaje a la conquista de Chile, decide esperar antes de atravesarlo a fin de reunir gente suficiente para intentar con éxito tamaño desafío.

14 1547.—Pedro La Gasca ,en su viaje hacia el Perú por el Pacífico, tuvo varias tormentas por las que, ante su dureza, los mismos marineros querían volverse a tierra. Con mucho trabajo y mucho retraso llegaron en este día a Tumbez.

15 1501.—Concedidas nuevas capitulaciones a Colón para llevar a cabo su cuarto viaje a las Indias. En este día llega Colón a la isla de Matinino en las Antillas Menores.

16 1500.—Diego de Lepe, con su expedición a tierras americanas, sigue la ruta de Vicente Yánez Pinzón, con quien terminaría encontrándose en la desembocadura del Amazonas. Llegado al cabo de San Agustín y tomada posesión de aquella tierra, decide navegar hacia el norte para buscar los criaderos de perlas que Colón había encontrado.

17 1521.—Cercado México, no sólo por tierra sino por el lago, mediante los bergantines que Cortés había mandado construir. Era tal la bravura puesta en la lucha por todos los contendientes que Cortés en varias ocasiones estuvo a punto de perder su vida durante el asedio.

18 1602.—Sebastián Vizcaíno en su viaje de exploración por las costas de California, con sus cuatro navíos y llevando como patrona de la expedición a la Virgen del Carmen, reúne a todos sus capitanes y pilotos a consejo, determinándose seguir con las exploraciones.

19 1541.—Vencido Gonzalo Pizarro, La Gasca se encontró con mucha gente sin ocupación; aconsejando que sería bueno poblar más allá de las Charcas, una provincia de Tucumán, decide poner al frente a Juan Núñez de Prado, alcalde de las minas de Potosí, hombre cuerdo y de bondad con el que iría muy a gusto la gente.

20 1534.—Pedro de Alvarado, con su expedición, corona las montañas de los Andes en su viaje a Quito, llegando al gran valle del Ecuador. Este paso fue una de las hazañas más terribles y heroicas que llevaron a cabo los españoles, dejando su vida muchos expedicionarios por la intensidad del frío y el hambre que tuvieron que soportar.

21 1518.—Juan de Grijalva, en su viaje de descubrimiento por el golfo de México, se encuentra en este día al abrigo de la isla de los Sacrificios comerciando con los indios para conseguir oro, mantas y tejidos que no habían visto por otras islas.

22 1536.—Alvar Núñez Cabeza de Vaca, náufrago de la expedición a la Florida de Pánfilo Narváez, anduvo errante por los territorios de Texas, Chihuahua y Sonora durante ocho años pasando muchas calamidades. En este día llega a México capital, donde fueron bien atendidos y aquí se acabaron de momento todas sus penas.

23 1500.—En este día, Vicente Yánez Pinzón con su expedición cruza el golfo de Paria en Venezuela para dirigirse a la isla de La Española.

24 1510.—Vasco Núñez de Balboa viajaba como polizón en la carabela de Nicolás Fernández de Enciso; éste le perdonó la vida al saber que Balboa conocía las costas adonde se dirigían. En este día Balboa descubre el río San Juan en el golfo de Uraba.

25 1541.—Pedro de Alvarado, requerido por el virrey de México para que auxiliase a los españoles de Nueva Galicia, en la toma del peñón de Mochistlán contra los indios cae mortalmente herido.

26 1535.—Jaime Cartier con sus tres naves en el golfo de San Lorenzo, sube río arriba llegando hasta donde estaba la moderna Quebec.

27 1542.—No era conocida California sino como un país de leyendas que atraía a capitanes con alma de descubridores; con la intención de aclarar si era isla o península, sale en este día del puerto de Navidad Juan Rodríguez Cabrillo.

28 1540.—Hernando de Soto, gobernador de la Florida, después de haber descansado con su gente en Chiaha, decide continuar su viaje de descubrimiento.

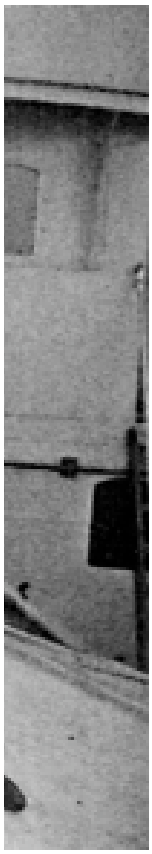
29 1556.—Entra en Lima el virrey Antonio de Mendoza, cargo que había desempeñado en la Nueva España a satisfacción de todos.

30 1577.—Francis Drake, invernando en el puerto de San Julián de Brasil, en el mismo sitio que lo había hecho Magallanes, sofoca una rebelión en este puerto.

CAPITÁN JIM



Un grupo de oficiales de la Aeronáutica Naval y de la dotación del *Dédalo* a bordo de este buque con ocasión de las maniobras del año 1929. En la fotografía aparecen el segundo comandante, capitán de corbeta Montojo, tenientes de navío Duque de Santo Mauro —encargado de la derrota—, García Charlo y Moyano y alféreces de navío Cano-Manuel, Martell Hidalgo, García Saralegui, Martel Viniegra Blanco, Anglada, López Costa, Madaria, Lecuona, Solís, Alfaro y López Rodríguez; habilitado Curt y médico doctor Pallarés. (Foto: archivo R. G. M.).





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.

28.873.—El apoyo de la Armada al histórico vuelo del *Plus Ultra*

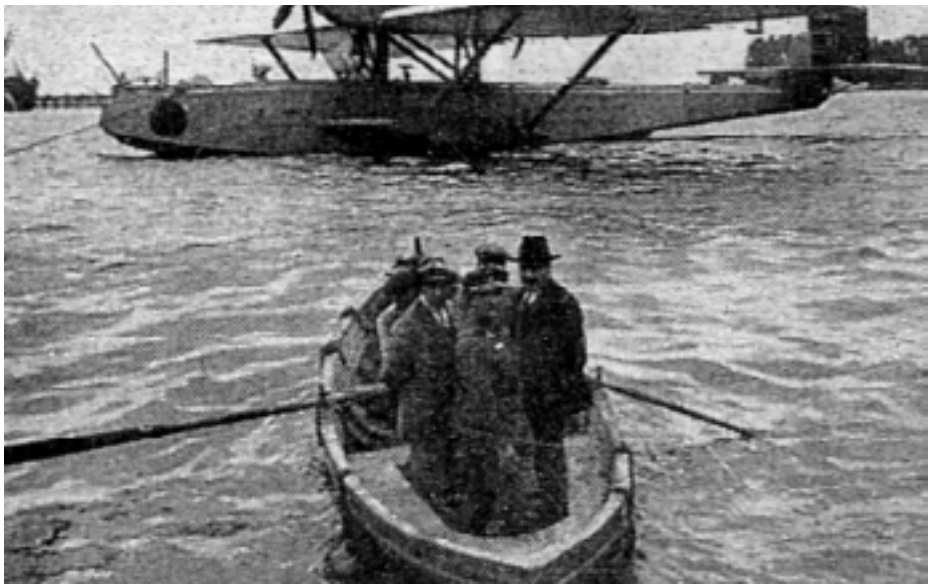


El hidroavión *Plus Ultra*, un *Dornier Wall* de dos motores, inició el histórico vuelo entre Palos de la Frontera (Huelva) y Buenos Aires el 23 de enero de 1926. Lo tripulaban el comandante de Infantería Ramón Franco, el capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda y el teniente de navío de la Aeronáutica Naval Juan Manuel Durán, como pilotos, y el sargento de Ingenieros Pablo Rada como mecánico.

El vuelo estaba proyectado en cinco etapas: Huelva-Las Palmas (710 millas); Las Palmas-islas Cabo Verde (945 millas); islas Cabo Verde-Pernambuco (1.560 millas); Pernambuco-Río de Janeiro (1.280 millas) y Río de Janeiro-Buenos Aires (1.235 millas).

La Armada apoyó el vuelo con la participación del crucero *Blas de Lezo* y el destructor *Alsedo*, al que ampliaron su capacidad de almacenaje de combustible para incrementar su autonomía. Ambos buques transportaban piezas de repuesto y combustible para el hidroavión. Entraron en Porto Praia, en las islas Cabo Verde, el 23 de enero para esperar la llegada del *Plus Ultra*.

El *Alsedo* zarpó el 26 de enero para situarse en la parte occidental del trayecto que iba a seguir el *Plus Ultra* en esta etapa de la travesía del Atlántico, la más difícil, para facilitarle la navegación aérea mediante señales radio. *El Blas de Lezo*, tras remolcar al hidroavión al lugar de despegue que realizó el 30 de enero, se hizo a la mar a toda máquina rumbo a Pernambuco para darle marcaciones



El piloto comandante Ramón Franco se dirige hacia el *Plus Ultra* en el puerto de Palos.

radio al *Plus Ultra* durante la primera parte de la travesía del océano.

El *Plus Ultra* amarró en la isla Fernando de Noronha (300 millas al NO de Pernambuco) en la noche del 30 de enero, como precaución a causa de la oscuridad. Al día siguiente llegó el *Alsedo*; poco después el hidroavión partió para Pernambuco seguido por el destructor.

El 10 de febrero de 1926 el *Plus Ultra* culminaba en Buenos Aires el difícil reto aeronáutico. El recibimiento a los pilotos fue apoteósico, como había sucedido en todas las escalas realizadas en su vuelo. Habían logrado un gran prestigio para España.

J. J. P. C.

28.874.—Botadura



Fue un magnífico espectáculo el presenciado el 28 de marzo de 1883 en el puerto de Liorna (Livorno), cuando se botaba al agua al acorazado italiano *Lepanto,* con sus 724 m de eslora y construido bajo la dirección del señor Ochando, condecorado por el rey Humberto con la Cruz de Comendador de la Corona de Italia en medio de los vítores de los obreros del arsenal y marineros de la Escuadra.

J. A. G. V.

28.875.—Honores



Con ocasión de encontrarse el 20 de septiembre de 1554 en el puerto de Barcelona al mando de dos galeras don Luis de Requesens y Zúñiga, efectuaron su entrada otras cuatro galeras al mando de don Bernardino de Mendoza, saludándose ambas capitanas. Pero viendo don Bernardino que no arriaba la insignia la de Requesens la tomó al abordaje, hallándose en aquel momento en tierra el comendador, y se llevó presos al patrón y al sotacómitre.

La resolución de esta extraña manera de resolver un conflicto de etiqueta, que en el

mar daba lugar a verdaderos combates al encontrarse buques de distintas nacionalidades y pretender cada uno que el otro arriara su pabellón como señal de respeto y homenaje a la soberanía que representaba, no tuvo lugar hasta el año siguiente, siendo favorable a Mendoza.

J. A. G. V.

28.876.—*S-01*, ex *G-7*, ex *U-573*



Muy pocas marinas de guerra han contado entre sus efectivos con uno de los legendarios submarinos alemanes de la Segunda Guerra Mundial. La española fue la última en tener uno de ellos en su lista oficial de buques. El *U-573*, del tipo *VII-C*, fue atacado el 1 de mayo de 1942 por un avión británico al SW de cabo de Palos, entrando al día siguiente en el puerto neutral de Cartagena para reparar las averías sufridas. Las reparaciones resultaron más complicadas de lo previsto, por lo que para evitar su internamiento hasta que finalizara la contienda, la Kriegsmarine lo vendió a la Armada, en la que con el numeral *G-7* y desde 1961 con el *S-01* prestó muy eficaces servicios hasta su baja el 2 de mayo de 1970.

J. R.

28.877.—Nomenclaturas



Muchos buques de nuestra Armada están o han estado dedicados a las grandes figuras de nuestra historia naval, pero también buques mercantes españoles han paseado esos mismos gloriosos nombres.

Por ejemplo, Juan Sebastián Elcano y Magallanes, que alcanzaron la fama y la gloria por el mismo viaje, fueron los nombres de dos hermosos buques gemelos, aunque construido en Bilbao el primero y el otro en Cádiz, para la compañía Trasatlántica Española, buques de carga y pasaje de 142 m de eslora y de casi 10.000 t de tonelaje bruto.

Naturalmente no han sido los únicos con ese nombre; precisamente en el último boletín informativo, núm 10, del Sistema Archivístico de la Defensa, un trabajo de Pilar del Campo, habla de la nao *Magallanes*, en 1808, cargada con caudales y frutos del comercio de Filipinas.

P. G. F.

28.878.—Los primeros pilotos de avión de nuestra Armada



En la Escuela de Experimentación, en Cuatro Vientos (Madrid), la Aviación Militar española empezó las clases



Submarino *S-01*, ex *G-7*, ex *U-573*.

de vuelo en el mes de marzo de 1911 con una primera promoción constituida exclusivamente con oficiales del Arma de Ingenieros. Fue en la 33 promoción, en el año 1912, en la que se integraron dos oficiales de la Armada, los alféreces de navío Juan Viniegra Aréjula y Félix Chereguini Buitrago, que obtuvieron el título de piloto de aeroplano. Era un primer paso hacia la creación de la Aeronáutica naval, que tendría lugar en 1917.

El alférez de navío Viniegra participó en el año 1915 en una comisión encargada de estudiar el material que sería preciso adquirir para instalar una escuela de pilotos de hidroaviones en Los Alcázares (Murcia). Se compraron doce aviones *Curtiss*, unos con flotadores y otros con ruedas. En uno de estos últimos, haciendo un vuelo de pruebas, el alférez de navío Viniegra entró en barrena a 600 metros de altura y resultó gravemente herido, quedando inútil para el servicio activo; en 1918 ingresó en el Cuerpo de Inválidos.

El alférez de navío Chereguini ocupó diversos destinos en la Aeronáutica Naval. Entre ellos cabe destacar, ya con el empleo de teniente de navío en 1921, el de 2.° jefe subdirector de la Escuela de Barcelona, que desempeñó durante los primeros cursos. Fue asesinado en Madrid en 1936, siendo capitán de fragata.

J. J. P. C.

28.879.—Pinturas de buques



«Ordenanza de Su Majestad para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos y a Bordo de los Navios de Guerra. Año de 1772. En Madrid, en la Oficina de Pedro Marin, Impresor de la Secretaria del Despacho Universal de Marina». San Ildefonso, 13 de agosto de 1772. Biblioteca Central del Cuartel General de la Armada, Ordenanzas 15-B.

«Artículo 145.—Se pintarán igualmente de dos en dos años cada Navio, Fragata, y demás Embarcaciones de Guerra, Pontones, y Maquinas. El Ingeniero Comandante observará no se emplee otra color en la talla exterior, y galones, que la amarilla, y la negra; los Entre-Puentes, y Castillos con tierra roja, las Camaras color de porcelana, y azul. á menos que haya una orden particular mia para variarlo en algun Navio. Los Botes se pintarán igualmente en su exterior de amarillo, y negro; en lo interior de rojo, á popa de porcelana, y su Escudo como es costumbre: los palos Botavaras, y Vicheros de iguales c o l ores amarillo, y negro, color de los Botes.»

J. A. P.

28.880.—Obras en el *Lepanto*



Más de una popa de buques de la Armada ha lucido el nombre de *Lepanto* (también en la Armada italiana); pero hoy nos referimos al vapor de dos ruedas construido en La Carraca en 1846, es decir, en aquellos tiempos en los que estaba produciéndose el relevo de la vela por el vapor como medio de propulsión; pues bien, en 1853, una R. O. cuyo destinatario era el comandante general de Guardacostas, su nombre ahora no viene al caso, era especialmente dura y mostraba, nada menos, que su real desagrado por la forma en que se había llevado a cabo la inspección de las obras efectuadas en las máquinas y calderas del *Lepanto*, es decir, que los ingenieros no se habían lucido precisamente en la programación y realización de las obras, lo que supuso un aumento de lo presupuestado en 36.839 reales.

P. G. F.

28.881.—Almirantazgo nutritivo



Cuenta el capitán de navío Espinosa Rodríguez en su amenísimas memorias *Aventuras y desventuras de un oficial de Marina (1902-1987)* que, siendo agregado naval en el bombardeado Berlín de 1943, circulaba entre los agregados navales allí acreditados un chiste acerca de la inflación de almirantes destinados en las diversas

dependencias que la Kriegsmarine tenía en la capital del Reich, que decía: «El otro día cayeron varias bombas que destrozaron una de las puertas del Parque Zoológico. Dos leones salieron libres, recorriendo el Berlín hambriento y angustiado. Al cabo de unos días se encontraron en el parque Tiergarten. Uno de ellos apareció demacrado y esquelético. El otro, gordo, sano y optimista. El primero se lamentaba: "No encuentro nada que comer. No tengo cupones. La gente aquí está más hambrienta que yo...". El otro le ofrecía la solución: "Vete todas las mañanas, a las doce, a la puerta del Ministerio de Marina. A esa hora comienzan a salir los almirantes. Cada día te comes a un par de ellos. Son tantos que no lo notan".»

J. R.

28.882.—Base de San Javier



A finales de noviembre de 1920 se acordó la expropiación de los terrenos solicitados por la Armada para construir la Escuela de la Aeronáutica Naval. Años más tarde constituiría el embrión de la Base Aeronaval de San Javier.

J. J. P. C.

28.883.—*Villa de Madrid*



Fue la primera fragata de la escuadra de Méndez Núñez que fondeó en puerto español después de la campaña del Pacífico. Entre los muchos homenajes que les hicieron a aquellos valientes figura el banquete que se detalla a continuación:

«Cádiz, nueve de noviembre 1866.

Espléndido banquete homenaje a nuestros bravos marinos de la *Villa de Madrid*.

Sopas: Puré de chícharos verdes- Consomé imperial, vino de Jerez.

Relevés: Filete piqué a la Financiere- Pescado guarnecido a la Orlys, vino del Rhin.



Fragata *Villa de Madrid*.

Fritos: Pastelillos a la bechamel-Cramesquí a la Montpensier, vino de Burdeos.

Entradas: Perdices a la jardinera-Costillas a la Perigord.

Intermedio: Ponche a la romana.

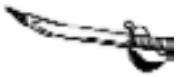
Asados: Galantina trufada a la moderna-Jamón glasé al vino de Jerez-Roastbeef guarnecido-Ensalada a la Rusa. Vino Champagne.

Intermedio: Quesos helados-Macedoine de frutas-Blac mangé a la vainille. Vino dulce.

Postres: Queso de Chester-Piñas-Plátanos-Dátiles Madelaine decoré-Bizcochos y repostería. Frutas del tiempo.»

J. A. G.

28.884.—Patente de corso



Fijadas las bases jurídicas convenientes se promulgó el 24 de diciembre de 1621 la «Ordenanza de S. M. para navegar en corso, así contra turcos, moros y moriscos como contra los rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda», que venía a satisfacer el deseo ya expresado desde el año 1556 por las Cortes, que habían solicitado de S. M. se concediesen patentes de corso para aprovechar un recurso tan empleado por el enemigo.

Quedaba establecido que recibida la patente de corso, tras depositar fianza previa de su buen uso, se repartirían íntegramente todos los efectos obtenidos conforme al «tercio vizcaíno», es decir, en tres partes iguales: una para el armador y dotación, otra para el buque y su armamento y la tercera para las municiones y aprovisionamiento, porque el Rey renunciaba a todos los derechos de la Corona para fomentar esta actividad.

J. A. G. V.

28.885.—Nombres eternos



En ocasiones, la emoción, admiración e incluso pasión que nos invade al conocer un hecho relevante puede aconsejarnos adoptar decisiones que no siempre pueden ser cumplidas, y menos si eso supone hipotecar el futuro. Cuando, en 1848, se quiso dejar permanente recuerdo del granadero de Marina Martín Álvarez por su heroica actuación a bordo del navío *San Nicolás*, en 1797, al rechazar el abordaje del navío inglés *Capitán*, que arbolaba la insignia de Nelson, una R. O. decía textualmente «que en lo sucesivo haya perpetuamente en la Armada un buque de diez cañones para abajo que se denomine *Martín Álvarez*». Naturalmente, llevados de ese fervor, no se podría esperar hasta la construcción de un nuevo buque, por lo que se le puso el nombre del valiente granadero a una goleta que hasta entonces se llamó *Dolorcitas*.

Por supuesto, casos parecidos hay bastantes más, por ejemplo, una R. O. de 23 de diciembre de 1852, disponía que el vapor *Nereida*, afecto por aquel entonces al Apostadero de La Habana, se denominara en los sucesivo *Conde del Venadito*, y el artículo segundo disponía que «siempre se conservará en la Marina un buque de buen porte que reemplace en el nombre al que hoy designo con el nombre de aquel distinguido y leal general».

P. G. F.

28.886.—Cúpula de la Marina Nacional durante la Guerra Civil.



Tras el inicio del Alzamiento el 18 de julio de 1936, se constituyó la Junta Nacional de Defensa que, el día 30 del mismo mes, nombró al capitán de navío Francisco Moreno Fernández jefe de la Flota, vocal de dicha Junta y le habilitó como contralmirante.

El 28 de octubre de 1936, el general Franco nombró jefe del Estado Mayor de la Marina al vicea1mirante Juan Cervera Valderrama; dicho organismo fue ubicado en su cuartel general.

El 31 de enero de 1938, al ser constituido el primer Gobierno nacional, fue nombrado ministro de Defensa el general Fidel Dávila Arrondo.

Finalizada la guerra, el 9 de agosto de 1939 fue nombrado ministro de Marina el contralmirante Salvador Moreno Fernández.

J. J. P. C.

28.887.—Señales marítimas



En febrero de 1887 el señor León y Marín, oficial del Ministerio de Marina, en unión de un oficial del Cuerpo de Telégrafos, fue comisionado para llevar a cabo en el departamento de Cartagena, embarcado en la Escuadra del Mediterráneo, los ensayos del proyecto de telegrafía marítima que había presentado a la consideración del ministro y que modificaba esencialmente el sistema de banderas y gallardetes del señor Prida, facilitando mucho la transmisión de señales de noche por medio de destellos.

«Si fuesen favorables estos ensayos, el referido sistema se pondrá en práctica en los barcos de la Escuadra durante la permanencia en ella de S. M. el Rey, sin perjuicio de adoptarlo más tarde para el servicio de la Marina, si notoriamente fuesen reconocidas sus ventajas.»

J. A. G. V.

28.888.—Bueyes



Al lector o curioso que revise los presupuestos de la Armada de 1853 y encuentre ciertos gastos ocasionados por bueyes, en el membrete de «Embarcaciones Menores», del cap. 10, art. 5 dedicado a Atenciones Generales del Departamento, le interesará conocer que no se trata de un tipo de bote al que el ingenio de los gaditanos haya bautizado de tal guisa, sino que se refiere a los auténticos animales bovinos, es decir, toros castrados de más de 18 meses, dedicados al trabajo duro, más resistentes que el caballo, a los que, obviamente, había que mantener.

P. G. F.

28.889.—Aerosteros de la Infantería de Marina



El primer observador de globo de nuestra Infantería de Marina fue el teniente Manuel O'Felan Correoso, perteneciente a la 71.ª promoción de oficiales del Cuerpo, que realizó el curso en Cuatro Vientos (Madrid) en el año 1913; estaba previsto que al finalizarlo efectuara el curso de piloto de aeroplano, pero no pudo hacerlo porque fue destinado como observador a la 1.ª Escuadrilla que se envió al norte de África, interviniendo en las primeras acciones de guerra de nuestra aviación militar.

Veintiún años después, en 1934 en Guadalajara y Carabanchel (Madrid), realizaron el curso de observadores aerosteros los tenientes de Infantería de Marina Manuel Torralbo Marín, Vicente Alonso Fernández y Gerardo Fraile Massa, pertenecientes a la 75.ª promoción.

J. J. P. C.

28.890.—De la sagrada regla de San Benito



«Si llegare algún monje peregrino de lugares distantes, con deseos de vivir como huésped en este Monasterio, y se amoldara a las costumbres que aquí encontrase, sin alterar por su prodigalidad la paz del Monasterio y dándose por satisfecho con lo que éste le brinde, podrá permanecer aquí todo el tiempo que desee. Si, por otra parte, hallase algún defecto y lo hiciera notar razonablemente, con humildad y caridad el abad discutirá su queja prudentemente, no sea que Dios haya enviado al peregrino justamente para tal objeto. Pero si se mostrara murmurador y contumaz durante su permanencia como huésped, se le dirá honradamente que debe partir. Si no se fuere, que dos monjes fornidos, en nombre de Dios, se lo expliquen mejor.»

J. A. P.

28.891.—Nombres de buques

Once de abril de 1850, es la fecha de una R. O. que hacía públicos los nombres de los trece buques que con arreglo a la ley de presupuestos de aquel año se iban a construir para la Armada. Dos vapores de 500 caballos llevarían los nombres de los Reyes Católicos, *Doña Isabel y Don Fernando*; cuatro vapores de 350 caballos estarían dedicados a cuatro grandes figuras históricas, *Hernán Cortés, Vasco Balboa, Jorge Juan y Antonio Ulloa*; tres bergantines recordarían a tres héroes de Trafalgar, *Gravina, Galiano* y *Alcedo*; capítulo especial merecía la dedicatoria de un vapor de 140 caballos, pero con la particularidad de ser el primero que en su totalidad, incluidas las máquinas, iba a ser construido en España. Llevaría el nombre de *Narváez*, como testimonio, decía la R. O., de sus eminentes servicios y de lo grato que era a S. M. el celo con que se dedicaba a fomentar el renacimiento de la marina militar el duque de Valencia. Aquí podríamos debatir sobre el acierto de dedicar un buque de la Armada a un político en activo, pero no es el momento. Se completaba el conjunto con tres urcas, que llevarían los nombres de *Santa María, Pinta* y *Niña*.

Para trasladar el tono solemne de los documentos oficiales a un terreno más humano y personal, digamos que, obviamente, cada uno de los barcos encerraría más tarde historias y vivencias individuales de todo tipo, por ejemplo, en la urca *Pinta* iniciaría su andadura profesional Antonio Mon, abuelo del capitán de fragata de igual nombre, actual director del Archivo de Marina de Ferrol.

P. G. F.

28.892.—Riquer vence a «el Papa»

El 1 de junio de 1806, se cumplen ahora 200 años, el corsario ibicenco Antonio Riquer, con su jabeque *San Antonio*, apresó en desigual combate en aguas de Ibiza al bergantín británico poderosamente artillado *Felicity*, mandando por un tal Michele Novellí, apodado «el Papa», y que llevaba 12 años al servicio de los ingleses. El durísimo combate se decidió en sólo 20 minutos, hasta que «el Papa» se rindió, con 11 muertos y 25 heridos. Los ibicencos tuvieron cinco muertos, entre ellos el propio padre de Riquer, que era el segundo, y 22 heridos.



(Foto: M. M. J.).

Daus.



DESTINO TOKIO, EL DEBUT DE UN DIRECTOR

El cine de Hollywood (ya actuó así, pero en menor cantidad, a lo largo de la llamada gran guerra) no esperó el alto el fuego, la liquidación total de la Segunda Guerra Mundial, para iniciar el ciclo, un larguísimo ciclo según posteriormente se pudo confirmar, de películas ambientadas en el marco general, por tierra, mar y aire, de un conflicto que atormentó y llenó de dolor a toda la humanidad durante seis angustiosos años, hasta que las tropas aliadas, y de manera definitiva, lograron derrotar al enemigo en todos sus frentes, en Europa y en los mares del Atlántico y del Pacífico. En los albores de la conflagración las grandes compañías pusieron la carne en el asador y el departamento de propaganda la publicidad a altísimos niveles para poder llevar a la máxima velocidad y urgencia posibles cintas ambientadas en el teatro bélico para, entre otros objetivos más lucrativos, lanzar fuertes dosis de moral y confianza en la victoria a una sociedad que como la norteamericana (y también, lógicamente, la europea) estaba immersa en un largo proceso de inquietud y zozobra, desatada cuando a finales de 1939 se inició, en todos sus aspectos, la contienda. Zozobra y preocupación que no se manifestaron totalmente en la población de los Estados Unidos hasta que se produjeron los gravísimos incidentes de Pearl Harbor y la entrada en la lucha de la mayor y más potente maquinaria bélica y militar (y, sin duda, la mejor organizada) del mundo. La guerra, entonces, dio un inesperado giro hasta entonces, en sus dos primeros años de batallas, desconocido.



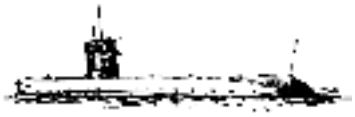
La cinta que hoy se comenta, *Destino Tokio*, es una buena prueba de los deseos de materializar cuanto antes sobre la pantalla todo aquello que acontecía en los diversos escenarios bélicos, tanto a nivel de retaguardia como en primera línea de fuego. Está fechada en 1943. Dirigida por Delmer Davis —fue el debut a un carrera pródiga y espectacular—, tuvo a sus principales intérpretes en las figuras de Cary Grant, que abandonó por unos meses los terrenos de la comedia y del melodrama que le habían caracterizado hasta la fecha, para después recuperarlos y a conciencia. Al feliz intérprete de *Con la muerte en los talones* le dio justa y adecuada réplica John Garfield, uno de los muchos actores represaliados por la caza de brujas desatada en la década de los cincuenta y que conmovió y trastornó la vida americana de forma intensa. El reparto se complementaba, y de forma sobria y austera, con los nombres de dos excelentes actores de soporte, Alan Hale y John Ridgley.

Destino Tokio, a estas alturas de la historia, superado ya el medio siglo desde su producción original, está considerada, y yo personalmente me sumo a esta corriente de opinión, como uno de los clásicos del género bélico, género que se prolongó de manera prolífica hasta bien entrados los años sesenta. Dentro del género bélico, la cinta pertenece a un, diríamos, subgénero, aquellas historias que transcurren en el interior de un submarino, mandado lógicamente en esta ocasión por Cary Grant, una especialización muy concreta del cinema bélico que logró amplio juego de creatividad en los años siguentes, aunque es conveniente decir que en esta moda, esta forma de situar las historias a relatar en el interior a veces angustioso de un submarino, *Destino Tokio* fue de las primeras. La cinta describe el meticuloso día a día de los marineros en las vísperas de la peligrosa odisea. Con una aguda descripción psicológica de los personajes —su director es también autor del guión— en su variada y múltiple representatividad, la película, al margen de aquello considerado pura acción, contiene largas secuencias donde la nota íntima, personal, se erige en uno de los momentos más humanos de la historia. Historia ambientada tras el desastre que para el ejército americano supuso el bombardeo japonés sobre la base de Pearl Harbor, y que narra, con precisión de detalles, el intento de infiltrarse en aguas del Japón de un submarino que tiene como objetivo llegar, y después retornar sano y salvo, al puerto de Tokio e infligir un durísimo golpe al enemigo. Era la réplica, la primera de las réplicas contundentes del ejército estadounidense, recuperado, aunque sólo parcialmente, de los efectos producidos moral y

económicamente en el ya citado bombardeo sorpresivo sobre Pearl Harbor. Delmer Davis, en esta su primera actuación tras las cámaras, quiso ejercer de autor y pudo demostrar ante la mirada atenta de los productores que era un hombre de cine, un creador, confirmándolo en casi todas las películas que realizara a continuación. Con una sabia descripción de los planos —era un maestro experto en tareas de montaje, pieza clave en la construcción de cualquier película que se precie, como afirmaba siempre Orson Welles— y la adecuación a un ritmo y un clima de sobriedad e intensidad, *Destino Tokio* avanza a ligera velocidad de crucero por entre unas aguas, unos mares siempre procelosos, siempre dispuestos a la gran sorpresa. Su director domina y controla la acción, tanto la exterior como la interior, sabe extraer de sus actores aquellas esencias que debe tener un buen profesional de la imagen, distribuye las escenas en función del impacto que quiere lograr —y lo consigue— en el ánimo y en la psicología del espectador. La prueba es el excelente estado de salud que mantiene la películas desde la fecha de su creación hasta nuestros días. Y una reciente revisión de la película me lo confirma plenamente.

Delmer Davis (1904/1977) fue director, guionista y productor. Destacó en el cultivo de todos los géneros posibles en la industria de Hollywood, el *western*, la comedia, el melodrama, el cine policíaco y hasta el culebrón más convencional, como en su célebre quinteto formado por *Susan Slade, Parrish, En una isla tranquila al Sur, Más allá del amor* y *Escándalo en Villa Florita,* cintas que tuvo que dirigir para contentar a sus productores para que, por otra parte, le concedieran campo libre para rodar cintas más personales, como pudieron ser, por ejemplo, los *westerns Flecha rota, Tambores de guerra, Jubal, La ley del Talión, El árbol del ahorcado* y la mítica *El tren de las tres y diez.* Otras cintas, de una prolífica filmografía fueron *La casa roja, Senda tenebrosa, Arizona, prisión federal, Fiebre en la sangre* o *Demetrius y los gladiadores*. Sí, sin duda, un notable realizador al estilo clásico del Hollywood convencional de toda la vida, que ya es historia. Y sólo historia. Ahora en América (y en el resto del mundo) las cosas... son otras cosas.

Toni ROCA



MARINOGRAMA NÚMERO 418

Por TAL

1 E	2 F	3 K	4 J	5 P		6 S	7 E		8 J	9 C	10 E	
11 F	12 O	13 H	14 C	15 T	16 S	17 A		18 S	19 P	20 Q		
21 N	22 I	23 L	24 A		25 H	26 G		27 B	28 K	29 F	30 O	
31 Q	32 A		33 F	34 B	35 M	36 Q	37 C		38 D	39 J		
40 F	41 I	42 Q		43 D		44 I	45 J		46 K	47 R	48 E	
49 O	50 F		51 N		52 H	53 N	54 L	55 A	56 F	57 G	58 Q	
59 Q	60 H		61 F	62 B	63 H	64 G	65 B	66 H		67 C	68 P	
	69 K	70 L	71 K	72 D	73 N	74 D		75 S	76 F		77 A	
78 M	79 O	80 E		81 R		82 I	83 H		84 I	85 E	86 Q	
87 L	88 G	89 M	90 A	91 C	92 K		93 R	94 M		95 I	96 G	
97 I		98 R	99 S	100 K		101 R	102 N	103 K	104 F		105 C	
106 D	107 E	108 B	109 M		110 G	111 D		112 N	113 L	114 M	115 E	

De proverbios y cantares. Antonio Machado.

DEFINICIONES

A.— Nav. y man.: Sonda, en su acepción de efecto de sondar . . . . .

B.— Maq. (plural): Pieza que disminuye el rozamiento de los ejes. .

C.— Zool.: Pez marino acantopterigio, de la familia de los equeneidos; posee un disco cefálico que actúa a modo de ventosa mediante la cual puede adherirse al cuerpo de otros peces, barcos, etc. Los antiguos le atribuían la propiedad de detener a las embarcaciones . . . . . .

D.— Zool: Nombre que se aplica para designar a lo lamelibranquios litorales y de río . . . . . .

E.— Tact.: Operación que tiene por objeto limpiar los campos de minas fondeados por el adversario. . . . . .

F.— Fís.: Acción y efecto de introducir un cuerpo en un líquido. . .

Palabras

___ ___ ___ ___ ___ ___
77 17 32 55 90 24

___ ___ ___ ___ ___
65 34 27 108 62

___ ___ ___ ___ ___ ___
14 67 105 37 91 9

___ ___ ___ ___ ___ ___
74 106 43 38 72 111

___ ___ ___ ___ ___ ___ ___ ___
107 85 115 48 10 1 41 80

___ ___ ___ ___ ___ ___ ___ ___ ___
56 76 40 61 2 104 11 50 7

DEFINICIONES	Palabras

G.— Man.: Llena de agua salada un compartimento del buque . . . . .

H.— Arq. Nav.: Taco metálico o platillo sobre el que descansa o gira un eje. . . . . .

I.— Met.: Afírmese el viento . . . . . .

J.— Biogr.: Título nobiliario (conde) de un capitán general de las galeras de España, nacido en Madrid en 1741, fue virrey de Cerdeña y primer capitán de una compañía de guardias de corps . . . . . .

K.— Zool.: Pez marino elasmobranquio de la familia de los isúridos. Relativamente frecuente en las costas españolas del Mediterráneo y de carne no muy apreciada. Se asegura que en ocasiones ha llegado a atacar al hombre (una cofradía de la Semana Santa cartagenera es conocida popularmente con este nombre) . . . . . .

L.— Man.: Cabo con el que se manejan las vergas, velas, banderas, etcétera . . . . . .

M.— Biogr.: Almirante inglés nacido en Burnham Thorpe (condado de Norfolk) el 29 de septiembre de 1758 y muerto en la batalla de Trafalgar al alcanzarle un tiro de fusil disparado desde una cofa del *Redoutable* . . . . . .

N.— Astr.: Grupo de estrellas que forman una V, pertenecen a la constelación boreal de Toro, entre ellas se encuentra Aldebarán. . . . . .

O.— Hidr.: Río navegable de Pakistán, nace en el Himalaya y desemboca en el mar de Omán, tiene un curso de 3.180 km . . .

P.— Zool.: Pez marino, acantopterigio de la familia de los carángidos. Muy voraz, lo que facilita su pesca con anzuelos, su carne es de mala calidad pero al ser económico se consume mucho en toda la costa atlántica . . . . . .

Q.— Arm.: Proyectil dirigido superficie-aire (RIM-2) de la Marina norteamericana de gran rapidez de lanzamiento por cohete de propergol sólido . . . . . .

R.— Biogr.: Brigadier de la Armada española, natural de Sevilla, murió en el combate de San Vicente el 14 de febrero de 1797 al mando del navío de tres puentes *Salvador del Mundo*. . . . . .

S.— Man.: Acción y efecto de tocar un buque con su quilla en el fondo . . . . . .

T.— Com.: Novena bandera del Código Internacional de Señales . .

88 26 96 57 110 64

63 66 52 25 13 83 60

95 22 84 82 44 97

39 45 8 92 4

46 3 71 100 28 69 103

87 54 113 23 70

35 94 78 109 114 89

21 73 51 112 53 102

49 12 30 79

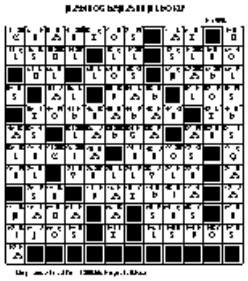
33 19 29 5 68

36 20 42 59 31 58 86

81 101 98 47 93

16 99 18 6 75

15



IN MEMORIAM

Contralmirante Jesús Salgado Alba



El contralmirante Jesús Salgado Alba falleció en Madrid el pasado 15 de mayo, día de San Isidro. Nacido en Toro (Zamora) en 1920 es uno de los muchos marinos ilustres de tierra adentro que han servido en la Armada.

Fue soldado voluntario en el Ejército Nacional durante la Guerra Civil. Ingresó en la Escuela Naval de San Fernando en 1940 con la promoción 341 del Cuerpo General, siendo promovido a alférez de navío en diciembre de 1944. Durante su prolongada carrera profesional mandó los patrulleros *Tetuán* y *Javier Quiroga*, la fragata *Vicente Yañez Pinzón* y el transporte de ataque *Castilla*. Durante la Guerra de Ifni de 1956-57, entre otras acciones, participó a bordo del *José Luis Díez* como jefe de Órdenes de la 1.ª Escuadrilla de Destructores en la poco divulgada «Demostración Naval de Agadir». En 1968, en la «Operación Ecuador», montada para la evacuación de nuestras fuerzas y españoles residentes en Guinea Ecuatorial, tras su reciente y conflictiva independencia, y fue jefe de Estado Mayor de la llamada «Agrupación de Apoyo» destacada a aquellas aguas. Como tal fue pieza clave en el planeamiento y ejecución de la citada evacuación, desarrollada a la perfección.

Diplomado de Guerra Naval y de E. M. del Aire, fue profesor principal de Logística de la Escuela de Guerra y precursor en España de esta importante disciplina en la enseñanza naval. Entre sus destinos más destacados cabe citar los de agregado naval en Roma, jefe del Gabinete del AJEMA, almirante de las divisiones de Logística y Orgánica del EMA y director del Instituto de Estudios Estratégicos del CESEDEN. Terminó su brillante carrera naval como director de esta REVISTA DE MARINA.

El ejercicio de la profesión de las armas no fue obstáculo a su dedicación a las letras. Sus materias preferidas, aparte de los temas profesionales, eran la política internacional, la geoestrategia y la historia marítima. Entre sus libros cabe señalar su cartesiana *Logística Naval,* de lectura obligada en aquella época en muchas escuelas de Guerra Naval hispanoamericanas, y el *Buque de Escolta en la Armada Española*. Ameno conferenciante y agudo polemista, participó en numerosos coloquios y seminarios y ha sido autor de innumerables ensayos y artículos publicados en revistas profesionales y periódicos de ámbito nacional, como *ABC*, contribuyendo enormemente a la difusión de lo «marítimo» en la sociedad civil española. Entre otros galardones literarios se le ha concedido dos veces el Premio «Virgen del Carmen». Su prosa se distinguió siempre por su precisión, sencillez y claridad sin que por ello careciera de espontánea galanura. Ha sido, sin duda alguna, el más inspirado articulista naval de la segunda mitad del siglo XX.

Nunca decayó su interés por temas intelectuales de actualidad. Octogenario, con lagunas en su memoria y algo mermadas sus privilegiadas facultades, con su incansable voluntad todavía discurría la forma de contribuir a la conmemoración del 500 aniversario de la muerte de Cristóbal Colón, celebrada poco después de su fallecimiento. Así me lo expresó en la última conversación que con él mantuve en la que me propuso colaborar con él. Propósito póstumo que no llegó a materializarse.

Viudo de María del Carmen Criado, encantadora y entrañable persona con quien compartió felizmente su existencia y tuvo cuatro hijo, capeó sus últimas singladuras en su casa de Madrid al socaire de sus papeles y libros. Al fin, remontado, no sin trabajo, el cabo de su vida, llegó al puerto de su destino. Murió como lo que siempre fue: católico ferviente. Seguro que, recibido con lo brazos abiertos por la Virgen del Carmen, desde lo alto, vela por su familia y por los muchos que hemos sido sus amigos.

R. A. M





Bendición del Mar en el Arsenal de La Carraca. (Foto: J. Sánchez-Ferragut).

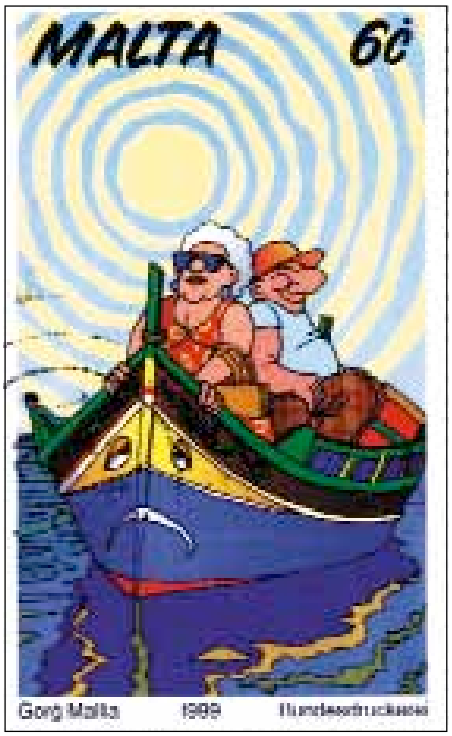


EL SELLO, LA MAR Y EL TEBEO

En esta sección ya he hablado de multitud de temas relacionados con la mar y su entorno, unos muy serios y otros no tanto. Muchos directamente ligados al mundo de los sellos de correos, y otros en los que dichos sellos fueron utilizados como meras ilustraciones. Barcos, faros, batallas navales, literatura, viajes, marinos ilustres, deportes náuticos, fauna marina, océanos, cartografía naval, etc., han sido temas, motivos e ilustraciones de anteriores crónicas de *La Mar en la Filatelia*. Hoy, para variar, traigo a estas páginas un



Paraguay.





Holanda.



Guernsey.

tema que seguramente en alguna época de nuestras vidas todos hemos calificado como «muy importante». Un tema que con el paso del tiempo ha sabido ganar por derecho propio un espacio en el campo de la cultura, y una parcela en ese entorno y ambiente tan discutido, comentado, querido y controvertido que se llama Arte; me refiero al Tebeo, y dentro de este género, a los sellos en los que aparece la mar o hacen referencia a ella. Llegados a este punto, debo confesar que escribí este artículo allá por el año 2001, y desde entonces ha dormido en mis archivos y disco duro hasta que leí el magnífico artículo que sobre este tema escribió Manuel Maestro en esta REVISTA (1); fue entonces cuando me decidí a rescatarlo del olvido, ponerlo al día y publicarlo.

Como es bien sabido, el tebeo es una narración realizada por medio de dibujos o viñetas colocadas en línea, con las voces de los personajes, los ruidos ambientales y las explicaciones adicionales escritas dentro de recuadros, globos o «bocadillos», que son partes integrantes de los dibujos. Hay quien sitúa sus orígenes en las pinturas rupestres, en los jeroglíficos egipcios, en las vidrieras de las catedrales, en los manuscritos medievales o en los tapices antiguos. De todas maneras, las manifestaciones más parecidas a los tebeos actuales surgieron a mediados del siglo XVIII, gozaron de popularidad en el siglo XIX, fueron un fenómeno comercial y artístico al cambiar del siglo XIX al XX, se afianzaron en el siglo XX y alcanzaron el alto nivel que presentan al comienzo del siglo XXI.

El nombre de tebeo procede de la revista española TBO, que nació en 1917 y llegó a alcanzar una gran popularidad, aunque este género también recibe otros nombres como chiste o historieta, y a veces se le llama cómic, palabra de claro origen extranjero que significa «cómico», a pesar de que muchas veces los tebeos son narraciones muy serias.

El tebeo abrió su camino a través de generaciones, ascendió poco a poco peldaños en los gustos y consideraciones del público, hasta que en los años 60 y 70 del pasado siglo adquirió el estatuto de producto cultural y empezó a ser considerado como manifestación artística. En los últimos años, los dibu-

(1) MAESTRO, Manuel: *Navegando entre tebeos y cómics*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Enero-febrero de 2006.



España.



España.



España.

jos, tiras cómicas y revistas ilustradas han evolucionado a las actuales publicaciones gráficas de una gran calidad artística y técnica, con temas dirigidos a todos los públicos. Surgen ferias del tebeo. Los dibujos animados para el cine y la televisión alcanzan gran popularidad. Se organizan exposiciones de creadores, guionistas y dibujantes. Las colecciones de ediciones antiguas y las reediciones de viejas tiradas están en auge. Las tiras cómicas y los chistes de una sola viñeta logran un gran protagonismo en periódicos y revistas de todo el mundo. Y en el ámbito de la cultura y el consumo surgen eslóganes orientados a los niños, como: «Donde hoy hay un tebeo mañana habrá un libro».

Hoy los personajes del tebeo forman parte de nuestro acerbo cultural. Son tan conocidos y gozan de tanta popularidad como los protagonistas de la novela, el cine o la televisión. Aparecen en novelas gráficas y películas de dibujos animados, que con frecuencia superan en calidad a las obras de la literatura en que están basadas. Y en los últimos años, los sellos de correos de muchos países los han incorporado a sus galerías de personajes.

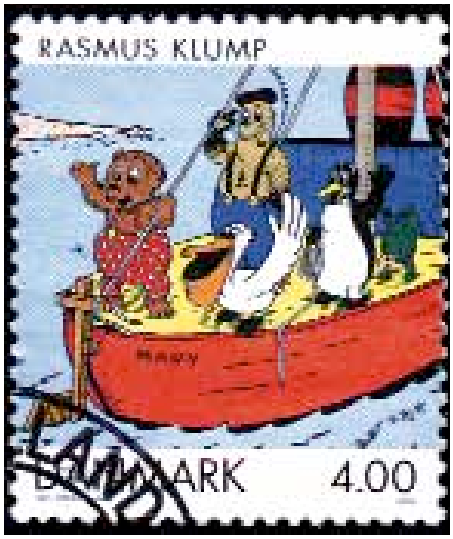


España.

Alemania fue uno de los primeros países en emitir sellos de cuentos y fábulas, y pronto le siguieron otros que incluyeron en sus emisiones personajes de cuentos y héroes del cómic o tebeo, como Suecia, que en 1969 emitió una serie con diseños infantiles y personajes del cómic. San Marino dedicó en 1970 una serie a los personajes de Walt Disney. Bélgica introdujo el tebeo en sus emisiones en 1979. Argentina, Australia, Austria, Canadá, Corea, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Guernsey, Holanda, Hungría, Italia, Japón, Luxemburgo, Malta, Namibia, Níger, Paraguay, Portugal, Reino Unido, Suiza, Uruguay, etc., también incluyeron personajes y escenas del tebeo en sus sellos. Y algunos países como Mongolia, Lesotho, Bután e islas del Caribe y del Pacífico, son asiduos emisores de sellos dedicados a los personajes de Walt Disney. En estas emisiones, la mar, los barcos y el ambiente marinero aparecen con cierta frecuencia, y alternan su presencia con otros escenarios a la hora de representar personajes de la vida real, junto a cuentos, fábulas, novelas, leyendas y héroes de la fantasía, como puede ser *Asterix el Galo* en su eterna lucha contra los romanos, el marino *Popeye* y sus espinacas, el *Ratón Mikey* y sus travesuras, *Tintín* y su inseparable perro, *Peter Pan* y el capitán



República Dominicana.



Dinamarca.

Garfio, el *Pato Donald* y su familia, y un largo etcétera.

España se unió a estas emisiones el 4 de mayo de 1995 con sendos sellos dedicados al *Capitán Trueno* y *Carpanta*. Desde entonces ha emitido sellos con personajes del tebeo, algunos del tebeo «serio» (*El Capitán Trueno, El Coyote, El Guerrero del Antifaz, El Jabato* o *Roberto Alcázar y Pedrín*), y otros del de «humor» (*Carpanta, Las hermanas Gilda, Mortadelo y Filemón, Rompetechos*, *El reporter Tribulete, La familia Ulises, Doña Urraca* o *Los hermanos Zipi y Zape*). A estas emisiones se han unido otras realizadas en clave de humor para la *Correspondencia Epistolar Infantil*, como la emitida en 1998 con minipliegos de sellos dibujados por Mingote y dedicados al *Quijote*, o las emitidas en los años 2000, 2001 y 2002, con minipliegos originales de Gallego y Rey dedicados a la *Historia de España*. Y con ellas, apareció la emisión dedicada a la juventud en 2002, con sellos del *Capitán Alatriste*.

En estos sellos españoles, la mar y los barcos sólo hacen acto de presencia en casos aislados, aunque la mar ha sido el escenario de muchas de las aventuras de algunos de estos personajes, como *El Capitán Trueno, El Jabato, El Guerrero del Antifaz*, o *El Capitán Alatriste*.

Hoy el tema del tebeo en el sello tiene muchos seguidores. Hay grandes coleccionistas dedicados a los sellos con personajes o escenas del tebeo en general, y especialistas que dentro de dicho tema escogen una determinada faceta, como la que traigo a esta crónica: *La Mar y el Tebeo*.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





NOTICIARIO

MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XXVIII) «Alférez José Fermín Pavía», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la Agrupación Española (SPAGT XXVIII), desde la Transferencia de Autoridad (TOA) el pasado día 8 de mayo.

Operación NOBLE CENTINELA.—El Gobierno ha decidido la intervención de las Fuerzas Armadas en apoyo de las autoridades civiles en su actuación contra la inmigración ilegal.

Se ha establecido un dispositivo aeronaval en aguas de Canarias y adyacentes para localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y las Fuerzas y Cuerpos de Serguridad del Estado en el control de la inmigración ilegal y prestando apoyo humanitario en caso necesario.



El patrullero *Tagomago* navegando en las proximidades de la isla de Gran Canaria.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

Por parte de la Armada, participan los patrulleros *Tagomago, Centinela* y *Serviola*, bajo el mando táctico de ALCANAR.

Agrupaciones permanentes

Standing NFR Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación está compuesta por las fragatas *Willen van del Zaan* (NL), *Giresun* (TU), *Nikiforos Fokas* (GR), *Aliseo* (IT), *Blas de Lezo* (SP), *Nottingham* (UK), el destructor *Ross* (US) y el petrolero *Rhoen* (GE). La fragata *Blas de Lezo* se encuentra integrada en esta agrupación (antigua SNFM) desde el pasado día 3 de abril de 2006.

La agrupación salió del puerto de Tesalónica (Grecia) el pasado día 15 de mayo para continuar con las operaciones de vigilancia e interdicción marítima. La fragata *Blas de Lezo* realizó una escala en el puerto de Souda (22-24 de mayo). Posteriormente entró en el puerto de Haifa (Israel) el día 29 de mayo. También participan en la Operación ACTIVE ENDEAVOUR el patrullero *Troupakis* (GR), las fragatas *Bozcaada* (TU) y *Limnos* (GR) y el submarino *U-32* (GE).

Standing NRF Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La agrupación está compuesta por los cazaminas *Axios* (GR) (CTG), *Fulda* (GE), *Tajo* (SP), *Evropi* (GR), *Gaeta* (IT) y *Silifke* (TU).

La agrupación salió del puerto de La Valetta (Malta) el pasado día 16 de mayo, realizando Route Sourvey hasta el día 21 de mayo en el canal de Malta. Posteriormente entró en el puerto de Aksaz (Turquía), del 27 de mayo al 3 de junio.

Ejercicios

Ejercicio EW TRIALS 06 (15-26 de mayo).—Este ejercicio se desarrolló en aguas del golfo de Cádiz y tiene como objetivo la comprobación y perfeccionamiento de las tácticas y técnicas de guerra electrónica y defensa antimisil. Participaron la fragata *Álvaro de Bazán* (COMANDES-31 a bordo), el buque de aprovisionamiento de combate *Patiño*, la agrupación SNMG-1, el destructor francés *Duquesne* y la fragata turca *Turgut Reis*; también colaboran unidades del Arma Aérea, Ejército de Tierra y Ejército del Aire.



Helicóptero *Seahawk* de una unidad OTAN poco antes de tomar en el crucero ruso *Moskva* durante un adiestramiento de la SNMG-2 con participación de algunas unidades de la Flota Rusa del Mar Negro. (Foto: ORP, Armada).

Adiestramientos

Príncipe de Asturias ***(22 de mayo-2 de junio).***—Realizó calificación operativa específica en aguas de Rota. Efectuó actividades y ejercicios en la mar y en puerto conforme a los escenarios y formas de actuación para conseguir la certificación en nivel de alistamiento «A2».

CBA/UEDE (22-26 de mayo).—El Centro de Buceo de la Armada y la Unidad Especial de Desactivación de Explosivos realizaron ejercicios de adiestramiento.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

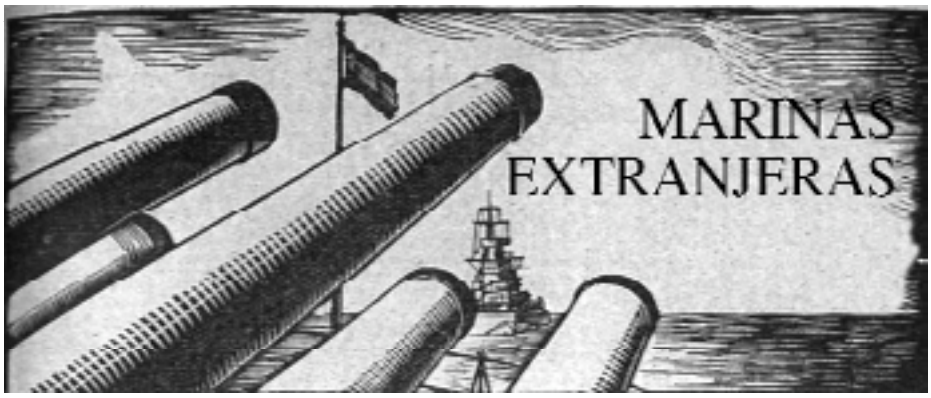
LXXVII Crucero de Instrucción del buque escuela **Juan Sebastián de Elcano** ***(5 de marzo-26 de julio).***—Salió de Cádiz el día 5 de marzo dando comienzo a su LXXVII Crucero de Instrucción para adiestramiento de alumnos de la Escuela Naval Militar. El crucero consiste en un viaje por aguas del Atlántico, Caribe, Norteamérica y Europa, con la siguiente derrota: Tenerife (10-13 de marzo), Fortaleza (2-7 de abril), San Juan de Puerto Rico (24-29 de abril), Curacao (3-7 de mayo), Puerto Limón (16-21 de mayo), Tampa (1-6 de junio), Boston (21-26 de junio) y Lisboa (20-23 de julio), terminando en Cádiz el día 26 de julio.

Galicia ***y*** **Reina Sofía** ***(12-22 de mayo).***—Los buques atracaron en Málaga para participar en los actos de la conmemoración de los 250 años de la vinculación de la Armada con la Congregación Mena.

Alborán ***(16 de mayo-9 de junio).***—El Plan Parcial de Vigilancia de Pesca prevé realizar vigilancia en la zona de protección pesquera del mar Mediterráneo (ZPPMM) y aguas del mar territorial del levante e islas Baleares de mayo a septiembre dentro de la campaña de túnidos de este año. El patrullero *Alborán* efectúa vigilancia de pesca, inspección y apoyo pesquero en aguas del litoral levantino, mar balear y canal de Ibiza. El buque realizó una escala intermedia en el puerto de Sete (Francia) del 26 al 28 de mayo.



Fragata *Reina Sofía* navegando por aguas del Índico. (Foto: L. Díaz-Bedia).



Alemania

Entrega del tercer submarino AIP.—La Marina alemana ha recibido su tercer submarino con Propulsión Independiente del Aire o AIP el pasado 19 de abril, cuando los astilleros Thyssen Krupp Marine Systems entregaron el *U-33* en Kiel.

El buque del *Tipo 212 A*, de 1.450 t de desplazamiento y 56 m de eslora, es uno de los más sofisticados submarinos actualmente en servicio. Su planta de células de combustible produce energía de la escisión del oxígeno y el hidrógeno, produciendo electricidad para recargar las baterías y poder permanecer en inmersión durante semanas. Thyssen Krupp asegura que este sistema de propulsión no produce ruido ni genera una firma térmica, haciendo al submarino virtualmente indetectable.

Otros dos submarinos del *Tipo 212 A* fueron ya entregados el pasado mes de septiembre, debiendo recibirse la cuarta y última unidad de esta serie a finales de año. Los astilleros italianos de Fincantieri se encuentran actualmente construyendo dos submarinos del *Tipo 212* para la Marina italiana, mientras que Grecia se encuentra en el proceso de construir cuatro submarinos similares del *Tipo 214*.

Canadá

Programa de construcción de buques de transporte.—La Marina canadiense ha finalizado un plan para construir tres *JSS* o *Joint Support Ship*, por un importe total de 1.500 millones de euros, un proyecto necesario para aprovisionar buques de guerra en la mar. El *JSS* podrá además llevar tropas, vehículos, helicópteros y munición, así como embarcar un centro de mando para tropas enviadas a tierra.

El contrato contempla una segunda cláusula para proporcionar el apoyo debido a estos buques durante 30 años por un montante de 3.000 millones adicionales de euros. Pero la Marina canadiense quiere construir también un buque de asalto anfibio para transportar tropas y vehículos, buque que en algunos aspectos duplicará los cometidos del *JSS*. Además de transportar 800 soldados, el buque anfibio llevará un total de seis helicópteros y contará con un dique para embarcaciones de desembarco.

El contrato para construir los *JSS* deberá estar firmado el próximo año, para poder entregar el primer buque en 2012. Además de apoyar a una *task group*, los nuevos buques deben ser capaces de proporcionar apoyo a seis helicópteros y de contar con un pequeño hospital, teniendo una pequeña capacidad para operar en el Ártico y de integrarse en un grupo de portaaviones norteamericano. Los tres *JSS* tendrán una eslora de unos 200 m y un desplazamiento de 28.000 toneladas.

Chile

Llegada de dos fragatas.—Con la presencia del ministro de Defensa y el comandante en jefe de la Armada, almirante

Rodolfo Codina, fueron recibidos en la Base Naval de Valparaíso las dos primeras fragatas de un total de cuatro adquiridas a Holanda. El *Latorre* es un buque multipropósito de la clase *Jacob Van Heemskerck,* de 3.750 t, orientado hacia la defensa aérea, que fue entregado a la Marina holandesa en 1986 y modernizado en 2000. Entre su armamento a/a destaca el misil Standard SM-1 y el Sea Sparrow. Además mantiene el original sistema antimisil o CIWS Goal Keeper. En cuanto a su armamento de superficie cuenta con ocho misiles antibuque RGM-84C Harpoon y dos ametralladoras 20/70 Oerlikon. La segunda fragata, *Blanco Encalada*, de la clase *Karel Doorman,* de 3.220 t, fue entregada a la Marina holandesa en 1993. Aunque también es un buque multipropósito, está más especializada en lucha antisubmarina, contando además a proa de un montaje OTO Melara de tres pulgadas.

Las nuevas fragatas se han incorporado a la remozada escuadra chilena, que comprende cuatro escoltas de origen británico, de los que la fragata *Almirante Williams* del *Tipo 23* es también de reciente adquisición, esperándose la llegada de otras tres fragatas del mismo tipo, que deberán incorporarse a partir del año 2007, para quedar a mediados de 2008 compuesta la escuadra chilena por cuatro fragatas de origen holandés y otras cuatro británicas del *Tipo 23,* escuadra a la que también se habrán incorporado los dos submarinos de construcción francoespañola *Scorpene*.

China

Entrega de un destructor.—A comienzos de este año, la Marina Popular, o PLA, ha recibido un tercer destructor de construcción rusa clase *Sovremenny.* El buque, bautizado *Taizhou*, fue botado en abril de 2004, habiendo sido modificado ligeramente su diseño en relación con los dos predecesores ya en servicio en la PLA.

El *Taizhou,* y otra unidad gemela pronta a ser entregada también, ha mejorado en relación con los dos destructores entregados previamente, especialmente en lo que se refiere a su sistema de defensa a/a, así como el alcance de su misil antibuque, el SS-N-22. Estos destructores están ideados principalmente para la guerra de superficie, incluyendo misiones antibuque, fuego naval sobre objetivos terrestres, además de la consabida defensa a/a. El cuarto destructor *Sovremenny* en construcción en Rusia se espera sea entregado a finales de este mismo año. Los cuatro *Sovremenny* chinos estarán ubicados en la Base Naval de Zhoushan, formando parte de la Flota del Mar de la China Oriental.

Estados Unidos

Bautizada la nueva clase de destructores.—La Marina norteamericana ha anunciado que el primer destructor DD(X) será designado DDG-1000, y como buque líder de su serie llevará el nombre del extinto jefe de Operaciones Navales (CNO) almirante Elmo R. Zumwalt Jr.

Desarrollado bajo el programa del destructor DD(X), el *Zumwalt* es el prototipo de la nueva generación de buques de combate de superficie multimisión, diseñado para el ataque a objetivos terrestres y dominio del litoral con capacidad para derrotar las amenazas actuales y mejorar la defensa de los grupos de combate.

El almirante Zumwalt fue nombrado jefe de Operaciones Navales en 1970, con 47 años, y como el CNO más joven de la historia consiguió una reputación de líder visionario y un reformador profundo. En julio de 2000, el entonces presidente Clinton conmemoró la memoria de Zumwalt bautizando la nueva clase de destructores con su nombre, poco tiempo después de su fallecimiento el 2 de enero de ese mismo año. El almirante había nacido en San Francisco en 1920, graduándose *cum laude* en Annapolis en 1942. Al frente de la Marina estadounidense, incrementó su capacidad de combate modernizando los barcos existentes con modernos y sofisticados sistemas de combate.

Comparado con los destructores actuales, la clase *Zumwalt* triplicará la capacidad de combate de superficie y a/a, además de su potencial destructivo contra misiles de crucero antibuque, teniendo por el contrario tan sólo un 50 por 100 de la superficie radar

equivalente. Integrado en un grupo de combate, incrementa 10 veces su potencial defensivo, y aumenta otras 10 veces el área de operaciones de MCM en aguas poco profundas.

La Marina norteamericana no construirá más SSK.—El director del Servicio de Submarinos, contralmirante Hilarides, ha hecho pública una declaración en la que considera que aunque los submarinos convencionales o SSK tienen excelentes cualidades para actuar cerca de la costa, lo que les hace ideales para terceros países, la Marina norteamericana no construirá ningún submarino que no tenga propulsión nuclear, dado que los requerimientos exigidos no son los de defender la costa propia sino proyectar el poder naval a cualquier lugar del planeta por lejano que sea. Hilarides afirmó que el corto radio de acción de un submarino diésel puede ser adecuada para países que como Taiwan ha estado considerando la construcción de ocho SSK.

Actualmente la Marina estadounidense cuenta con 50 submarinos nucleares de ataque o SSN, y tan sólo uno convencional, el *Dolphin*, utilizado exclusivamente con fines de investigación, cesando en la construcción de submarinos diésel-eléctricos en 1956 y dando de baja su último SSK en 1990.

Sin embargo, analistas norteamericanos como Norman Polmar consideran a los modernos submarinos convencionales con propulsión independiente del aire o AIP más eficientes en operaciones especiales que los nucleares, al ser menos detectables y vulnerables en aguas poco profundas, necesitando una dotación de 35 personas para infiltrar una unidad de operaciones especiales en la costa, frente a los 140 que necesita un SSGN clase *Ohio* reconvertido de SSBN. Asimismo un submarino convencional puede posarse en el fondo, algo que a un nuclear le está vedado. Por último en el tema del costo, mientras un moderno SSK con AIP puede costar 300 millones de euros, esa cantidad se multiplica por seis para la clase *Virginia* de SSN actualmente en construcción.

La Marina conmemora los 50 años de la propulsión nuclear.—Los buques de propulsión nuclear llevan operando en la Marina norteamericana 50 años, sin haber sufrido un



Portaaviones USS *Reagan* rindiendo honores al monumento en memoria del USS *Arizona* en Pearl Harbor. (Foto: M. Maestro).

solo accidente de pérdida de radiactividad o sin que un solo marinero sufra el más mínimo daño relacionado con el reactor. Actualmente, en la lista oficial de buques estadounidense figuran 83 buques de propulsión nuclear, de ellos 72 submarinos, 10 portaaviones y un buque de investigación. Hasta la fecha los reactores de agua presurizada, que es el sistema estándar, han acumulado 5.700 años de funcionamiento, proporcionándole 120 millones de millas navegadas tan sólo a los portaaviones.

Francia

Pérdida de un sonar VDS.—La Marina francesa ha revelado la pérdida en marzo de un sonar activo de profundidad variable o VDS de la fragata antisubmarina *De Grasse* del *Tipo F 67*. El sonar remolcado formaba parte del sistema DSBX-1 SLASM (Systéme de Lutte Anti Sous-Marina) y se perdió durante un ejercicio ASW en la bahía de Vizcaya el pasado 24 de marzo, con mar muy gruesa. Con un peso de 10 t, el sonar remolcado albergaba varios transmisores con 12 *transducers* de VLF, capaces de transmitir a 750 Hz, a babor y estribor.



Fragata francesa *De Grasse*, de la clase *Tourville* (F-67), atracada en el arsenal de Brest. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Desarrollado por Thales Underwater Systems en colaboración con la DCN francesa, el SLASM es el primer sonar activo de VLF en entrar en servicio. Ubicado en las fragatas antisubmarinas *Tourville* y *De Grasse* a mediados de los 90, el sistema es utilizado principalmente en apoyo de la FOST o Force Océanique Strategique, la fuerza submarina francesa de disuasión.

Una investigación llevada a cabo por la Marina francesa determinará si el sonar se perdió por un fallo del sistema o por un error del operador, que había largado los 300 m de cable, así como si fue correcta la decisión del comandante del *De Grasse* de dar el sonar con mar muy gruesa, pese a tener opiniones en contra de sus oficiales. El sonar se perdió en una sonda de 3.000 m y la Marina no va a intentar recuperarlo, pues los costos excederían al costo del equipo, valorado en tres millones de euros.

Holanda

Adquisición de un misil Tomawawk Block IV.—A finales de 2005, el Parlamento holandés aprobó la adquisición de 30 misiles Tomahawk Block IV de ataque a tierra, compra que ha sido autorizada por el Senado de los Estados Unidos. Con un precio unitario de dos millones de euros, el montante total de esta operación supera con creces los 60 millones de euros, si incluimos las inversiones necesarias para construir las instalaciones de almacenaje, talleres especializados, cursos de formación del personal, etcétera.

Esta nueva arma proporcionará a las dos primeras fragatas de la clase *De Zeven Provincien* a partir del año 2008 una capacidad adicional de ataque a objetivos terrestres, fragatas que está previsto sufran la modifica-

ción del radar AEW Thales Smart L, para aumentarle su alcance de detección mejorando así su capacidad para contrarrestar la amenaza de misiles balísticos.

Indonesia

Construcción de corbetas. —Las dos primeras corbetas de una serie de cuatro encargadas a los astilleros holandeses de Royal Shelde en Flushing, se encuentran en una avanzado grado de construcción y han sido designadas con los nombres de *KRI Gajah Mada* y *KRI Balaputera*. La construcción de ambos buques se está realizando en el dique cubierto número 2, y serán bautizados solemnemente en el curso de una ceremonia oficial en septiembre de este año, en coincidencia con la botadura de la primera de ellas, que pasará posteriormente a un dique flotante para finalizar todos los trabajos de instalación de su propulsión.

Toda la electrónica integrada del puente ya ha sido instalada en la *Gajah Mada* en el mes de abril, con las consolas y servidores del sistema Tacticos que irán colocados en el CIC, ubicado una cubierta bajo el puente.

Las pruebas de mar de la *Gajah Mada* están previstas para abril de 2007. Los trabajos de la tercera y cuarta corbeta comenzaron el 3 de abril de este año con la tradicional ceremonia del corte de chapas.

Italia

Cartera de pedidos de los astilleros navales. —La producción de los astilleros navales italianos en el año 2005 se elevó a 2.200 millones de euros, con un incremento del 4,3 por 100 sobre el año anterior. La cartera de pedidos de la marina italiana incluye al portaaviones *Cavour*, que deberá comenzar sus pruebas de mar a finales de año, al igual que la fragata *Andrea Doria,* primera de las dos clase *Horizon* ordenadas, estando previsto que la segunda de la serie sea botada en octubre. Además los astilleros italianos están colaborando en el diseño y desarrollo del nuevo portaaviones de la Marina india, teniendo además el encargo de construir un buque de oceanográfico de 5.050 t para esta Marina asiática. Patrulleros de la clase *P-61* para Malta y la modernización de dos fragatas clase *Lupo*, para ser transferidas a la Marina peruana son otros de los trabajos acometidos por los astilleros italianos.

Otro programa de construcciones importante, el FREMM, de fragatas para la Marina Militare es vital para la industria naval italiana, una vez finalizado el programa de la clase *Horizon*. Dos de las fragatas del programa FREMM deberán entrar en servicio en 2011-12.

OTAN

Ejercicio BRILLIANT MARINER. —Una treintena de buques entraron en la base naval holandesa de Den Helder el último fin de semana de marzo, antes de comenzar el ejercicio BRILLIANT MARINER, organizado por el Cuartel General Marítimo de Northwood, para certificar al Mando Componente Marítimo o MCC de la Fuerza de Respuesta de la OTAN o NRF 7, que el día 1 de julio relevará a la NRF 6. Los buques que no entraron en Den Helder lo hicieron en el puerto noruego de Kristiansand, ya que el ejercicio se realizó en el mar del Norte y en aguas próximas a la costa danesa.

Inicialmente se desarrolló una operación NEO para la supuesta evacuación de los civiles residentes en un área conflictiva. Esta evacuación fue desarrollada por infantes de marina españoles embarcados a bordo del *Castilla*, donde izaba su insignia COMSPMARFOR. Un total de 64 navíos de diferente clase y tipo pertenecientes a 16 naciones de la Alianza tomaron parte en este ejercicio. Los distintos buques operaron también con unidades aéreas de ocho diferentes naciones, así como con varias unidades especiales para dar más realismo a estas maniobras, incluyendo una gran variedad de escenarios, que incluían operaciones contra el terrorismo, interdicción marítima, evacuación de no combatientes, operaciones de MCM, etcétera.

Este ejercicio fue el último de los específicos programados en el primer semestre de 2006 en la fase de preparación, antes de que los componentes Terrestre o LCC, aéreo o

ACC y marítimo o MCC participen de forma conjunta en el ejercicio LIVEX Steadfast Jaguar 2006, que tendrá lugar en aguas del archipiélago de Cabo Verde en junio de 2006.

Pakistán

Un almirante paquistaní al mando de la TF-150.—Pakistán se ha convertido en la primera nación de Oriente Medio que manda una *task force* combinada en la zona del Indico para combatir al terrorismo.

El contralmirante Shahid Iqbal recibió el mando de la TF-150 del comodoro holandés Hank Ort, durante una ceremonia a bordo de la fragata HNLMS *De Zeven Provincien* atracada en Mina Salman, Bahrein.

La TF-150 ha estado tradicionalmente compuesta por buques norteamericanos, franceses, españoles, británicos, holandeses, australianos, neocelandeses, alemanes, canadienses, italianos, turcos y portugueses. Japón ha prestado ocasionalmente apoyo logístico a esta agrupación combinada.

Durante la ceremonia de toma de posesión, el vicealmirante norteamericano Patrick M. Walsh, comandante de todas las fuerzas marítimas combinadas de la región, aseguró que Al Qaeda es el principal enemigo en la región, habiendo atacado al destructor USS *Cole* en 2000, al buque mercante *Limburgh* en 2002 y a las plataformas petrolíferas de la zona en 2004. Los 14 ó 15 buques de la TF-150 utilizan sus comunicaciones y el análisis de las señales para detectar y evitar ataques terroristas en la mar, facilitando el tráfico en la zona del Cuerno de África, al dar seguridad a los buques mercantes.

Acuerdo con China para construir fragatas.—Pakistán ha finalizado un acuerdo con China para construir una nueva fragata *F-22P*, un año después de haber firmado la adquisición de cuatro fragatas y varios helicópteros Z-9C.

Las fragatas se esperan estén basadas en el *Tipo 053H3* modificado (*Jiangwei II*), con modificaciones para reducir sus diferentes firmas. Una negociación previa para la adquisición de una variante de este tipo se había iniciado a mediados de los 90, pero no llegó a concluirse por problemas de presupuesto.

El nuevo programa activa momentáneamente los esfuerzos de Pakistán para renovar su fuerza de combate de superficie y para potenciar los astilleros locales. Dentro de los términos del acuerdo, tres de las fragatas serán construidas por los astilleros de Hudong Zhonghua Shipbuilding Group, con la puesta de quilla para la primera fragata, prevista para comienzos de 2007, y la entrega a la Marina paquistaní dos años más tarde.

Los astilleros chinos se han comprometido en preparar a los astilleros de Karachi Shipyard & Engineering Works para construir la cuarta fragata. Los astilleros paquistaníes actualmente se encuentran empeñados en la construcción de submarinos diésel-eléctricos en cooperación con la DCN francesa, así como patrulleros lanzamisiles basados en un diseño chino.

Reino Unido

***Botadura del primer destructor* Tipo 45.**—El 1 de febrero fue botado en los astilleros de BAE Systems en Scotstoun el HMS *Daring*, primer destructor de la serie de seis del *Tipo 45* actualmente ordenados por el gobierno británico, aunque se espera que este número llegue a las ocho unidades, dado que la Marina británica había solicitado un total de doce buques.

El *Daring*, de 7.300 t, se espera entre en servicio en el año 2009 armado con el PAAMS o Principal Anti Air Missil System. Este buque, cuando haya realizado todas sus pruebas, será considerado como uno de los más avanzados de su tipo y reemplazará a los 11 destructores del *Tipo 42* en servicio, cuyo diseño y equipos datan de los años 70.

J. M. T. R.

VISITAS Y ESCALAS

VISITA AL PUERTO DE CÁDIZ DEL BUQUE DE LA ARMADA FINLANDESA *POHJANMAA*

El buque escuela de la Armada finlandesa *Pohjanmaa* realizó escala en el puerto de Cádiz del 18 al 20 de mayo durante su viaje de instrucción anual con 43 guardias marinas a bordo, siendo ésta la primera escala del viaje que comenzó el pasado 9 de mayo en Helsinki. Actuó como anfitriona la embajadora de Finlandia en España doña Maika Lähteenmäkiel.

Los guardias marinas, por su parte, realizaron una visita profesional al Observatorio de Marina y al Panteón de Marinos Ilustres en San Fernando, y una visita cultural guiada por el casco viejo de la ciudad de Cádiz.

El *Pohjanmaa* es un minador, único de la clase que lleva su nombre; presta sus servicios en la Armada finlandesa desde el año 1979. Tiene un desplazamiento de 1.100 toneladas, 78,2 m de eslora, 11,6 m de manga, planta propulsora formada dos motores diésel y dos ejes, alcanza una velocidad máxima de 19 nudos y su dotación está compuesta por 90 hombres y mujeres.

(Texto y fotos: A. J. F. G.).



El almirante jefe del Mando de Acción Marítima de Cádiz, contralmirante Luis María Nuche del Rivero, acompañado del comandante del *Pohjammaa*.





La Asamblea General de la OMI y la mejora del medio marítimo

La Organización Marítima Internacional ha celebrado su Asamblea General, contando con la participación de 152 Estados miembros y dos Estados asociados. Esta importante cita de carácter bienal, y que cuenta con la participación de España se ha visto culminada con la adocpión de 23 resoluciones de diversa índole, tendentes todas a la mejora del sector marítimo mundial y que contribuyen significativamente a alcanzar los objetivos de la propia Organización Marítima Internacional (OMI) que no son otros que los de lograr una navegación más segura y eficaz en un medio marino más protegido y más limpio.

Aunque las resoluciones aprobadas abarcan un amplio espectro, las medidas de protección marítima y las intervenciones a bordo de los buques deben mantener un equilibrio razonable que permita un comercio marítimo eficiente a la vez que seguro, respetando asimismo las condiciones de vida a bordo de los tripulantes. También las zonas marinas especialmente sensibles alcanzan áreas que requieren especial protección de las actividades marítima para preservar su riqueza natural. Del mismo modo, los planes de contingencia para la lucha contra la contaminación resultan necesarios para hacer frente a cualquier accidente que produzca derrame de productos contaminantes.

Todos estos debates en el seno de la OMI reflejan el compromiso de la comunidad internacional de volcar sus esfuerzos en una constante mejora del tráfico marítimo y sus connotaciones, por lo que es de prever un nuevo código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la Organización.

Balearia tendrá una nueva línea de alta velocidad

La empresa naviera Balearia está a punto de inaugurar una línea de alta velocidad que cubrirá los trayectos de Ibiza-Palma-Barcelona, ofreciendo una rotación diaria en ambos sentidos. El buque que Balearia destinará a este nuevo servicio un *fast ferry* con capacidad para 900 pasajeros y 200 vehículos y cubrirá la travesía entre Barcelona y Palma en tres horas y media y entre Palma e Ibiza en dos horas.

La nueva línea consolida el puerto de Barcelona dentro de la oferta de Balearia, ya que la compañía ofrece desde la capital catalana servicios diarios con Palma, con Ibiza y con Menorca, con lo que con la nueva línea de alta velocidad los servicios *ferry* con Ibiza y Mallorca se verán complementados con los que prestará el nuevo *fast ferry* de Balearia.

La naviera Fred Olsen y el mercado de cruceros

Fred Olsen Cruise Lines parece estar estudiando la adquisición de un buque de cruceros mediante la contratación de una



Ro-ro Suar Vigo, de la compañía Líneas Suardíaz, en el estrecho de los Dardanelos.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

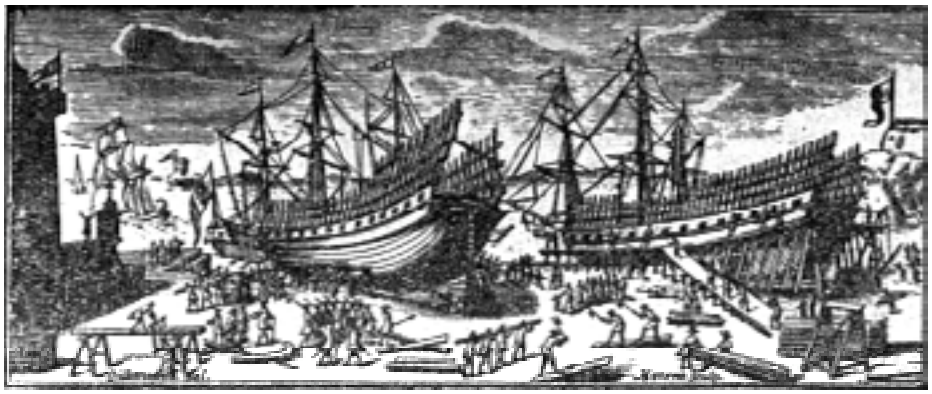
nueva construcción. Esta opción, nunca ejercida por la naviera que adquirió sus otros buques del mercado de segunda mano y les aplicó costosas modificaciones, puede deberse a la escasez de buques usados en posible venta y a la vejez de los mismos, que en ningún caso convendrían a la empresa.

Según informaciones del sector naviero, una de las ventajas de Fred Olsen sobre las grandes compañías estadounidenses de cruceros es la posibilidad de que sus buques toquen en la isla de Cuba, cosa que las otras compañías no pueden hacer.

En cualquier caso, la posible entrada de Fred Olsen entre las grandes de la industria de cruceros sería bien recibida por los potenciales clientes consumidores, ya que tres cuartas partes del negocio de cruceros en el mundo está en manos de los tres más importantes grupos, y cualquier nueva entrada mejoraría la competencia.

J. C. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Pruebas de mar del *Juan de la Cosa*

El nuevo buque hospital *Juan de la Cosa*, construido por Izar Gijón, ha iniciado sus pruebas de mar previas a la entrega prevista el 12 de junio.

Las características principales de este buque son: 75 m de eslora, 14 m de manga y propulsión diésel con dos motores de una potencia total de 1.700 kW. Tendrá una dotación de 28 personas, incluyendo el personal sanitario, y con capacidad de camarotes para diez enfermos. Está dotado de los medios necesarios para la realización de curas, atención médica e intervenciones quirúrgicas de emergencia. Además dispone de cubierta de vuelo para toma de helicópteros medios para la evacuación médica.

El nuevo buque lleva el nombre del cartógrafo y navegante Juan de la Cosa, nacido en Santoña en el siglo XV y participante activo en el descubrimiento de América como propietario de la nave capitana *Santa María* e integrante del primer viaje de Colón; participó en varias expediciones posteriores al nuevo continente y falleció en 1510 en la zona de Cartagena de Indias (actual Colombia). Su carta-mapamundi puede admirarse en el Museo Naval de Madrid.

El presupuesto de construcción del buque ha sido de 16,75 millones de euros. Es el segundo buque hospital que construye el astillero, tras el actual *Esperanza del Mar* (buque de mayor porte que el *Juan de la Cosa*), que da cobertura a la flota española en la zona de Canarias y banco sahariano.

Una vez finalizadas las pruebas de mar, el buque estará listo para su entrega al Instituto Social de la Marina (organismo autónomo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales), y relevará al buque *Científico,* alquilado habitualmente por el Instituto para apoyo a diversas flotas pesqueras españolas, sobre todo a los pesqueros participantes en la campaña bonitera que todos los años se desarrolla entre finales de mayo y primeros de octubre en aguas atlánticas y cantábricas.

El *Juan de la Cosa* tendrá su base habitual en Santander.

Con este buque el astillero gijonés, pendiente del proceso de liquidación y reestructuración de los astilleros del grupo naval público Izar, pasa a un periodo de subactividad, sin carga de trabajo para sus actuales 158 trabajadores.

Actividades de Navantia

La empresa Navantia ha contratado la reparación de cinco buques gemelos tipo *Obo* de la compañía noruega SKS Obo

Holding Ltd. Como el nombre de su clase indica, son buques preparados para transporte de mineral, graneles o crudo.

Tres de los buques tienen previsto realizar labores de mantenimiento y puesta a punto en las factorías de Fene y Ferrol, y otros dos buques lo harán en las factorías de Cádiz y Puerto Real.

El primero de ellos, el S*KS Tyne,* ya ha pasado por los astilleros ferrolanos.

Los buques, construidos por el astillero coreano Hyundai Heavy Industries, tienen 109.000 TPM, 243 m de eslora y 42 m de manga. En concreto, el SKS *Tyne* fue construido en 1996.

A. P. P.

Balearia financia la construcción de un nuevo *superferry*

La naviera Balearia ha firmado con Astilleros Barreras el contrato de construcción de un nuevo *superferry* proyectado y diseñado específicamente para el puerto de Denia, así como para las necesidades actuales de los tráficos entre las islas Baleares y las comarcas centrales de la Comunidad Valenciana, suponiendo la construcción del buque una inversión de 93.173.532 euros.

El acto de la firma tuvo lugar en Denia, y tras ella, el presidente de Astilleros Barreras aseguró que el nuevo buque supondrá un referente por sus características de sostenibilidad y confort para los pasajeros, congratulándose de que una línea líder en el Mediterráneo haya confiado en Barreras para esta importante inversión, a la que seguirán otras.

El nuevo buque tendrá una capacidad para mil doscientos pasajeros, que dispondrán de acomodación en camarotes o en diversos tipos de salones. Además de vehículos, el *superferry* de Balearia podrá transportar en sus bodegas un centenar de camiones tráiler.

A bordo, los pasajeros dispondrán de todo tipo de comodidades (restaurantes, cafeterías, guarderías, tienda, piscina, etc.), además de acceso a internet y una amplia oferta audiovisual.

La velocidad de servicio del buque será de 22 nudos, y se espera entre en operatividad en 2008.

Nudosa entrega el mejillonero *Algazu Uno*

Astilleros Nudosa ha entregado recientemente su construcción 269 con el buque mejillonero *Algazu Uno,* construido para «Mariscos y Pescados Mar de La Línea», estando su puerto base en La Línea de la Concepción.

Se trata de un buque de 17,5 de eslora y 6,6 de manga que trabajará como auxiliar de acuicultura y que puede llevar una carga en cubierta de 22,5 toneladas.

El buque, de 59,33 TRB, tiene una capacidad de combustible de 10.000 m y lleva una tripulacion de ocho hombres, dispone de una grúa Guerra con cuatro cilindros de giro cabrestante, y cuenta con los medios más avanzados de propulsión e instalación hidráulica, equipos de salvamento y contraincendio.

Botadura del *ferry Seven Sisters* en Barreras

En el astillero vigués Hijos de J. Barreras se ha realizado la botadura del *ferry Seven Sisters* construido por encargo de la compañía francesa Trasmanche Ferries perteneciente al departamento francés de la Seine Maritime.

El buque tiene 142,45 metros de eslora, 24,2 metros de manga y 8 cubiertas, situándose tres de éstas en la superestructura donde se disponen la acomodación y servicios; tiene dos cubiertas de carga y un *cardek*, cuya capacidad permite transportar 224 turismos y 31 tráilers o 124 turismos y 51 tráilers.

El *Seven Sisters* dispone de espacio de acomodación para albergar a un máximo de 650 personas (tripulación y pasaje) para alcanzar las máximas condiciones de confort. Tiene una autonomía de 3.600 millas y su velocidad es de 22 nudos.

J. C. P.

PUERTOS

Aumento sostenido del tráfico de pasajeros

Durante los nueve primeros meses del año 2005 los puertos españoles recibieron 18,2 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 10,3 por 100 respecto al 2004, debiéndose significar que el tráfico de cruceros creció un 12 por 100 y llegó hasta los 2,9 millones de pasajeros. Estas cifras suponen la consolidación de una tendencia de crecimiento en el tráfico de pasajeros que viene produciéndose desde hace ya varios años.

Los puertos españoles para dar salida a este tráfico han invertido grandes cifras de sus presupuestos en nuevas infraestructuras y nuevas estaciones marítimas, nuevos muelles, nuevas rampas, etc., lo que ha llevado a Barcelona, Málaga, Bilbao, Vigo y Melilla a situarse en la vanguardia de este tráfico.

Barcelona en cruceros y Algeciras en línea regular de pasaje disponen de las mejores infraestructuras europeas para poder hacer frente a las demandas de los nuevos trasatlánticos. Barcelona incrementa su liderazgo manteniéndose como el puerto base de Pullmantur, Globalia e Iberojet, y en los tres últimas ejercicios sobrepasó el millón de cruceristas. El puerto de Málaga vivió en 2005 su año más fecundo en el tráfico de cruceros y su nueva estación marítima podría acoger hasta ocho buques de crucero sin limitación de eslora y calado; y en Bilbao, tras la inauguración del nuevo muelle de Getxo, la Autoridad Portuaria pretende incrementar tanto el número de escalas como el número de pasajeros que pasan por su ría. También el puerto de Vigo tiene prevista la ampliación del muelle de trasatlánticos, y Melilla plantea el futuro de su estación marítima como un polo de desarrollo y de progreso.

Cooperación entre Marruecos y el puerto de Barcelona

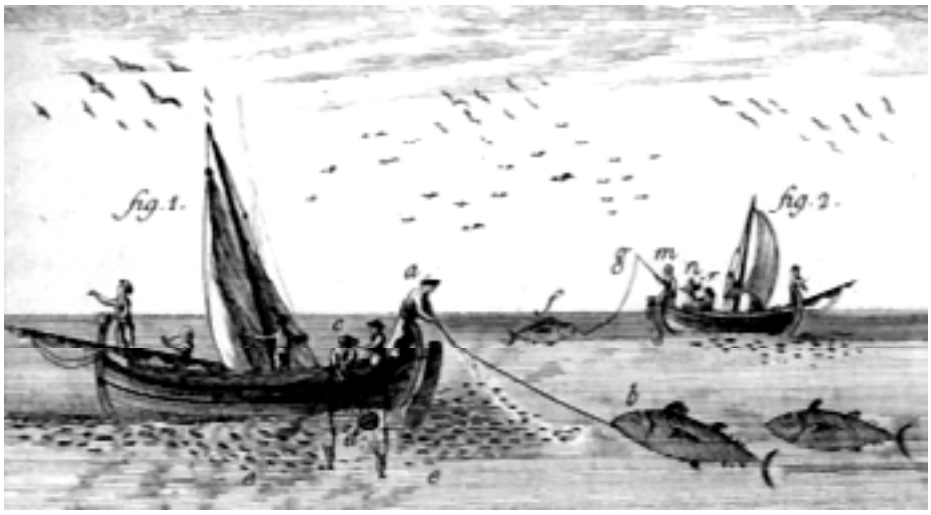
La Compañía marroquí de línea regular Comanav ha firmado con el puerto de Barcelona y con la Compañía Marroquí de Ferrocarriles un acuerdo para el desarrollo logístico de las comunicaciones en el país magrebí.

El proyecto, según informaciones cercanas al medio, transferirá la experiencia del puerto de Barcelona adquirida en el desarrollo de las plataformas logísticas en Barcelona y Toulouse al manejo y mejora de los sistemas logísticos que unen Marraquech y Fez con Tánger y Casablanca.

J. C. P.



Vista del puerto de Cádiz.



MARINA DE PESCA

Protección del atún rojo

Entre los días 19 y 21 de abril se ha celebrado en Palma de Mallorca la reunión del grupo de trabajo de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) para tratar el tema «Estrategias de gestión del atún rojo».

La pesquería de esta especie se encuentra sobreexplotada: por un lado, la capacidad de pesca de la flota de la Unión Europea es muy superior a las posibilidades de pesca que tiene autorizadas, ya que el Total Admisible de Capturas (TAC) es inferior a esa capacidad; por otra parte, se ha producido un crecimiento descontrolado de las granjas de engorde de atún a lo largo de todo el litoral mediterráneo.

En la reunión se han planteado posibles soluciones, como mover la línea de separación entre los *stocks* del Atlántico este y oeste, ampliar la veda en el área del Mediterráneo o imponer una reducción del esfuerzo pesquero teniendo en cuenta la situación real de los *stocks* (con un sistema similar al que actualmente se lleva a cabo en la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte, NAFO).

Precisamente, la última medida es la defendida por España, que trata de adaptar la capacidad pesquera y la capacidad de engorde de las granjas marinas a la situación de los *stocks* y a las posibilidades de pesca que estén asignadas en cada momento.



La RHIB del patrullero de altura *Cazadora* durant e la inspección a un pesquero . (Foto: L. Díaz-Bedia).

En la reunión participaron una veintena de delegaciones, incluyendo las de Estados Unidos, Japón y Brasil.

Hay que recordar que precisamente el mercado japonés es uno de los receptores mayoritarios de esta especie.

Las conclusiones del grupo de trabajo van a ser presentadas en la reunión anual de ICCAT, que tendrá lugar en Dubrovnik (Croacia) el próximo mes de noviembre.

Reserva marina de interés pesquero en Mallorca

La Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno autonómico balear han acordado la creación de una reserva marina de interés pesquero en la zona de cala Ratjada (Mallorca).

La puesta en marcha de esta reserva responde a la necesidad de proteger una zona que presenta un buen estado de conservación de los recursos de interés pesquero y de los fondos marinos, y la presencia de un sector pesquero profesional artesanal caracterizado por la juventud de sus componentes en relación con la media de edad del sector en otros caladeros.

La zona a proteger tiene una extensión de unas 11.200 hectáreas, entre cabo Farrutx y cala Pedruscada; esta zona comprende parte de aguas exteriores que son competencia del MAPA y parte de aguas interiores competencia del Gobierno autonómico.

La inversión total para el periodo 2006-08 para el funcionamiento, evaluación y dotación de medios de la reserva es de 2,1 millones de euros, de los que 1,3 millones serán aportados por el Gobierno central y el resto por el autonómico. Los usos permitidos en la reserva marina estarán sujetos al correspondiente control y supervisión, y la evolución de la reserva será sometida a un seguimiento científico anual para determinar los posibles ajustes en su gestión.



Pesqueros en el puerto de Beluso, en la ría de Pontevedra.

Inicialmente, la reserva contará con una zona de protección integral entre cabo Farrutx y morro de Aubarca, y está en estudio establecer otra entre cabo de Pera y punta Foguera.

Las actividades dentro de la reserva serán controladas por un servicio de protección, mantenimiento y coordinación, que estará apoyado por medios técnicos y materiales similares a los existentes en otras reservas, entre ellos una embarcación que será adquirida por la Secretaría General de Pesca Marítima.

Esta reserva será la décima de sus características desde que en 1986 se estableció la de la isla de Tabarca, que fue seguida por las reservas de islas Columbretes, cabo de Palos-islas Hormigas, cabo de Gata-Níjar, Masía Blanca (Tarragona), isla de la Graciosa, la Restinga-mar de las Calmas (isla del Hierro), isla de la Palma e isla de Alborán.

A. P. P.

El Consejo Consultivo Regional (RAC) de aguas lejanas tendrá su sede en Madrid

La decisión anunciada por el secretario general de Pesca Marítima ha sido adoptada por consenso durante la reunión preparatoria para la constitución de este RAC que, de acuerdo con su adscripción geográfica, agrupa a todas las flotas de los Estados miembros que faenan en aguas no comunitarias.

Este RAC tiene una gran relevancia para el sector pesquero español por el elevado número e importancia de su flota en aguas no comunitarias, ya que los RACs se crean en el marco de la política pesquera común con el objetivo de ser órganos de consulta y de asesoramiento de la Comisión Europea y los Estados miembros en materias relativas a la gestión sostenible de los recursos pesqueros en su área de actuación.

En estos consejos consultivos está prevista, junto al sector pesquero, la participación de otros agentes afectados por la política pesquera común. Igualmente las administraciones de los Estados miembros, así como las comunidades autónomas, pueden participar en los RACs en calidad de observadores activos.

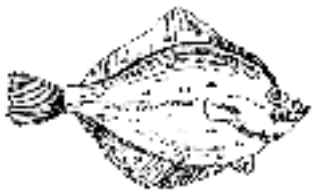
Campaña experimental en la bahía de Cádiz

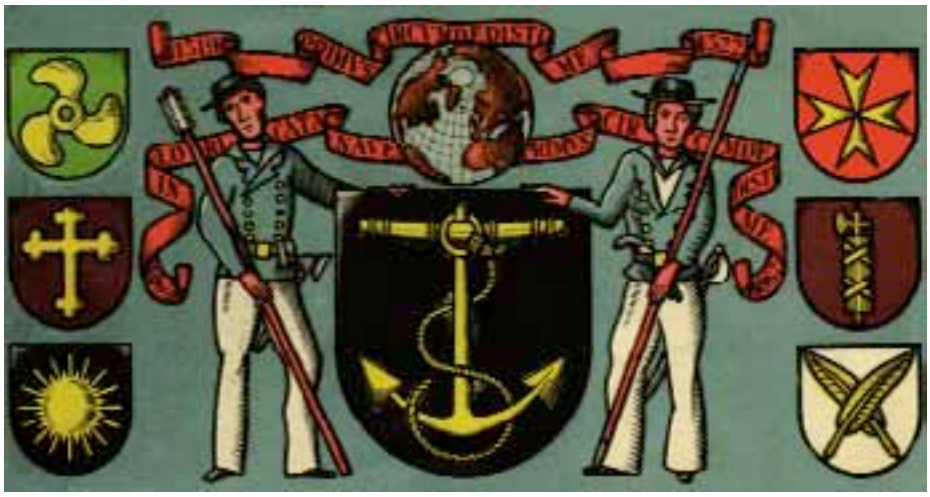
El buque oceanográfico *Emma Bardán* perteneciente a la Secretaría General de Pesca Marítima, llevará a cabo una primera campaña experimental en aguas de la bahía de Cádiz, tal como se acordó con representantes de la flota de arrastre del golfo de Cádiz en el curso de las jornadas de pesca de cerco y arrastre celebradas recientemente en Huelva.

El objetivo de la campaña es el de buscar soluciones que permitan evaluar la situación de los recursos en el golfo de Cádiz y de cuyos resultados podría tomar, se en consideración la realización de otra campaña a cargo de buques comerciales, todo ello para la modalidad de arrastre de fondo.

Si la campaña expermiental del *Emma Bardán,* diera resultados positivos, podría ampliarse a la práctica de la pesca con barcos comerciales que permitan al sector adaptar sus artes de arrastre a un nuevo tipo de arte que resuelva definitivamente los problemas derivados de las pesquerías en el golfo de Cádiz.

J. C. P.





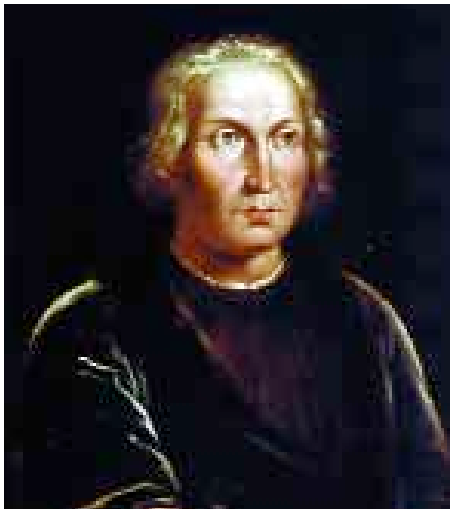
Cultura Naval

EL MUSEO NAVAL ORGANIZA UNA EXPOSICIÓN DEDICADA A CRISTÓBAL COLÓN

El Museo Naval ha organizado una exposición dedicada a Colón, que pemanecerá abierta desde su inauguración el 24 de mayo hasta el mes de octubre. La exposición está dividida en tres ámbitos que contemplan tres facetas distintas del personaje: *El entorno cortesano de Cristóbal Colón, Colón y el mito romántico*, y *Tiempo de descubrir*, e incluye, como eje central, la famosa carta de Juan de la Cosa.

Con la presencia de numerosas personalidades civiles y autoridades militares, el AJEMA almirante general Sebastián Zaragoza inauguró la magna exposición y a continuación el director del Museo contralmirante Teodoro de Leste pronunció unas palabras explicativas sobre la figura del insigne personaje.

G. V. A.



V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN

Con motivo del quinto centenario de la muerte de Cristóbal Colón el Instituto de Historia y Cultura Naval ha organizado diversas actividades culturales encaminadas a resaltar el acontecimiento sin par protagonizado por el insigne almirante. El 18 de mayo, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, bajo la presidencia del contralmirante Teodoro de Leste, director del citado instituto, pudimos asistir a dos magníficas conferencias al respecto. La primera, titulada *Colón visto por Colón*, impartida por Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosábel, duque de Veragua y descendiente por línea directa del primer Almirante de Indias, y a continuación *Colón en presencia de la muerte (1500-1506),* a cargo de Mario Hernández Sánchez-Barba, catedrático de historia contemporánea de América.

G. V. A.



Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosábel, duque de Veragua. (Foto: G. fotográfico).



(Foto: Gabinete fotográfico).

UN INFANTE DE MARINA, SUPUESTO HIJO NATURAL DEL INFANTE DON LUIS DE BORBÓN

Al anochecer de un día de primeros de diciembre de 1787, en el acto de pasar lista, el sargento primero don Julián Marfil castigó a un tal José de Flórez, soldado de la 32 Compañía del 52 Batallón de Marina, destinado a la dotación de la urca *Florentina* —que estaba entonces desarmada y reparándose en el puerto y arsenal de Ferrol—, por la falta de no haber sabido realizar el ejercicio militar correctamente. No hay que decir que el hecho no podía ser ni más habitual ni más corriente, tanto en el contexto de la época como en el de la institución castrense en que se verificó.

Pero las consecuencias del castigo no fueron ni habituales ni corrientes, sino más bien asombrosas: el soldado Flórez se *descubrió* entonces como hijo natural del ya difunto infante Don Luis de Borbón (1), hermano menor de la Majestad Católica entonces reinante, o sea el Rey Don Carlos III (2).

Lo hizo Flórez mediante un largo escrito dirigido al sargento mayor de Batallones, don José de Uriarte y Borja (3) —cosa poco habitual, y que nos demuestra que el soldado no solamente sabía leer y escribir, sino incluso hacerlo con cierta corrección de estilo—, en que, tras quejarse de la conducta de su sargento primero, advertía al sargento mayor, para que *V. S. ni ignore quién le habla, de que yo soy sobrino del Rey de España (que Dios guarde), y soy Infante de ella, y no quiero que se me trate de la conformidad que se me está tratando, y le conminaba, además, para que incontinente escriva al Secretario de Gracia que avise a mi tio para que mande por mi*. Y no sólo tal, sino que le recomendaba *el silencio sobre este asunto hasta tanto que venga la respuesta de la Corte, que yo ya e escrito*. Nada menos.

Y aún proseguía su escrito recomendando al sargento mayor que le dijese a don Julián Marfil —su sargento primero— que dejase de tratarle mal en adelante; y que a su compañero el soldado José Navarro *estimaré le diga V. S. que no me haga burla de mí, que bastante ha hecho, y algún día le pesará;* añadiendo que había sido reclutado en Cartagena; y que para disimular su regio origen se



El Infante Don Luis de Borbón, con las insignias del Toisón de Oro, San Genaro y el Saint-Esprit, retratado hacia 1755 por Antonio González Ruiz, siguiendo el conocido óleo de Mengs.

puso por nombre figurado el de José de Flores, *pero mi propio nombre es Antonio de Borbón, que de la Corte lo sabrá V. S. antes de poco tiempo*. Y, efectivamente, así firmaba el soldado su escrito o esquela: *Borbón*.

El asunto, como es natural, trascendió enseguida y llegó a oídos de don Manuel Ángel Ruiz de Mazmela (4), comandante general de Batallones de Marina, a través del ayudante mayor don Fernando Álvarez de Perea (5), quien a su vez lo sabía de don José Montero de Espinosa, subinspector de Batallones, a quien se lo había comunicado el citado sargento mayor Uriarte (6). Este fue llamado a casa de Ruiz de Mazmela, y allí le



Boceto para el retrato del Infante Don Luis de Borbón, hermano de Carlos III, preparado en 1783 por Francisco de Goya.

refirió de viva voz todo el suceso, a la vez que le hacía entrega del escrito o esquela que le había dirigido el sedicente *Borbón*.

Aún hubo más: el propio Ruiz de Mazmela mandó traer a su presencia al soldado, acompañado de su sargento primero, y en su despacho, estando los dos a solas, le requirió para que le dijese la verdad: el soldado, so pena de graves castigos. Nuestro soldado José de Flores, o más bien *don Antonio de Borbón*, se mantuvo entonces bastante firme en sus respuestas, *sin notar en él la menor turbación ni señales de estar fuera de su juicio*, según dijo Ruiz de Mazmela, a quien manifestó lo que sigue:

que era hijo natural del Serenísimo Señor Infante Don Luis; que havía nacido en Madrid 6 o 7 años antes que S.A. se casase (7); que estava en Toledo, en Casa del Señor Arzobispo actual (8); que havía unos 4 años que se havía escapado, haviendo dexado atado de las piernas al Mayordomo y sacado alajas y caudal suficiente para mantenerse aunque fuera 20 años; que havía ydo a correr mundo, y en Cartagena servido de criado a don Miguel Tacón (9), al Capitán de Batallones don Manuel de Bustamantel (10), y en casa del señor Salafranca (11); que tenía escrito al Señor Ministro de Gracia y Justicia (12); y que en el correo último entregó una carta para el Señor Arzobispo de Toledo...

En vista de estas manifestaciones y de la seguridad con que el soldado las hacía, el comandante general Ruiz de Mazmela mandó al sargento primero Marfil que condujese a Flores como arrestado al cuarto de sargentos de la Compañía, y que le tratase bien, pero que por título ninguno saliese de ella. Y de inmediato, el mismo 7 de diciembre, el comandante general Ruiz de Mazmela dio cuenta de todo a su superior, el comandante general del Departamento, don Antonio de Arce (13).

El comandante general don Antonio de Arce, en vista de *un acontecimiento tan inopinado y raro*, tras aprobar lo ejecutado por Ruiz de Mazmela y encargarle que respecto del soldado *Flores entretanto se le trate con la posible decencia, sin incomodidad ni vexación a la persona*, lo comunicó todo a la Corte por la vía reservada de Marina el día 8 de diciembre.

Las autoridades de la Real Armada fueron diligentes en la averiguación del asunto, y pronto pudieron saber que las afirmaciones del soldado Flórez *eran falsas en todas sus partes:* al parecer, jamás había estado el sedicente *Antonio de Borbón* ni bajo la dirección o tutoría, y ni siquiera empleado en la casa del Arzobispo de Toledo. Y así el teniente general Frey don Antonio Valdés, entonces secretario de estado de Marina (14), ordenaba el 26 de diciembre de 1787 a don Antonio de Arce, comandante general del Departamento del Ferrol, que dispusiese de inmediato que el falsario *quede castigado con proporción a su exceso.*

Y así se hizo, sin mediar causa ni suma-

ria, sino al puro arbitrio de la autoridad superior: José de Flores, soldado de la 3.ª Compañía del 5.º Batallón de Marina, y sedicente hijo natural del difunto Infante Don Luis, fue condenado por el propio comandante general don Antonio de Arce —por cierto apoyado en un mero dictamen de don José Labandeira, auditor de Marina, fechado el 10 de enero de 1788—, a cumplir *seis años de Presidio en Melilla, y que fenecidos no salga sin expresa orden de Su Majestad*, como reo de injurias a la Persona del difunto Infante. Inmediatamente, el tan imprudente como desgraciado Flórez fue sacado del cuarto de sargentos de su compañía, en que permanecía arrestado desde el 7 de diciembre, y llevado al calabozo, a la espera de ser conducido al Depósito de La Coruña, desde donde embarcaría posteriormente para ir a cumplir la pena en la plaza de Melilla.

Si esta condena fue justa, el asunto no tendría mayor curiosidad que la que siempre producen los falsarios, y máxime los supuestos príncipes y dinastas —de los que tan llena está la historia europea—; sin embargo, de ser cierta la filiación que el soldado adujo, nada menos que un nieto del Rey de España se habría visto reducido a la triste condición de presidiario, ya acabar sus días de tan mala manera. En cualquier modo, es claro que —como notó el comandante general Ruiz de Malmela— se trató de *un caso bien peregrino a todos aspectos*...

(1) Don Luis Antonio Jaime de Borbón, Infante de España (*Madrid 25 de julio 1727 y † Arenas de San Pedro, Ávila 7 de agosto 1785). Hijo menor del Rey Don Felipe V y de su segunda esposa la Reina Doña Isabel de Farnesio, princesa de Parma. Recibió el collar de la Insigne Orden del Toisón de Oro (1735), fue administrador temporal del arzobispado de Sevilla y cardenal de la Santa Iglesia del título de Santa María della Scala (1735), arzobispo de Toledo y primado de España (1736) y luego también de Sevilla (1741). Pero años más tarde, no estando aún ordenado in sacris,renunció ala carrera eclesiástica y al cardenalato (1754), fue Conde de Chinchón por compra de ese rico estado (1761), comendador de las Órdenes Militares de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa, caballero de las Órdenes Reales de Francia (1760), y de la de Carlos III (1771). Contrajo matrimonio desigual en Olías del Rey (Toledo) el 27 de junio de 1776 con doña María Teresa de Vallábriga (*5 de septiembre de 1758 † Zaragoza 16 de febrero de 1820), hija de don José Ignacio de Vallábriga y Español, y de doña Josefa de Rozas y Drummond de Melfort, condesa de Torresecas; de cuya unión nacieron tres hijos. Alfonso de Ceballos-Escalera Gila (dir.), *La Insigne Orden del Toisón de Oro* (Madrid, 1996), collar número 693.

(2) Todos los antecedentes de este curioso asunto se conservan en el Archivo General de Marina «Don Álvaro de Bazán», en El Viso del Marqués, sección Cuerpo General, legajo 620/162 (precisamente bajo el apellido de *Borbón*).

(3) Don José de Uriarte y Borja (*Guayaquil, 1754), hijo de don Miguel de Uriarte y Herrera, caballero de Santiago y capitán de Milicias del Puerto de Santa María, y de doña María de Borja y Larras, había ingresado en la Real Compañía de Guardiamarinas en 1773. Erahermano entero del célebre don Francisco Javier (*Puerto de Santa María, 1753-1842), que fue el decimoséptimo capitán general de la Real Armada, y cuyo retrato se conserva en el Museo Naval madrileño. Dalmiro de la Valgoma y Barón de Finestrat, Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval, 11 (Madrid, 1944), expte. 1702, pág. 347.

(4) Don Manuel Ruiz de Mazmela y Castellanos (*Madrid, 1738), ingresó en la Real Armada en 1754 y vistió el hábito de caballero de la Orden de Santiago en 1763; era hijo de don José Ruiz de Mazmela y Sagrameña, también santiaguista, y de doña María de Castellanos y Heredia. AHN, Órdenes Militares, Santiago, expte. 7308. Dalmiro de la Valgoma y barón de Finestrat, Real Compañía de Guardias Marinas, op. cit., expte. 1130, pág. 67.

(5) Don Fernando Manuel Álvarez de Perea y Horrillo (*Villa del Burgo, 1758), ingresó en la Real Armada en 1776, siendo hijo de don Miguel Fernando Álvarez de Perea Anaya y Mon, Conde Palatino creado por el Papa Benedicto XIV y caballero de la Espuela Dorada, y de doña Teresa Horrillo de Inón. Dalmiro de la Valgoma y barón de Finestrat, *Real Compañía de Guardias Marinas, op. cit*., III (1945), expte. 2073, pág. 47.

(6) Don José Montero de Espinosa y Ramírez de Arellano (*Sanlúcar de Barrameda, Cádiz 1758) ingresó en la Real Armada en 1775, como hijo de don Miguel Montero de Espinosa y Gómez, y de doña Eduarda Ramírez de Arellano y Cunningham. Dalmiro de la Valgoma y barón de Finestrat, Real *Compañía de Guardias Marinas, op. cit*., 11, expte. 1726, pág. 359.

(7) O sea que debó de nacer en 1759 o 1760, pues ya he señalado antes que el Infante Don Luis contrajo matrimonio en 1766.

(8) El celebérrimo don Francisco Antonio de

Lorenzana y Butrón (*León, 1722-1804), prelado de grandísima cultura y mayor caridad, ordenado sacerdote y sucesivamente canónigo de Toledo, obispo de Plasencia (1765), arzobispo de México (1766-1771), y de Toledo (1771-1800), gran cruz de la Orden de Carlos III, y por fin cardenal de la Santa Romana Iglesia (1789). Enviado extraordinario del Rey Don Carlos IV a la corte pontifica, su presencia en ella fue decisiva para hacer frente a la Revolución francesa, logrando allí la elección de Pío VII, que le retuvo a su lado. Renunció entonces a la mitra toledana, se ocupó de reorganizar los estudios eclesiásticos, y cuatro años más tarde murió en Roma.

(9) Debe de tratarse de don Miguel Antonio Tacón y de Foxá (*Cartagena 1747), que ingresó en la Real Armada en 1762, siendo hijo de don Francisco Tacón y Grimau, regidor de Cartagena y oficial del Cuerpo de Galeras, y de doña María de Foxá y de Foxá. Dalmiro de la Valgoma y barón de Finestrat, *Real Compañía de Guardias Marinas, op. cit.*, II, expte. 1415, pág. 197.

(10) Don Manuel de Bustamante y Henao (*Madrid, 1735) ingresó en la Real Armada en 1752, como hijo de don Ignacio de Bustamante Rueda y Aguirre, oficial de la Secretaría del Consejo de Indias y caballero de la Orden de Santiago, y de doña Mariana Eugenia de Renao y Jubera. Dalmiro de la Valgoma y barón de Finestrat, *Real Compañía de Guardias Marinas, op. cit.*, II, expte. 1027, págs. 24-25.

(11) Probablemente se trate de don Pedro de Salafranca Riquelme y de la Reguera (*Barcelona, 1713), capitán de las Reales Galeras con base en Cartagena; hijo de don Lino de Salafranca Riquelme y Fernández de la Torre, regidor de Cartagena, y de doña J acinta de la Reguera y Leonés. Casado con doña Teresa de la Rocha y Molina; con descendencia. Dalmiro de la Valgoma y barón de Finestrat, *Real Compañía de Guardias Marinas, op. cit.*, II, expte. 1433, pág. 209.

(12) Lo era entonces, desde enero de 1765, el doctor don Manuel de Roda y Arrieta (*Zaragoza 1708-1782), antiguo embajador en Roma y vocal del Consejo de Estado, que ocupó esta Secretaría hasta su muerte. José Antonio Escudero, Los Secretarios de Estado y del Despacho (Madrid, 1969), tomo III, pág. 729. Feliciano Barrios, El Consejo de Estado de la Monarquía española (Madrid, 1984), pág. 423. Didier Ozanam, *Les diplomates espagnols du XVIII e siècle* (Madrid, 2000), pág. 415.

(13) Don Antonio de Arce, jefe de escuadra de la Real Armada desde 1774, era desde entonces comandante general del Departamento del Ferrol. Cesó en este destino al tiempo de su ascenso a teniente general, en 1779.

(14) Frey don Antonio Valdés y Bazán (*Burgos 1744-1816), bailío gran cruz de la Orden de San Juan, ocupó la Secretaría de Marina desde abril de 1783 hasta noviembre de 1795. Fue un excelente ministro, y el verdadero impulsor de la renovación naval que llevó a España a poseer la segunda escuadra del mundo, después de la británica. También se le debe la adopción en 1785 de la bandera bicolor para la Armada que hoyes la enseña nacional. Dejó el cargo tras los mediocres resultados de la guerra naval contra la Convención francesa. Desde 1792 fue capitán general de la Real Armada y desde 1796 tuvo el collar de la Insigne Orden del Toisón de Oro. Alfonso de Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo General de España e Indias durante la Edad Moderna* (en prensa).

A. de C.-E- G.

Una vez más, el Museo Naval de Madrid



EL MUSEO NAVAL EN LA VII FERIA «MADRID POR LA CIENCIA»

participó en la feria «Madrid por la Ciencia», que del jueves 20 al domingo 23 de abril de 2006, tuvo lugar en el pabellón numero 10 del parque ferial Juan Carlos I de dicha ciudad, y que como de costumbre estuvo muy visitada sobre todo por niños y jóvenes, que son los verdaderos protagonistas del evento.

Esta feria, que fue la séptima desde que comenzó su andadura. Estuvo organizada por la Comunidad de Madrid con los ya tradicionales objetivos de: acercar la ciencia a la ciudadanía; difundir la cultura y la investigación actual; comunicar la ciencia que se realiza en centros de todo tipo; y estimular el interés y la curiosidad por la ciencia. Contó con unos 130 puestos de exposición, en los que participaron centros de investigación, asociaciones y empresas, agencias de la Comunidad de Madrid, representaciones de las administraciones públicas, fundaciones y reales sociedades, centros de educación infantil y primaria, centros de educación y formación de ESO, bachillerato y ciclos formativos, universidades, y museos.

Las áreas temáticas fueron cuatro: «Planeta Tierra», «Ciencia», «Matemáticas», y «La Ciencia y los Niños». El Museo Naval participó en el área temática «Planeta Tierra» junto con el Colegio Bérriez, y el lema de sus actividades fue «La mar de achatada». Consistió en actividades orientadas a las mediciones terrestres, brillantemente presentadas por los alumnos del colegio, tales como: estudio de la latitud y longitud; mediciones del meridiano terrestre; elementos de medición como ballestilla o astrolabio; situaciones sobre cartas náuticas; rutas seguidas por viajeros y descubridores; etc. Sus explicaciones estuvieron apoyadas con gráficos, paneles, mapas, esferas, instrumentos de su construcción, y el diorama perteneciente al Museo de la medición del meridiano, realizada en Sudamérica por Jorge Juan y otros científicos.

M. G. F.

El 31 de marzo de 2006 la Real Acade-



HOMENAJE A DALMIRO DE LA VÁLGOMA Y DÍAZ VARELA. ACADÉMICO Y SECRETARIO PERPETUO DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

mia de la Historia ha rendido homenaje al Excmo. Sr. D. Dalmiro de la Válgoma y Díaz Varela, académico y secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia, con motivo de celebrarse el centenario de su nacimiento. El acto al que asistió numeroso público y un gran numero de Académicos de la Historia tuvo lugar en el Salón de Plenos de la Academia.

Intervinieron en el homenaje los Académicos de la Historia: Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón, presidente de la Real Academia de la Historia; Carlos Seco Serrano; Faustino Menéndez Pidal y Navascues.

Cada uno de ellos analizó la figura de Dalmiro de la Válgoma resaltando sus excepcionales cualidades humanas de rectitud y exquisito tacto con las que se ganaba el afecto de cuantos le trataron. Coincidieron los tres en su estilo gongoriano de hablar y de escribir - casi imposible hoy en día de igualar - , su caballerosidad, su pulcritud y elegancia tanto en lo material como en lo espiritual. Era el hombre del elogio amplio, siempre honesto hasta en lo desmedido. Aristócrata en la conducta, en la afabilidad, en la igualdad de trato y en el cumplimiento minucioso del deber. Todos los asistentes al acto disfrutamos con las muchas anécdotas, comentarios y hechos que fueron descritos por los académicos mencionados y que estrechamente trabajaron junto a Dalmiro de la Válgoma y Díaz Varela.

Algunos académicos de la Historia ya fallecidos como Julio Caro Baroja y Fernando Chueca Goitia lo definieron como una persona extraordinariamente bondadosa que estudiaba y analizaba las cosas en profundidad. Con él desaparece, decía Caro Baroja, el último representante del honor a la antigua y una persona francamente difícil de sustituir en su labor académica. Fernando Chueca consideraba que se perdía una personalidad que ya no se da en nuestros dias. La Academia ha perdido el mejor florón o penacho de la Historia.

Dalmiro de la Válgoma nació en Monfor-



te de Lemos (Lugo). Se doctoro en derecho por la universidad de Madrid y después se entrego plenamente al estudio e investigación histórica en especial dentro del campo de la genealogía. Supo conservar y dar continuidad genealógica a las tradiciones familiares adquiridas por ambas líneas, paterna y materna.

En su bibliografía escrita por María Guillén Salvetti y editado por el Museo de Pontevedra se puede ver su fecunda y admirable obra. Es de destacar su dedicación al estudio genealógico e histórico de personajes de la Armada española.

Estaba casado con la escritora y Académica de la Lengua Elena Quiroga. Entre los años de 1930 y 1990, fecha de su fallecimien-

to, don Dalmiro nos dejó una extensa y enriquecedora obra de mas de mil trabajos entre libros, estudios genealógicos y de heráldica, boletines de la Real Academia de la Historia, Escudos y Linajes, etcétera.

Como miembro del Instituto Histórico de la Marina colaboró activamente con el Almirante Julio Guillen Tato director del Museo Naval y con el Barón de Finestrat, José Luis de la Guardia Pascual del Pobil. En esta larga y fructífera etapa don Dalmiro dedicó sus mejores obras a la nobleza, genealogía e historia de ilustres marinos españoles. Numerosos artículos de esta índole se conservan en la Revista General de Marina.

De su paso por el Instituto Histórico de la Marina queda la fundamental y celebre obra: «Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catalogo de pruebas de Caballeros aspirantes» (1943-1956). Realizada en colaboración con el Barón de Finestrat es de obligada consulta para los estudiosos e investigadores en genealogía de la Armada para el periodo que comprende. Como sabemos durante el reinado de Felipe V se fundó en 1717, en la antigua ciudad de Cádiz La Real Compañía de Guardias Marinas. Don José Patiño, secretario de Estado de Marina e Indias de Felipe V fue el creador e impulsor de tan brillantísima institución docente que se convirtió en la más famosa en su género y que atrajo a la flor de la nobleza española. Contó en sus filas con un buen número de hidalgos españoles y extranjeros atraídos por el lustre de sus enseñanzas.

Para ingresar en La Real Compañía era necesario cumplir determinados requisitos que se recogían en un expediente, además de un examen medico y otro de matemáticas. Pero el escollo mayor que debían cumplir los futuros aspirantes era la probanza de nobleza y limpieza de sangre. Este requisito estuvo en vigor hasta 1836, en que las Cortes lo anulo por inconstitucional. Restaurado otra vez en 1845, siguió exigiendo limpieza de sangre hasta que definitivamente se suprimió en 1865.

La colección de Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval, compuesta por siete volúmenes es una recopilación y estudio a la vez, de los expedientes de los Guardias Marinas que sentaron plaza en la Real Compañía desde su fundación. Se contemplan los datos de lugar y fecha de nacimiento, los nombres de todos los antepasados citados en el expediente. Las probanzas de nobleza obligaban a demostrar que las condiciones requeridas las cumplían el aspirante, sus padres y sus abuelos, lo que permite conocer datos genealógicos en al menos tres generaciones, constituyendo todo este conjunto de datos una verdadera prueba de sangre para los futuros aspirantes de la Armada.



Dalmiro de la Válgoma y Díaz Varela, académico y secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia. (Foto: colección F. de la Guardia S.).

Con la publicación de la obra mencionada se cumplió el propósito que se impusieron sus autores, don Dalmiro de la Válgoma y Díaz Varela y el Barón de Finestrat al comenzar la obra: estudiar y catalogar todos los expedientes de ingreso en las Reales Academias y Colegio Naval, para que fuesen conocidas por los miembros de la Armada.

F. de la G. S.





Izado de bandera en la Plaza del Descubrimiento el 15 de mayo. El acto fue presidido por el alcalde de Madrid. Ruiz Gallardón acompañado por el AJEMA, almirante general Sebastián Zaragoza. A la finalización del acto tuvo lugar un desfile militar por parte de la fuerza participante. (Foto: ORP, Armada).





GACETILLA

S. M. la Reina Doña Sofía presidió la entrega de la bandera de combate a la Fuerza de Acción Marítima

El 25 de mayo S. M. la Reina Doña Sofía entregó la bandera de combate a la Fuerza de Acción Marítima durante un emotivo acto ue tuvo lugar en la explanada del muelle Alfonso XII del puerto de Cartagena. el patrullero *Infanta Cristina*, atracado al muelle, y los patrulleros *Anaga* y *Formentor*, fondeados en la entrada de la dársena del Arsenal, contribuyeron al mayor realce de la ceremonia.

Al acto asistieron el presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Ramón Luis Valcárcel Siso; la alcaldesa del ayuntamiento de Cartagena, Pilar Barreiro álvarez; el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza Soto; el Almimrante de Acción Marítima, Mario Rafael sánchez-Barriga Fernández; y otras autoriades civiles y militares.

La Fuerza de Acción Marítima, con sede en Cartagena, constituye uno de los pilares de la fuerza principal de la Armada. Está compuesta por unidades de vigilancia, científicas, auxiliares, buques escuela, hidrógrafos, transportes ligeros, de salvamento y rescate,



S. M. la Reina besa la enseña nacional portada por el almirante Mario Sánchez-Barriga.



S. M. la Reina Doña Sofía presenciando los actos junto a las autoriades civiles y militares.



aljibes y remolcadores. Además se encuentran encuadrados en su estructura el Centro de Buceo de la Amrada y el Instituto Hidrográfico de la Marina, las Comandancias Navales, las Estaciones de Vigilancia del Estrecho y el Grupo Embarcable de Apoyo Técnico.

(Texto y fotos: ORP, Armada).

Primeras medallas de San Telmo de las Letras del Mar

En el transcurso de una cena de gala celebrada el 4 de mayo en el Salón Real del Casino de Madrid, bajo la presidencia del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, en la que estuvo acompañado por Felipe Martínez, director de la Marina Mercante; José Luis Abellán, presidente del Ateneo de Madrid, y Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar, y con la asistencia de almirantes y generales de la Armada, autoridades marítimas, miembros destacados de instituciones navales y culturales, así como de historiadores y escritores marítimos, tuvo lugar la imposición de las primeras medallas de San Telmo de las Letras del Mar.

Las distinciones, creadas con el patrocinio de la Fundación Letras del Mar, recayeron en esta primera edición en: Arturo Pérez-Reverte para su categoría de oro; la Placa de Honor correspondió a Editorial Lunwerg; las medallas de plata a Luis Delgado Bañón y Dolores Higueras, y la de bronce a Víctor San Juan.

La Medalla de San Telmo supone un reconocimiento para escritores, periodistas o editores que con su trayectoria profesional han contribuido a acercar al ciudadano al mundo marítimo a través de la historia, la narrativa, la poesía o los artículos periodísticos, sabiendo unir, con su brillantez y eficacia, mar y escritura.

El jurado, presidido por José Ignacio González-Aller, contralmirante e historiador marítimo, estuvo integrado por José Luis Abellán, presidente del Ateneo; Fernando Armada, 2.º jefe del Estado Mayor de la Armada; Teodoro de Leste, presidente del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval; Felipe Martínez, director General de la Marina Mercante; Gerardo Seco, presidente de la Asamblea Amistosa Literaria, y Mariano Juan y Ferragut, director de la REVISTA GENERAL DE MARINA hasta el presente mes, que actuó como secretario.



Almirante general Sebastián Zaragoza.

Abrió el acto Manuel Maestro, agradeciendo la asistencia de las autoridades, invitados y de todos cuantos hicieron posible la realización y brillantez del acto, seguido de una breve alocución en la que resaltó la sempiterna importancia del mar y las letras y los estrechos lazos que los unen para mayor gloria de todos.

Dio después la bienvenida a Arturo Pérez Reverte, que no pudo asistir por encontrarse en la Semana del Libro de São Paulo, como nuevo miembro de la Cámara de Honor de las Letras del Mar, en la que se da entrada



De izquierda a derecha: Víctor San Juan Sánchez, medalla de bronce; Luis Delgado Bañón, medalla de plata; María Dolores Higueras Rodríguez, medalla de plata; María Luisa Martín-Merás, directora técnica del Museo Naval, en representación de Arturo-Pérez Reverte, medalla de oro; Juan Carlos Luna, director de Editorial Lunwerg, placa de honor.



El contralmirante González-Aller felicitando a Dolores Higueras.

simbólica a los más notables escritores y periodistas españoles e hispanoamericanos que han sobresalido en estas materias a lo largo de los tiempos. A la cabeza de la lista figura el maestro de las letras, Miguel de Cervantes. Recordó también la figura de Pío Baroja, miembro asimismo de la Cámara de Honor, de cuyo fallecimiento se cumplirá medio siglo el próximo 30 de octubre.

Luis Delgado Bañón dio las gracias en nombre de los galardonados. Natural de Murcia, Luis Delgado es capitán de navío en la reserva, historiador naval y novelista, delegado del Instituto de Cultura Naval

en Cartagena, conservador del Museo Naval de dicha ciudad y autor de gran número de ensayos históricos.

Cerró el acto el almirante general Sebastián Zaragoza con unas emotivas palabras de felicitación a los galardonados y a la fundación Letras del Mar por tan brillante acto y por su extraordinaria labor en la promoción de ambos, el mar y las letras, ofreciendo el respaldo y apoyo de la Armada a las diversas actividades de la Fundación para el logro de sus objetivos.

Como colofón, los asistentes pudieron disfrutar de un excelente recital de canciones españolas del mar, interpretado por la Coral Marino, agrupación musical hispanocubana con un amplio repertorio de música culta y popular, en el que el mar es tema central.

(Texto y fotos: M. Maestro).



Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar, durante su alocución.



España, país anfitrión de la MARCOMET

Delegaciones de 25 países se reunieron los días 3, 4 y 5 de mayo en el Pazo de Mariñán, perteneciente al Concello de Bergondo (A Coruña), para la celebración de la Conferencia de Comandantes Marítimos de la Región Sur de la OTAN (MARCOMET).

Bajo la presidencia del Mando del Componente Marítimo Aliado en Nápoles, almirante Roberto Cesaretti, asistieron a las reuniones representantes de los mandos marítimos de 15 países de la OTAN, cinco de la alianza «Diálogo para el Mediterráneo» y cinco de la de «Socios por la Paz».

El jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza Soto, presidió la recepción inaugural en el Palacio de Capitanía en Ferrol el día 3. Asimismo, el almirante de la Flota, almirante Ángel M. Tello Valero, fue el anfitrión de este encuentro y ejerció la representación española ante los demás miembros.

En esta edición, el conferenciante de honor fue el almirante general Francisco Torrente Sánchez, secretario general de Política de Defensa, cuya ponencia abrió las sesiones en el Pazo de Mariñán el mismo día 3.

Esta conferencia anual ofrece la oportunidad a los máximos mandos marítimos de la OTAN y a los países invitados de tratar asuntos relacionados con la seguridad en el área del Mediterráneo.

(ORP, Flota).



Botadura de la fragata noruega *Otto Sverdrup*

Justo al año de la puesta de quilla la fragata noruega *Otto Sverdrup* F-312, tercera de la serie, ha sido botada por Navantia en Ferrol el 28 de abril. Asistió como madrina una biznieta del explorador noruego que da nombre a esta unidad. Como en otras ocasiones, la botadura dio paso también a la puesta de quilla de la cuarta fragata, de nombre *Helge Ingstad* F-313. La caracterísitca principal de este buque es el sistema Aegis de la empresa Lockheed Martin, con un radar multifunción de la familia del SPY-1F.

La primera de la serie, *Fridtjof Nansen* F-310, entregada el 5 de mayo, dejó Ferrol a finales de dicho mes, una vez finalizado el adiestramiento a bordo de la dotación, siendo calurosamente recibida en Oslo a su llegada el 1 de junio. La segunda fragata, *Roald Amundsen*, continúa con la fase de equipamiento y pruebas de mar. La entrega de la quinta y última de la serie, *Thor Heyerdaht* F-314, está prevista para el año 2009.

A. P. P.



Botadura de la fragata *Otto Sverdrup* (F-312). (Foto: ORP, Armada).



Fragata *Fridtjof Nansen (F-310)* en su primera salida a la mar. (Foto: ORP, Armada).

La Armada y la Virgen de la Soledad

Todos los años, la tarde del jueves Santo tiene un sabor especial. Por encima de la expectación que las suntuosas procesiones de Málaga despiertan, ese día tiene un atractivo único. La Congregación de Mena sale a la calle, con los legionarios escoltando a su Cristo de la Buena Muerte, mientras entonan el *Novio de la Muerte*. Es un canto de amor y sacrificio de unos hombres que, lo mismo en el solar patrio que allá en tierras lejanas, ponen el nombre de España a gran altura. Y el público aplaude con entusiasmo aquella simbiosis de fervor castrense, religiosidad y magníficas obras de arte en aquellas imágenes, tronos y enseres procesionales. Pasa la Legión con su Cristo de la Buena Muerte y queda un rumor de expectación detrás de ellos.

Pero a continuación, comienza el desfile de la sección de la Virgen. Primero, el estandarte que durante todo el año se custodiará en la Escuela Naval de Marín, llevado por un guardia marina. A continuación, la bandera pontificia portada por otro cadete, escoltado por una formación de alumnos de ambos sexos, llevando el sable a la funerala.

Unos pasos detrás, destocados y en uniforme de gala, el almirante de la Flota, acompañado por un nutrido grupo de almirantes, jefes, oficiales y suboficiales, que preceden a la Virgen de la Soledad, a la que desde hace 250 años, que se cumplen hoy, han venido acompañando los miembros de la Armada desde aquel lejano 1756 en que una fragata española estuvo a punto de naufragar ante Málaga y la Virgen atendió la súplica que sus angustiados tripulantes le hicieron.

Si el Cristo se mece en su trono a los sones de un himno legionario, la Virgen camina sobre los hombros de sus fieles,



El almirante de la Flota preside el cortejo de la Virgen de la Soledad. (Foto: R. F. Díaz Nogueras).

acunada por la *Salve Marinera*, que constantemente interpreta la banda de música del Tercio Sur y entonan tanto los portadores del trono como los marinos que la acompañan. Tras la Virgen, una sección de Infantería de Marina la escolta, lanzando al aire su oración cantada, apenas audible en algunos momentos por las ovaciones del público que, si ya había caldeado el ambiente al ver pasar a la Legión, ahora llega al paroxismo ante el paso de la Virgen y su Armada.

Es el espectáculo religioso que tenemos la suerte de contemplar en Málaga todos los jueves Santos, pero especialmente en este 250 aniversario de la vinculación de la Armada con la Virgen de la Soledad.

Con motivo de esta efemérides, el 20 de mayo el almirante de la Flota, almirante Ángel Tello Valero, impuso a la Virgen de la Soledad el fajín de Almirante en una emotiva ceremonia que tuvo lugar en el puerto de Málaga, contando con la presencia de numerosas autoridades civiles y militares. La presencia de dos unidades de la Armada, el BAC *Galicia* y la fragata *Reina Sofía* con su engalanado, dieron mayor realce al acto.

R. F. D. N.



Guardias marinas portan el estandarte y la bandera pontificia y los escoltan.
(Foto: R. F. Díaz Nogueras).



El ALFLOT en la ceremonia de imposición del fajín de Almirante a la Virgen de la Soledad
(Foto: R. F. Díaz Nogueras).

Homenaje de los reservistas españoles al *Marsopa*

Una representación de reservistas voluntarios de la Armada, del Ejército del Aire, Ejército de Tierra, Infantería de Marina y Cuerpos Comunes, representados en cada uno de los empleos que contempla esta modalidad, ofrecieron el pasado 30 de marzo al submarino *Marsopa* una placa de recuerdo como homenaje a los cerca de 2.000 hombres que han formado parte de la dotación de esta unidad que va a causar en breve baja en la Lista Oficial de Buques. La representación, compuesta por una decena de reservistas de la zona de Levante, tras ser recibidos en la Base de Submarinos por el jefe de la Flotilla, capitán de navío Breijo, se dirigieron a visitar el *Marsopa,* efectuando un recorrido por el interior del mismo en el que el propio comandante actuó de anfitrión. Al término de la visita, y antes de abandonar el submarino, ofrecieron una placa al comandante en recuerdo de todos los miembros de la Armada que a lo largo de los últimos 30 años han estado embarcados en este submarino y que han logrado, cada uno en su momento, que el último de los *Daphné* españoles haya llegado al retiro por edad en unas, todavía, excelentes condiciones de vida, placa que fue correspondida por el comandante del *Marsopa* con la entrega de una metopa para su futura sede social.

Ese mismo día, en dependencias de la Base de Submarinos, se ofreció una copa de vino a todos los antiguos miembros de la dotación del *Marsopa*, a la que también asistieron en calidad de invitados los reservistas que habían protagonizado el acto matinal.

D. Q. C.



(Foto: A. Arévalo Díaz del Río).

La ENM miembro de honor de la Asociación de Diplomados en Altos Estudios de la Defensa Nacional

El pasado 20 de abril, en el transcurso de un tradicional acto de lectura de leyes penales, la Escuela Naval Militar recibió el nombramiento de miembro de honor de la Asociación de Diplomados en Altos Estudios de la Defensa Nacional (ADALEDE). La ADALEDE, presidida por el empresario Carlos Escudero de Burón, está compuesta por más de doscientos miembros que han sido alumnos de los cursos de Altos Estudios Militares impartidos por el Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional (CESEDEN), pertenecientes en su gran mayoría a diversos estamentos de la Administración, Senado, Congreso, Universidad, Fuerzas Armadas, Industria, prensa y fundaciones.

A la Escuela Naval Militar acudió un grupo representativo de esta Asociación, con su presidente al frente y acompañado del teniente general Pedro Bernal Gutiérrez, director del CESEDEN. A su llegada fueron recibidos por el contralmirante José Antonio González Carrión, director de Enseñanza Naval, y por el capitán de navío F. Javier Franco Suanzes, comandante-director.

Posteriormente tuvo lugar el acto de lectura de leyes penales, con la asistencia del Batallón de Alumnos y resto de dotación de la escuela en la plaza de Don Álvaro de Bazán. Allí, el presidente de la Asociación de Diplomados en Altos Estudios de la Defensa Nacional entregó una placa al comandante-director de la Escuela Naval Militar como símbolo del nombramiento de miembro de honor. También dijo unas palabras en las que destacó «el reconocimiento a la Escuela Naval Militar por su ejemplar labor formativa en el ámbito de la Defensa» y también «el trabajo diario de todos los hombres y mujeres que componen la escuela, su generosidad con toda la sociedad y su grandeza».

El capitán de navío F. Javier Franco Suanzes agradeció el nombramiento en nombre de la Escuela Naval Militar

A continuación se cantó el *Himno* de la Armada y se procedió al desfile del Batallón de Alumnos en la explanada.

(ORP, ENM).



50 aniversario de las promociones que traspasaron por primera vez la puerta de Carlos I y 45 de los Cuerpos Jurídico, Sanidad, Eclesiástico y Farmacia

Aquel lejano 1955 parece que fue ayer; sin embargo todos estos años han sido intensos por el trabajo desarrollado, viviendo y compartiendo fuertemente con la Armada nuestras inquietudes profesionales y las inevitables circunstancias familiares que tantas veces han constituido un profundo sacrificio, y que nuestras mujeres han sabido llevar con igual, o mayor, empeño o interés que nosotros mismos.

Después del camino recorrido nos encontramos satisfechos y honrados con el deber cumplido, tras casi medio siglo al servicio a la patria, a través de nuestra querida Armada.

Lástima que la celebración de esta fecha no pudo contar con la presencia de 18 entreñables compañeros de promoción y ni con las esposas de algunos de nosotros que hoy navegan ya en aguas celestiales al lado de nuestra patrona la Virgen del Carmen.

Durante los emotivos actos de jurar la bandera, símbolo sagrado que encarna infinitos valores y la unidad indisoluble de España, y la ofrenda a los fallecidos ante el crucero de Dirección con la música al fondo (*La muerte no es el final)*, las lágrimas acudieron en recuerdo y agradecimiento al Altísimo por poder estar allí.

Al mediodía nos reunimos, hasta el atardecer, poniéndonos al día de las vicisitudes de nuestros compañeros que, a pesar de la distancia que nos separa de la mayoría, serán siempre compañeros y los llevaremos en el corazón hasta el final.

R. E. J.

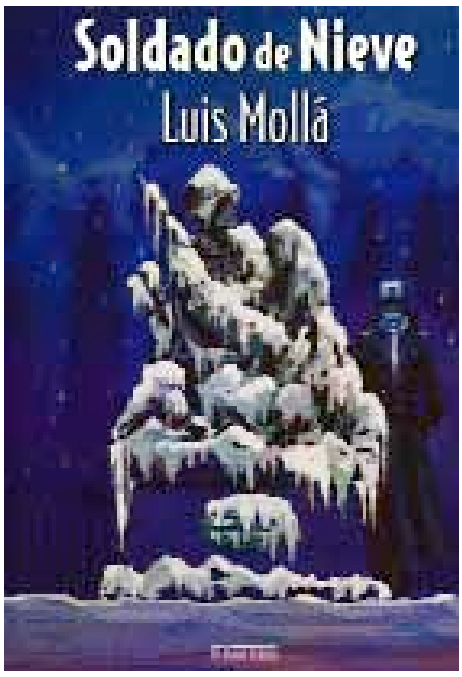


(Foto: F. Núñez Lacaci).



LIBROS

MOLLÁ, Luis: ***Soldado de nieve.***—(ISBN: 84-934483-3-8). Editorial De Librum Tremens, Madrid; 2006; 363 páginas; PVP: 20 euros.



Ésta es la segunda novela de Luis Mollá Ayuso, capitán de fragata y veterano colaborador de nuestra REVISTA. Con su primera novela, *El veneno del Escorpión,* obtuvo el premio Nostromo de narrativa marítima del año 2004; también ese mismo año publicó en nuestra REVISTA el artículo *Vivir y morir en la mar* —un recuerdo emocionado del dragaminas *Guadalete*, en el cincuenta aniversario de su trágico naufragio en aguas del estrecho de Gibraltar—, por el que se le concedió el premio «Almirante Oquendo» de la REVISTA GENERAL DE MARINA, que actualmente concede el Estado Mayor de la Armada.

Con *El veneno del Escorpión*, Luis Mollá se reveló como destacado narrador y especialmente dotado como fabulador. Cualidades ambas

que se han visto superadas en *Soldado de nieve*, donde ensambla una trama en diferentes ambientes internacionales —políticos, diplomáticos y militares— en que los personajes se mueven con gran soltura y credibilidad, debido a los conocimientos del autor de estos complejos mundos, gracias a sus destinos OTAN en diversos países. Alterna con gran facilidad sus personajes, que se muestran en una bien tramada partida de ajedrez en escenarios tan dispares como Oberammergau (Alemania), Madrid, océano Índico, Nápoles, Palacio de Buckinghan —donde el autor le atribuye a la soberana británica un papel político decisivo que quizá no tenga—, Oriente Medio, desierto de Bari Bari, estrecho de Gibraltar con una fuerza naval de la OTAN, etcétera.

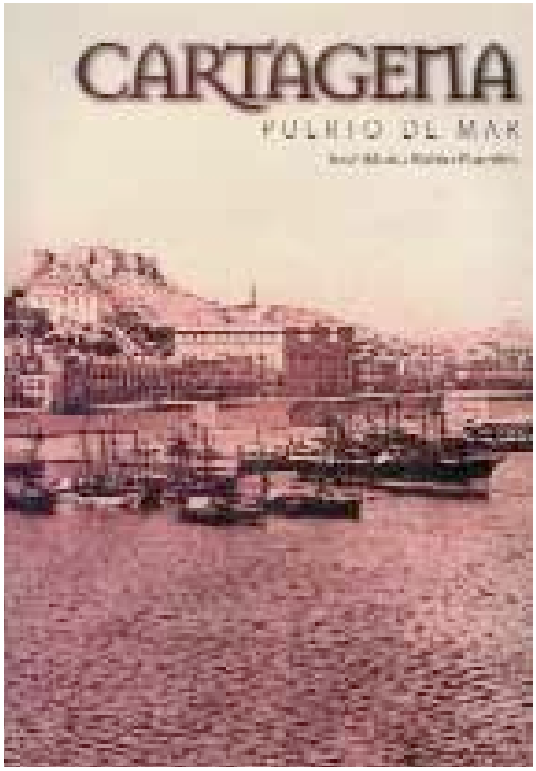
La trama ocurre a finales de 2005, y tiene como telón de fondo la irrupción de un caudillo capaz de unificar los intereses de las divididas tribus musulmanas en Oriente Medio y una fuerza de pacificación de la Unión Europea. La posibilidad de liderar esta fuerza multinacional es vista por el gobierno británico como una oportunidad para cerrar sustanciosos contratos de armamento en todo el mundo, en un intento de recuperar el antiguo esplendor del Imperio. Sin embargo, únicamente Nekane —la protagonista de la novela—, una antigua agente del CNI español, sin apenas apoyo y de espaldas al Gobierno y con un pequeño grupo de agentes, resuelve un complejo puzzle de intereses internacionales, hasta alcanzar un final inesperado y sorprendente: la renuncia por parte británica del Tratado de Utrech de 1713. Aunque dejamos a nuestros lectores que descubran el final de esta magnífica novela, con la seguridad que su lectura no les defraudará.

S. N.

RUBIO PAREDES, José M.ª: ***Cartagena, puerto de mar.***—(ISBN: 84-9785-181-1). Editado por Autoridad Portuaria de Cartagena y Lunwerg, 2005; 483 páginas, ilustraciones.

Estamos ante una obra redonda, definitiva y grandiosa, resultado de la sinergia —rebuscado vocablo para muchos, pero que se acopla perfectamente a un significado como acción de dos o más causas cuyo efecto es superior a la suma de los efectos individuales— de la Autoridad Portuaria de uno de los principales puertos de España, de la firma Lunwerg, la más prestigiosa del mundo editorial hispano, y del profesor y médico José María Rubio Paredes, coordinador de la obra y en cuya persona se reúnen el conocimiento y el amor a su tierra y su reputación de infatigable y eficaz investigador.

La presente obra ha servido como guía para recoger el legado que ha dejado la vasta historia de acontecimientos que han terminado por forjar la situación actual del puerto de Cartagena, que por sus condiciones naturales fue ya reconocida desde la más remota antigüedad como uno de los mejores del



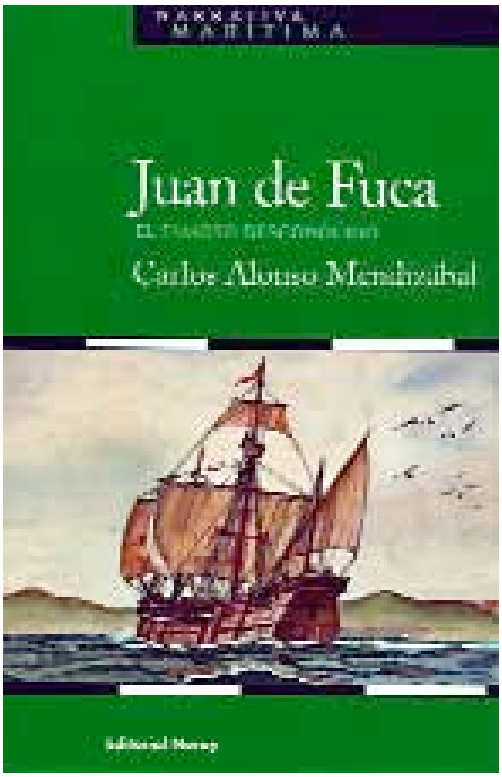
Mediterráneo, por no decir el mejor, y cuyo desarrollo ha ido parejo al de la larga historia de Cartagena y de España, sin olvidar la tradición militar, aspecto que apenas se contempla en esta obra, sino que está más bien enfocada a resaltar la ampliación de infraestructuras, en especial las instalaciones de la dársena de Escombreras, que permitió —construidos los tres diques de abrigo, en especial el del sur, para salvar la insularidad de la isla de Escombreras—, ganar terreno al mar en profundidades que oscilan entre los treinta y cincuenta metros, la construcción de dos grandes terminales, una de graneles sólidos y otra de contenedores. Todo ello convierte al puerto de Cartagena en el pilar fundamental para el desarrollo de la pujante región de Murcia.

La obra, de las llamadas de gran formato, está estructurada en cinco capítulos y un *Anexo*, en el que se recogen las caracterísitcas técnicas del puerto de Cartagena en 1999. Es de resaltar el contenido del *Capítulo I*, que se extiende a unas 140 páginas, que trata de «La bahía y el puerto de Cartagena en la literatura, el grabado, la pintura y la fotografía», que por sí solo ya hubiera merecido la publicación de la presente obra.

J. J.

ALONSO MENDIZÁBAL, Carlos: ***Juan de Fuca: el famoso desconocido.***— (ISBN: 84-7486-156-X). Editorial Noray, Barcelona, noviembre 2005; 256 páginas; ilustraciones; PVP: 14,50 euros:

Carlos Alonso Mendizábal, marino mercante varado en tierra para dedicarse a otros quehaceres, así como a escribir novelas y relatos de temas marítimos, tiene una especial predilección por el paso del Noroste —al igual que el



que suscribe—, nombre dado a partir del siglo XVI a un hipotético paso del Atlántico al Pacífico por el noroeste de América. El hallazgo de esta vía de comunicación navegable entre los océanos Atlántico y Pacífico por los estrechos de Davis y Bering llegó a constituir una obsesión para los marinos, políticos y mercaderes, pero este paso no se completó en un total recorrido por mar hasta que Amundsen efectuó el viaje completo (1903-1906), de este a oeste, a bordo de un cúter a motor de 50 toneladas de desplazamiento. Así, en esta misma colección de Narrativa Marítima de la Editorial Noray, Carlos Alonso Mendizábal trató la figura de Lorenzo Ferrer Maldonado, coetáneo de Juan de Fuca, un impostor que pretendió haber descubierto el paso de Amián, nombre dado en aquella época a ese hipotético paso.

La obra que ahora presentamos es la biografía del capitán Juan de Fuca, un marino griego, cuyo verdadero nombre era Apóstolos Valerianos, que en época de Felipe II navegó más de 40 años al servicio de España y que en 1592 fue enviado por el virrey de Nueva España para descubrir el estrecho de Amián. Con anterioridad también realizó otro viaje sin éxito con el mismo fin. En 47º de latitud halló un largo brazo de mar, proclamando que era el anunciado estrecho. Pero a finales del siglo XVIII investigaciones históricas de Navarrete y exploraciones de Vancouver y del marino español Francisco de Elisa demostraron la falsedad del paso y que el estrecho que ya se llamaba —y se sigue llamando hoy— de Juan de Fuca no es más que el brazo de mar que separa la isla de Vancouver de la costa del continente —actualmente del Estado norteamericano de Washington— y da acceso al Puget Sound.

En todo caso se trata de una notable narración, manejada con amenidad y solvencia y que será sin duda del agrado de los lectores interesados en estos temas.

I. C.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José M.: ***La Marina española contra la piratería berberisca.***—Editado por Navantia, S. A., Madrid 2005, 170 páginas; ilustraciones; edición no comercial.



Excelente trabajo el del capitán de navío José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán —veterano colaborador de nuestra REVISTA y reconocido estudioso de nuestro pasado naval— que pasa a engrosar la espléndida colección de Libros Bazán, cuyo nombre ha querido mantener Navantia —la nueva empresa española de construcción naval militar, fruto de la segregación de Izar— dada la difusión y el prestigio alcanzado entre los lectores.

Con *La Marina española contra la piratería berberisca* se llena un vacío bibliográfico de difícil justificación, tanto por su importancia —se trata de una lucha que duró 300 años, la guerra más larga librada por España en todos los tiempos— como por su trascendencia, que condicionó la vida de todos los habitantes de las costas peninsulares e insulares del Mediterráneo español y que en la Edad de Oro tuvo una notable recuperación literaria y cultural. A pesar de lo dicho, este largo periodo de nuestro pasado ha sido poco tratado por los historiadores, si exceptuamos el episodio de Lepanto, y en ocasiones se le ha calificado como guerra marginal. En todo caso, caló muy hondo en el subconsciente histórico del español y todavía perviven los efectos de «moros en la costa».

La obra arranca con una introducción del presidente de Izar, Juan P. Gómez Jaén, a la que sigue un acertado prólogo del capitán de navío Hermenegildo Franco, director de la *Revista de Historia Naval,* y en las páginas que siguen el autor repasa con gran solvencia, sencillez y amenidad los principales aspectos de esta lucha secular, sus orígenes: el empeño de Carlos V, con su triunfo en Túnez, seguido del desastre de Argel; la Santa Liga; el apoyo de los corsarios berberiscos; el fin de las hostilidades con Marruecos y la posterior caída de Argel.

Unos interesante y rigurosos anexos culminan una obra que, además de llenar un incomprensible vacío en la historiografía hispana, será del agrado de todos los amantes de la mar y de las grandes historias que éste encierra.

M. J.

REVISTAS

SIGNIFICANT SHIPS OF 2005.—(ISBN: 1-905040-180), publicado por RINA (The Royal Instituion of Naval Architects); marzo, 2006; 128 págs. 49 ilustraciones en color y 49 planos generales; PVP: 45 libras.



Significant Ships of 2005 es una cualificada publicación anual que proporciona unas valiosas referencias sobre algunos de los mejores diseños y construcción de buques. Proporciona detalles técnicos de 49 buques mercantes seleccionados, de todas clases y tipos, la mayoría de más de 100 metros de eslora, cuyas construcciones finalizaron el pasado año en todos los astilleros del mundo.

En el cuaderno de este año los lectores encontrarán entre las nuevas construcciones al MSC *Pamela*, un portacontenedores de 9.200 tons, construido por Samsung para Mediterranean Shippings Company; el *Energy Advance*, probablemente el mayor LNG *carrier* en servicio, construido por Kawasaki Shipbuilding

Corporation de Japón para Tokio LNG Tanker Co. Ltd., junto con el *Smyril*, ro-pax *ferry* construido por Izar en sus astilleros de San Fernando, para Faeroe Island Routes, o el *Volcán de Timanfaya,* por los astilleros españoles Barreras para Marítima de las Islas, del Grupo Armas, de Canarias.

Significant Ships of 2005 sigue el formato de las quince ediciones anteriores. Dos páginas están dedicadas a cada buque, en la primera aparece la fotografía en color del buque en cuestión, seguido por una descripción técnica resumida, resaltando los aspectos principales, apoyados por unas tablas que detallan los datos técnicos. En la página siguiente aparece una serie de planos generales del buque.

Hoy en día esta publicación está considerada como la más completa disponible dentro de su clase.

F. A.

WAR HEAT INTERNACIONAL. REVISTA DE EJÉRCITOS DE TIERRA, MAR Y AIRE.—Año IV. Vol. 5. N.º 41. PVP: 5,50 euros.



Traemos a nuestras páginas el número 41 de esta prestigiosa revista mensual de los tres Ejércitos, con la que nos adentramos en temas de actualidad tanto sobre conflictos como de nuevos avances en la industria de Defensa.

Este mes abre sus páginas con la primera parte de un monográfico sobre «Historia sobre el terrorismos en España», titulada *La Campaña del maquis, 1939-1965*, retrotrayéndonos al fin de nuestra Guerra Civil, explicando «Las causas. Desarrollo y antecedentes. Las invasiones de 1944. Las infiltraciones. Estructura e implantación y Organización operativa».

Sigue *Ejercicio de la Brigada de Alta Disponibili - dad de la División Mecaniza -*

da Brunete, ejercicio enmarcado en el planeamiento y conducción de una operación de gestión de crisis.

¿Se rompe Irak?, donde analiza posibles soluciones políticas y sociales para este conflicto de incierta conclusión. Continúa con *Unas relaciones cada vez más intensas y menos secretas. España e Israel: ¿una alianza emergente?,* donde profundiza en los «Orígenes de la cooperación. Normalización de ésta. Exportaciones españolas a Israel. Exportaciones isralíes a España. Intensificación del diálogo. La lucha antiterrorista». Concluye el artículo describiéndonos el nuevo satélite Eros-B, lanzado recientemente al espacio para la vigilancia del programa militar nuclear de Irán.

Panorama de la industria de Defensa: «Los primeros vuelos del Sistema de Reabastecimiento en vuelo (ARBS) de EADS. EADS Casa Military Air Systems entrega al Ejército del Aire el primer simulador del avión *Eurofighter*. Navantia se asocia con los principales astilleros europeos para abaratar costes en la producción».

Diversas noticias sobre Eurocopter finalizan esta sección sobre la industria de Defensa.

Sigue repasando los antecesores del último avión de patrulla marítima, el EADS Casa *HC-235A*, desmenuzando la historia de estos aviones desde sus primeras singladuras.

Noticias varias. «Observatorio del Islam. Portugal. España. «Toma de posesión del nuevo jefe del Ejército. Conferencia en el CESEDEN», y una última hora sobre la adquisición de Finlandia del avión *C-295* de EADS Casa. Finaliza con una reseña de libros.

La revista, dirigida por Fernando Cuen, está profusamente ilustrada con magníficas fotografías y una esmerada edición.

A. A. R.





SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA