

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2007
JUNIO
TOMO 252



CARTA DEL DIRECTOR	787
CARTAS AL DIRECTOR	789

TEMAS GENERALES

PAN DE BARCOS, VENENO DE PECES, PÓLVORA DE MARES: EL PETRÓLEO. PÓLVORA DE MARES (III)	791
Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar	
«MUSEU DE MARINHA» DE PORTUGAL	801
Capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti	
LA NOCHE MÁS LARGA DE LA VIGA: NAUFRAGIO EN LA ARMADA DE LA GUARDIA DE LA CARRERA DE INDIAS	811
Doctor en Historia Manuel Díaz Ordóñez	
EL PACÍFICO, UN MAR ESPAÑOL	819
Capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón	

TEMAS PROFESIONALES

EL GRUPO ESPECIAL DE INFANTERÍA DE MARINA	831
General de brigada de Infantería de Marina Joaquín J. Piñeiro Carneiro	
DEFENSA ANTIMISIL EN LA ARMADA: ¿UNA ASIGNATURA APROBADA?	841
Teniente de navío Luis de Medina Redondo	
LA INTEGRACIÓN EN LAS FUERZAS ARMADAS	851
Teniente de navío Alfonso Jiménez de los Galanes Gutiérrez	

HISTORIAS DE LA MAR

UN SIGLO DE «MOSTRAR LA BANDERA»	857
José María Barceló-Fortuny	

VIVIDO Y CONTADO

MI PASO POR LA ARMADA: UNA EXPERIENCIA MAGNÍFICA E INOLVIDABLE	875
Teniente de Infantería de Marina Alfredo L.-Vivió	

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...	
EFEMÉRIDES	
VIEJA FOTO	
MARINOGRAMA	
MISCELÁNEA	
LEXICOGRAFÍA	
CINE CON LA MAR DE FONDO	
LA MAR EN LA FILATELIA	

Nuestra portada: Sistema IR de detección LAMIR durante las pruebas EW TRIALS 2006 en Rota.
(Foto: P. Roldán Tudela).

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS



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

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-07-042-X (edición en papel)
NIPO: 076-07-045-6 (edición en línea)

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.
Viriato, 69, 28010 MADRID
Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14
Correo electrónico: viaexclusivas@jet.es
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:
Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28
Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

La fragata *Álvaro de Bazán* regresó a casa el sábado 19 de mayo tras haber finalizado de forma exitosa su crucero de circunnavegación, denominado «Luis Vázquez de Torres», en el que dejó bien alto el pabellón de España, mostró con orgullo sus sobresalientes capacidades y permitió estrechar los lazos de amistad existentes con diversos países. Solo queda confiar en que el destacado apoyo institucional prestado a la industria naval española por tan magnífico embajador a flote concluya de forma satisfactoria, con una decisión por parte de las autoridades australianas que sea favorable al proyecto ofrecido por Navantia para la construcción de las fragatas Aegis con destino a la Marina de dicho país.



Este singular acontecimiento es más que oportuno para refrescarnos un poco la memoria en cuanto a la presencia española allá por las antípodas y por los mares del Sur, de los que fuimos dueños y señores durante más de doscientos años, dos siglos antes de que se dejara ver por aquellas aguas el capitán inglés James Cook. Así nos lo hace ver el capitán de navío Hermenegildo Franco en su artículo titulado *El Pacífico, un mar español*. En él nos relata las numerosas expediciones llevadas a cabo por tan intrépidos marinos desde que Magallanes cruzase el estrecho de su nombre en 1520, haciendo de España — como bien diría el capitán de navío Rafael Pardo de Figueroa, allá por el 1894, con motivo de la creación de una medalla conmemorativa de la vuelta al mundo de la *Nautilus*— «la primera nación que honró con su bandera y que midió con sus quillas todo el bojeo y redondez de la tierra» (*).

No se pretende con esto realizar un ejercicio exaltado de triunfalismo «barato» basado en un desbordado optimismo, sino más bien oponernos a cierta actitud derrotista que, normalmente inspirada por excesivo pesimismo, se observa con demasiada frecuencia en variados círculos de opinión. El triunfalismo exagerado impide reconocer y analizar objetivamente los posibles errores cometidos, mas el derrotismo por norma lleva con demasiada frecuencia a la melancolía e inacción, dificultando toda labor constructiva. Es nuestra única intención, aquí y ahora, rendir merecido homenaje a aquel inmenso puñado de locos, valientes, idealistas, soñadores, aventureros, buscafortunas, o lo que se nos ocurra pensar que fueron, que con escasísimos medios y enormes dificultades se lanzaron rumbo a lo desconocido, contribuyendo con su entrega a la grandeza de España y escribiendo algunas de las páginas más brillantes de nuestra historia marítima.

Guillermo VALERO AVEZUELA



(*) *Diario de Cádiz* de 24 de julio de 1894.

A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en 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 en 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

Vieja foto

Recibo la REVISTA GENERAL DE MARINA pese a que mi padre, don Elías Vázquez Reyes, murió en 1996, y mi madre en el año 2004. Soy una de sus cuatro hijos, la mayor, y me gusta tener la REVISTA en casa, ya que la recuerdo desde que vivíamos en la Escuela Naval de Marín hace, por supuesto, bastantes años. Siempre me hizo ilusión el «apartado» Vieja Foto, pues en ella podía ver a menudo a mi padre junto a sus compañeros de promoción, sobre todo cuando vivía don Carlos Martínez-Valverde. En la página 333 del número del mes de marzo de 2007, firmada con las iniciales J. M. L., aparece una de las fotografías a que hago referencia. Se refiere a la Promoción 327 del Cuerpo General, y entre los fotografiados está mi padre, Elías Vázquez Reyes. Pero hay una confusión o error que espero pueda rectificarse. En el listado aparece con el número 40, pero no es él. Mi padre sale en la foto de pie en la tercera fila empezando por abajo y señalado con el número 26. A don Mateo Vivancos debe corresponder el número 26 en vez del 40. Como comprenderá es para mí imposible no reconocer a mi padre, incluso cuando era alumno, ya que su altura y su rostro son muy míos.

Le agradezco de antemano la atención a esta carta y espero ver más fotos de él en la REVISTA.—María Dolores Vázquez Rovira. Palma de Mallorca.



Sarmiento de Gamboa

Como miembro de la Armada, siento predilección por conocer los historiales y andanzas de los antiguos buques de nuestra Marina, en particular, de aquellos en los que estuve destinado durante mis años de servicio activo. Por eso me ha encantado el trabajo de José M.^a Barceló-Fortuny publicado en la REVISTA del pasado mes de marzo titulado Aquel Sarmiento de Gamboa y familia, porque me ha evocado dos recuerdos: su bella estampa atracado en punta junto al Club Náutico de Cartagena, en el Muelle de Cavite, y porque fue en uno de aquella familia, el Hernán Cortés, donde desempeñé mi primer destino de oficial tras recibir el Despacho en la Escuela Naval Militar en julio de 1966.

Escribo estas letras para aportar un granito de arena al breve historial de

CARTAS AL DIRECTOR

un buque con poca historia, que tuve la suerte de vivir en los ya últimos años de su vida operativa. Precisamente el 9 de mayo de 1971, a las 0800, la fragata abrió de su punto de atraque en Cartagena rumbo a Cádiz, llevando a bordo a la que seríamos la primera dotación del primer submarino Guppy, que meses después, el 1 de julio, se incorporaría a nuestra Arma Submarina en el muelle de Punta Loma de la Base Naval de San Diego (California) con el nombre de Isaac Peral y numeral S-32. El día 10 arribamos a Cádiz para embarcar en el transporte de ataque Aragón, que nos llevó a Norfolk, y desde allí, tras un vuelo de cuatro horas, llegamos a San Diego.

Un hecho en sí pequeño, pero es bien conocido el impulso que el nuevo submarino —al que siguieron los S-33, 34 y 35— dio a la modernización de la mentalidad submarina y antisubmarina en la discreta Armada de aquellos años. Pienso que el veterano Sarmiento de Gamboa se debió sentir orgulloso de prestar aquel pequeño servicio a la Marina de guerra antes de ser convertido en carne de soplete tres años más tarde.—José Luis Hernández Pasquín. Sevilla.

Pateras aquí, Mallorca

Conocí a un almirante previsor, sensato y un poco profeta ante algunas cosas. Era un marino que desembarcó en

Mallorca con rumbo final. Experto navegante en travesías y océanos para recaer en cualquier puerto o base militar de España. Alerta siempre al divisar la costa tras las millas marinas, cuando la luz intermitente y fiel de cualquier faro parecía gritar ¡tierra a la vista! Un día su mirada se perdió hasta donde permitieron unos viejos prismáticos —un horizonte casi mayor que el infinito, pues abarcaba su mente—, después de que zarparan los ocho dragaminas que tenían su base en la estación naval de Porto Pi en Palma de Mallorca. El ánimo de aquel marino pasó de la calma chicha a una mar arbolada por ser más que consciente de la cercanía a Baleares de las costas de Argelia (África), con el posible e inminente peligro de la desprotección del litoral de todas las islas Baleares y lo que podría pasar por ese motivo.

Su alerta no sirvió ni volvieron los barcos grises olvidados cual nubes que se dispersan sin decir adiós. Fue una orden. Ahora, la realidad de que cuatro pateras con tripulantes-navegantes argelinos hayan llegado a Menorca y Mallorca en los últimos meses de 2007 por las rutas del mar está de acuerdo con aquel almirante que leyó en el viento lo que pasaría años después.

Por mi parte, bienvenido seas, náufrago amigo, pero la vida no coincide con tu sueño al navegar desde África. Lo sabía un marino: mi padre.—María Dolores Vázquez Rovira. Palma de Mallorca.



PAN DE BARCOS, VENENO DE PECES, PÓLVORA DE MARES: EL PETRÓLEO

PÓLVORA DE MARES (III PARTE)

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

*El petróleo es como un animal
salvaje: pertenece a quien lo captura.*

Paul Getty.

Si quieres petróleo, prepara la guerra



L siglo XX se vio completamente transformado por la utilización de la energía proveniente del petróleo. Materia prima que se convirtió en motor del sector industrial, y arma eficazísima para poseer el poder en el mundo. Mientras que su subsuelo pudo abastecer la energía que necesitaban las naciones industrializadas, y una vez asegurados sus puntos de apoyo en ultramar, la estrategia mundial casi no cambió; pero cuando se empezó a notar el uso del petróleo frente al carbón, el control de las fuentes exteriores se convirtió en la mayor preocupación de las grandes potencias.

Respecto a la primera nación del mundo, tenemos que su presidente, Bush, la ha definido como un país adicto al petróleo, y en 1980 Carter dijo que el acceso al petróleo del golfo Pérsico «era un interés nacional vital, y que Estados Unidos estaba dispuesto a protegerlo por cualquier medio necesario, incluso por el uso de la fuerza militar». Y, como sabemos, la guerra es el empleo de la fuerza para conseguir un fin, y los mares y los barcos, conforme a la teoría de Clausewitz, han servido en múltiples ocasiones para inclinar esa esencia de lo bélico: «La fuerza se arma con los inventos y las artes para combatir la fuerza». Siguiendo esta línea, las dos conflagraciones mundiales y las crisis de Suez son los conflictos que van a servirnos de ejemplo de cómo el



Clausewitz.

petróleo ha sido la pólvora que ha hecho estallar guerras, y el mar el principal escenario en el que se ha combatido por su control, ya que el océano es la principal ruta por la que transitan los hidrocarburos, y a su vez éstos son el combustible con el que se alimentan las máquinas de los barcos. Algunas de estas vías, como en la actualidad el estrecho de Ormuz, son especialmente fáciles de bloquear, ya que por allí transitan, a bordo de los superpetroleros, 14 millones de barriles diarios de crudo.

Los campos de batalla de la Primera Guerra Mundial resaltaron la importancia del petróleo como elemento de poder nacional cuando el motor de combustión interna desplazó

al caballo. Los acontecimientos demostraron que Churchill tuvo razón al forzar a la Armada Real a la conversión al petróleo, ya que proporcionó a la flota mayor velocidad y abastecimiento más rápido. Los alemanes dependieron del carbón, entre otras razones porque no tuvieron la capacidad de los británicos para acceder a las fuentes de suministro, lo que cambió en el transcurso de la contienda, debido a la escasez de buques para el transporte, como consecuencia de los ataques de submarinos germanos y del aumento de la demanda de combustible. La situación llegó a ponerse tan crítica que incluso se barajó la posibilidad de volver a construir barcos con máquinas de carbón. La Marina francesa también pasó por momentos muy críticos, por lo que la crisis de combustible forzó a una mayor implicación de los Estados Unidos con sus aliados europeos, creándose entre los americanos, británicos, franceses e italianos la Conferencia Interaliada del Petróleo para coordinar y controlar todos los suministros de combustible y la navegación de buques tanque, racionalizándose consumo y suministro e introduciéndose el sistema de transporte en convoyes, con lo que se solucionó el problema durante el resto de la guerra. Por el contrario, los alemanes tuvieron momentos muy críticos de escasez de suministros, ya que el bloqueo de los Aliados consiguió cortar los envíos de ultramar, quedando sólo los recibidos de Rumanía, que era el primer productor europeo si se excluía a Rusia.

Obsesión por Pearl Harbor, olvido de Oahu

El petróleo, tanto en el Pacífico como en Europa, fue decisivo para el curso y resultado de la Segunda Guerra Mundial. El embargo del suministro de combustible a Japón, por parte de los Estados Unidos, fue determinante para tensar al máximo las relaciones entre ambas naciones, y provocar el ataque japonés a Pearl Harbor, que no era el principal objetivo de los nipones, ya que, al mismo tiempo, tenían en marcha el ataque a la flota americana del Pacífico, el bombardeo y sitio de Hong-Kong, la invasión de Malasia, el bombardeo de Singapur, Filipinas, Guam, las islas Wake, y el ataque a Tailandia preparando la invasión de las Indias Orientales, cuyos campos petrolíferos sí eran su principal objetivo. Con el ataque a la base hawaiana se protegía el flanco, salvaguardando la invasión de las Indias y el resto del sureste asiático, incapacitando a la flota norteamericana y protegiendo las rutas marítimas, especialmente las del petróleo desde Sumatra y Borneo a las costas japonesas.

Aun así, Yamamoto y su Estado Mayor no llegaron a captar la importancia de las existencias almacenadas en la isla de Oahu, lo que tuvo repercusiones transcendentales, pues cada barril de carburante se había transportado desde el continente americano, y si los japoneses hubiesen destruido los depósitos en



Pearl Harbor.

TEMAS GENERALES

los que estaban almacenados, habrían podido inmovilizar todos los barcos de la flota yanqui, y no solamente los que destruyeron. «Teníamos cuatro millones y medio de barriles —declaró el almirante Nimitz— Y, si los japoneses hubiesen destruido el petróleo, la guerra se habría prolongado dos años».

En el transcurso de la conflagración, Japón pudo hacer poco por interrumpir el aumento constante de los envíos de combustible y otros suministros de los americanos, que desarrollaron una importante infraestructura de barcos, bases flotantes y depósitos: cuando Guam se convirtió en la mayor base para bombardear Japón, llegaban a diario 120.000 barriles de gasolina de aviación. Al acabar la contienda el petróleo había desaparecido prácticamente de Japón, llegando a ser tan grave que el *Yamato* —mayor acorazado del mundo— iba a ser una especie de gigantesco kamikaze, que sólo llevaba combustible para el viaje de ida, para abrirse camino entre los barcos americanos que apoyaban la invasión de Okinawa, haciendo todo el daño posible. La operación fue abortada por trescientos aviones norteamericanos que acabaron con el gigante de los mares antes de que consumase su suicidio.

Lobos en el Atlántico

Entre los objetivos estratégicos más importantes de Hitler en la invasión de la Unión Soviética se encontraban los campos petrolíferos del Cáucaso. Pero el predominio petrolero de los Estados Unidos resultó decisivo, y al final de la guerra los depósitos alemanes estaban tan vacíos como los japoneses, a pesar



de que el Atlántico representaba una larga travesía para los buques tanque. Oportunidad que, al igual que en la primera contienda mundial, aprovecharon los submarinos germanos para debilitar la capacidad militar británica y, posteriormente, de las fuerzas norteamericanas en el Norte de África y Europa, así como a la maquinaria de guerra rusa, para la que el petróleo americano fue vital. Con objeto de contrarrestar la amenaza de los sumergibles alemanes, los americanos aumentaron sus patrullas en el Atlántico, estableciendo bases en Terranova, Groenlandia, Islandia y Bermuda, a la vez que los británicos descifraron los códigos navales alemanes, lo que les permitió enviar los convoyes por rutas alternativas. Aun así, la amenaza de escasez apareció de nuevo cuando, cuatro días después de Pearl Harbor, Alemania declaró la guerra a Estados Unidos.

Al comenzar el conflicto, el tonelaje mundial de buques cisterna era de unos 10 millones de toneladas, figurando a la cabeza las potencias anglosajonas: Gran Bretaña y sus dominios tenían el 29 por 100 y Estados Unidos un 25 por 100; Noruega, sin participar directamente en los yacimientos y distribución petrolífera, había desarrollado su flota hasta llegar a un 19 por 100 y, a distancia, Holanda, que poseía ricas zonas petrolíferas en las Indias orientales, sólo controlaba un 4,47 por 100. Del otro lado, Italia tenía una cuota del 3,56 por 100, Japón un 2,22 por 100, y Alemania tan sólo un 1,59 por 100.

En conjunto, el número de petroleros hundidos en el primer trimestre de 1942 era casi cuatro veces más que el número de los construidos. Los submarinos parecían operar con gran impunidad. La Batalla de Atlántico llegó a ser aún más peligrosa en la segunda mitad de ese año, cuando la flota alemana puso en servicio mayores y mejores sumergibles, con mayor radio de acción y posibilidades de bajar a mayores profundidades; lo que se agravó al introducir las vacas lecheras, grandes submarinos que podían suministrar combustible y suministros en alta mar, con lo que las pérdidas aliadas aumentaron, perdiendo los Estados Unidos en 1942 una cuarta parte del tonelaje total de su flota petrolera. Pero a primeros de 1943 las cosas cambiaron de forma espectacular cuando se descifraron los nuevos códigos de los submarinos alemanes y se añadió a los convoyes una nueva capacidad contraofensiva, que incluía grupos de apoyo destinados a atacar a los sumergibles, con lo que en un solo mes, mayo del 43, los Aliados consiguieron hundir un 30 por 100 de la flota de los submarinos alemanes. El camino quedaba despejado para el asalto a dos frentes contra Hitler y, después de cuarenta y cinco meses, la Batalla del Atlántico daba a su fin.

Octanos en alta mar

Durante la era del carboneo, la estrategia naval dependía de la contribución eficaz de las reservas y de las facilidades de carboneo en todo el mundo, pero

TEMAS GENERALES

al ser sustituido por el petróleo se hizo posible una mayor libertad de acción. El abastecimiento de combustible, relativamente estático, pasó a ser sumamente dinámico, y el acercamiento del mismo a los buques sólo requirió petroleros adecuados. Durante la Segunda Guerra Mundial tuvo una importancia decisiva contar con un eficaz servicio de aprovisionamiento en la mar. Al comenzar la campaña del Pacífico, los americanos tuvieron que hacer frente a un gran problema: mantener los buques independientes de sus bases durante grandes periodos de tiempo, lo que fue resuelto por medio de un poderoso tren naval, en el que destacaban los petroleros.

Actualmente los suministros de todo tipo se realizan por el sistema llamado de escalones. Los buques de primer escalón se cargan en puerto con los productos precisos, siendo trasbordados en alta mar a los AOE/AOR, haciéndolo éstos a los consumidores finales. Los buques de apoyo logístico proporcionan a las flotas todo cuanto puedan precisar para combatir y seguir en combate, entre otras cosas el combustible.

Para acercarnos al problema, a título de ejemplo tenemos que una fragata dispone de unas 800 toneladas de combustible, pudiéndose estimar su consumo promedio en 60 toneladas diarias, lo que le proporciona una autonomía de unos 10 días, reservando el suficiente combustible para regresar a su base.

La Armada española ha contado con tres petroleros de flota: el *Plutón*, botado en 1931, con un desplazamiento de 5.791 toneladas; el *Teide*, botado en 1955, con 8.030, y en la actualidad el *Marqués de la Ensenada*, entregado a la Marina en 1991, cuya primera base fue el Arsenal de Las Palmas, donde permaneció hasta 2000 en que pasó a Rota.

Se calienta la Guerra Fría

En los años de la Guerra Fría, la batalla en pos del petróleo entre las compañías internacionales y los países en vías de desarrollo fue uno de los principales capítulos de la descolonización, cuyo episodio más evidente fue la crisis de Suez de 1956, que estuvo fuertemente determinada por el petróleo. Los Estados Unidos ejercieron presión contra Francia, Gran Bretaña e Israel con motivo de este conflicto, ya que el presidente Eisenhower les obligó a renunciar a la ocupación del Canal y la península del Sinaí, jugando con los suministros de petróleo del hemisferio occidental a Europa.

La crisis hizo reflexionar a la industria petrolífera, que contempló alternativas como la construcción de más oleoductos, pero la interrupción por parte de Siria de la línea de la Irak Petroleum había demostrado que estos conductos eran más vulnerables a las interrupciones, por lo que se consideró la ruta alrededor del cabo de Buena Esperanza como la alternativa más segura, para lo que eran necesarios petroleros de mayor capacidad, conseguidos gracias a la

utilización de los mayores avances logrados con los motores diésel y a la construcción de las naves con mejores aceros.

El nuevo cierre del canal de Suez en 1967, con motivo de la Guerra de los Seis Días, supuso un golpe de suerte para Libia, país que no tenía la servidumbre de la vía acuática y que vio cómo su petróleo adquiriría más valor. El poder del petróleo se agigantó en la década de los setenta del pasado siglo, y catapultó a los Estados que hasta entonces habían estado marginados en la política internacional a la riqueza e influencia, creando una profunda crisis de confianza en las naciones que habían basado su crecimiento económico en el oro negro, lo que quedó refrendado en 1973 con motivo de la Guerra del Yom Kippur, en la que el arma más potente fue utilizada por los países árabes: el embargo



Henry Kissinger.

de petróleo en forma de restricciones y recortes de producción, lo que, en palabras de Kissinger, «alteró irrevocablemente el mundo en la forma en que se había desarrollado en el periodo de la posguerra».

En España: Texas compite con Ucrania

En la Guerra Civil española, si bien el petróleo no fue tan decisivo como en las contiendas mundiales, no es menos cierto que las disponibilidades de derivados tuvieron una influencia determinante en la evolución de las operaciones militares. Los países signatarios de los acuerdos de no intervención no consideraron ninguna cortapisa al suministro de petróleo, si bien la causa de la República despertó recelos en el mundo de las finanzas internacionales vinculado a la industria petrolífera.

TEMAS GENERALES

La Marina de guerra española, en comparación con las otras fuerzas, había alcanzado un notable impulso durante la época de la dictadura de Primo de Rivera. Contaba con un respetable número de unidades, de edades y prestaciones bastante desiguales, que superaban la cincuenta entre dos acorazados, siete cruceros, una docena de torpederos, cañoneros, submarinos y guardacostas. Antes de la contienda, el fuel y el diésel, utilizados como combustible naval, se consumían en cantidades significativas, que se verían ampliamente superadas durante el conflicto, en el que las unidades de la flota nacional desempeñarían un papel importante en la protección del comercio propio y la represión del adversario.

Al sobrevenir el Alzamiento, los barcos cisterna de la flota de altura de Campsa se hallaban fuera de las fronteras nacionales, con la excepción del *Badalona*, que se encontraba rumbo a La Coruña, donde rindió viaje procedente de Tenerife. Todas las unidades permanecieron leales al Gobierno republicano por voluntad de sus tripulaciones, decisión mayoritariamente compartida por la oficialidad que, en términos generales, continuó en sus puestos, realizando frecuentes y comprometidos viajes a puertos extranjeros, aunque existieron tensiones entre oficiales y comités de barco, que en casos como el del *Campoamor* dieron como resultado la recuperación del mando, apoyados por un comando exterior llegado a Burdeos con este objetivo.



Campoamor.

A los pocos días del 18 de julio de 1936, la correlación de fuerzas estaba inclinada a favor del Gobierno de la República. De las doce unidades de altura de Campsa, que totalizaban 86.000 toneladas, sólo el citado *Badalona*, de 6.000 toneladas, y el *Campas*, de 8.000 toneladas, fondeado en Sevilla, quedaron en el bando nacional en un momento en el que la estructura de suministros estaba muy escorada del lado norteamericano, siendo el mayor porcentaje por cuenta de la Texas Oil Co, lo que, a través de Sovneft, inclinó a los republicanos hacia la Unión Soviética.

Como todo organismo y empresa de ámbito nacional, el monopolio se vio dividido en dos zonas y la Campsa republicana no cesó en sus esfuerzos por mantener activas otras fuentes de suministro: importando, mientras pudo y en la medida posible, de fuentes norteamericanas, francesas y rumanas. Una parte importante del petróleo americano llegó a España a bordo de barcos ajenos al monopolio: en una primera etapa, en los tanques de las unidades de Texaco. La República recurrió a todo tipo de estratagemas comerciales para hacer llegar los suministros a sus costas de la forma más segura posible.

Conclusiones

Tras una serie de tres artículos en los que, a través del análisis, la relación del petróleo y el mar ha sido tema central, podemos extraer las siguientes conclusiones: el petróleo nos ha dado lo mejor y lo peor: de una parte tenemos que la energía proporcionada por este tipo de combustible ha sido la base sobre la que se ha asentado el desarrollo del mundo, y en el fondo de los mares tenemos puestas las mayores esperanzas sobre las reservas petrolíferas existentes. Su comercio representa la mayor partida de la actividad marítima, a la vez que es el principal alimento de los medios de propulsión de los buques.

De otra parte, se muestra la cara negativa: nos encontramos con que el desarrollo de su uso conlleva la contaminación de las aguas, y la facilidad de propagación de sus vertidos arruina nuestros mares, haciendo difícil su control y determinación de responsabilidades. No obstante, la cooperación internacional se acrecienta, y el principio de que «quien contamina paga» prevalece; siendo la prevención la única fórmula válida para evitar o mitigar los desastres, ya que una vez que el petróleo se ha introducido en el agua, comienza otra batalla, más cruenta, difícil y costosa.

Por último tenemos que el control de las fuentes petrolíferas se ha convertido en la mayor preocupación de las potencias internacionales y, lamentablemente, cuando por esta razón se han desencadenado las grandes contiendas mundiales, el mar ha sido el principal escenario y los barcos sus grandes protagonistas.

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.

«MUSEU DE MARINHA» DE PORTUGAL

UM MUNDO DE DESCOBERTAS

Fernando DE LA GUARDIA SALVETTI



Historia del Museo



N el marco incomparable del Monasterio de los Jerónimos (joya arquitectónica portuguesa de estilo manuelino), se encuentra situado el Museo de la Marina portugués, rodeado del monumento a los Descubridores, la Torre de Belén, muy cerca del río Tajo y del punto de partida de los navíos portugueses en la ruta de los descubrimientos.

En reconocimiento a estas tradiciones marítimas y descubridoras de los navegantes portugueses, fue el rey don Luis quien se preocupó de escribir la historia marítima de Portugal, creando por Real Decreto de 22 de junio de 1863 el Museo de la Marina. Este museo, según testimonio del monarca, nace con la voluntad artística y cultural de conservar el pasado histórico (todavía vigente en la memoria colectiva nacional), el presente y el futuro. Durante los siglos XVI y XVII la reina doña María II contribuyó también al enriquecimiento del museo, al ofrecer a la Real Academia de Guardias Marinas, predecesora de la Escuela Naval, los modelos de los navíos de la Armada Real existentes en el Palacio de Ajuda (actual residencia oficial del presidente de la República).

El primer Museo de la Marina, ubicado en las instalaciones del antiguo Arsenal de la Marina, surge ante la necesidad de albergar el gran tesoro artístico de que disponían, a la vez que para salvaguardar y divulgar la gesta histórica de los navegantes portugueses, misión que fue llevada a cabo con acierto por su primer comandante director Joaquín Pedro Celestino Soares. En 1916 un incendio de grandes proporciones destruyó gran parte de la colección y

TEMAS GENERALES

piezas existentes. Veinte años más tarde, en 1936, el Gobierno encarga al comandante Quirino da Fonseca la reorganización del Museo Naval portugués, asumiendo como proyecto museístico prioritario la concentración y conservación de las piezas antiguas ya existentes en el siglo XVIII.

Al hablar del Museo Naval portugués hay que mencionar al gran benefactor, Henrique Maufroy de Seixas (1886-1948), hombre profundamente dedicado a los temas de la mar y que a su muerte donó al museo su valiosísima colección de objetos navales, consistentes en miniaturas, modelos y fotografías de inestimable valor artístico, histórico y cultural. Este acervo museístico, hasta su ubicación definitiva en el Museo de la Marina, permaneció provisionalmente entre 1942 y 1962 en el Palacio de los Condes de Farrobo (Palacio das Laranjeiras).

A instancias del Gobierno, durante este tiempo se forma una comisión instaladora encargada de estudiar y proponer un inmueble lo suficientemente digno y relevante para poder mostrar y exhibir al público todo el patrimonio artístico existente y futuro, eligiéndose el edificio anexo al Monasterio de los Jerónimos, por su carácter histórico y simbólico, como la opción ideal para la ubicación definitiva. Después de una profunda reestructuración orgánica y de darse las condiciones para comenzar una nueva singladura institucional, el



Pabellón para exposición de galeones, galeotas y navíos de la época.



Sala de entrada.

15 de agosto de 1962 el Museo de la Marina abre oficialmente sus puertas en las alas norte y poniente del Monasterio de los Jerónimos, construyéndose más tarde, junto al museo, un nuevo pabellón para exposición de galeones, galeotas y navíos de la época.

Con toda solemnidad, el día de su inauguración fue publicado por el *Diário de Notícias* portugués, en primera página, el siguiente titular: «Con a presença do Chefe de Estado e em cerimónia de envergadura, sobejamente justificada pela importância e pelo significado português de tudo quanto esta relacionado com os oceanos, e hoje inaugurado o Museu de Marinha». A partir de este momento el museo se convierte en uno de los más importantes, reconocidos y visitados por los ciudadanos portugueses y extranjeros, sintiéndose los portugueses orgullosos del Museo de la Marina.

El museo se compone de 15 amplias salas que hacen fácil el seguimiento. Todas están lo suficientemente documentadas para que el visitante se lleve una magnífica impresión de los hechos más importantes acaecidos en la vida marítima de Portugal. De todas ellas solamente se van a mencionar las más significativas.

Sala de entrada

Esta primera sala nos va a preparar para la visita y nos proporciona la estrecha relación que Portugal ha tenido con los descubrimientos y el impac-

TEMAS GENERALES

to en la creación de un mundo moderno. Aquí nos encontramos las estatuas de los primeros descubridores: Diogo Cao, Joao de Santarem, Diogo Gomez, Pedro Cintra, Gonzalves Zarco, Gil Eanes y Nuno Tristao, responsables de las principales exploraciones atlánticas y de la costa occidental de África. Estos navegantes rodean la estatua del infante don Enrique, conocido por el sobrenombre de *El Navegante*, verdadero arquitecto de los descubrimientos portugueses.

Como fondo se encuentra un gran mapa/planisferio, hecho por los colaboradores del museo, que ilustra las expediciones marítimas portuguesas y las principales rutas.

Sala de Oriente

En esta sala se nos muestra la importancia que tuvieron las relaciones comerciales y culturales para Portugal a través de la expansión por el Índico. Se exhibe un conjunto heterogéneo de objetos, provenientes de diferentes fuentes y épocas, que incluye: maquetas de embarcaciones orientales, piezas de mobiliario, ejemplares de pintura y de porcelana chinas. El exotismo está presente en la sala, y en especial en las armaduras de samurai de finales del siglo XVI.



Sala de los Descubrimientos.

Sala de los Descubrimientos

Sala importante dedicada a los descubrimientos portugueses. Nos muestra el periodo más universal y emblemático de la historia de Portugal. No se trata de un periodo glorioso de la hegemonía política y religiosa de un país occidental, sino que contribuye al nacimiento de un mundo moderno donde los océanos se transforman en vías de comunicación.

La expansión marítima portuguesa se hizo por hombres y navíos. Parece lógico que las estatuas de los reyes don João II y don Manuel, impulsores de las expediciones a ultramar, figuren de forma destacada. Las naves empleadas y los tipos de embarcación, carabela latina, carabela redonda o galera, nos dan idea del tipo de expedición llevada a cabo por los navegantes portugueses.

Esta sala también nos muestra de forma destacada los ejemplares que documentan los progresos realizados en la construcción naval, los instrumentos de navegación astronómica y la cartografía náutica de la época.

Sala del siglo XVIII

Esta sala está dedicada a la actividad naval portuguesa en el siglo XVIII, donde se encuentra expuesta la maqueta de la fragata *Don Fernando II* y



Fragata *Don Fernando II* y *Gloria*.

TEMAS GENERALES

Gloria. Construida en 1843 en Damão (India) y destruida por el fuego en 1962 en el estuario del Tajo, fue el último de los navíos que realizó la ruta de las Indias con las velas como único medio de navegación, transformándose más tarde en escuela de marinería y después en la sede de la brigada de artillería.

Sala de los siglos XIX y XX

En esta sala se encuentran cerca de 60 maquetas que nos muestran la evolución de la Marina de Guerra portuguesa y las actividades realizadas. Destacan algunos de los navíos que participaron en hechos históricos y significativos, como las corbetas *Mindelo*, *Alfonso de Albuquerque* y el crucero *Adamasto*, embarcación que participó activamente en el movimiento revolucionario que condujo a la implantación de la Primera República portuguesa, además de haber participado en algunos combates durante la Primera Guerra Mundial.

También se refleja la historia del buque escuela *Sagres*, verdadera embajada itinerante de la Marina portuguesa.

Sala Henrique Maufroy de Seixas



A don Henrique Maufroy de Seixas (1846-1942), investigador y hombre de mar, se debe en gran medida el levantamiento y preservación de los fondos de esta institución. Persona de rigor y perseverancia, se rodeó de un gran equipo de técnicos procedentes del arsenal de la Marina que reprodujeron con enorme realidad técnica y artística la mayoría de los modelos de navíos expuestos.

Para garantizar este rigor, Maufroy de Seixas recorrió diversas fuentes de información: documentos, escritos, planos, imágenes, etc., tanto dentro como fuera del país. Así, el visitante puede contemplar el conjunto de las valiosas colecciones que constituyen el eje fundamental



Sala del camarote real.

de los fondos de esta institución, destacando algunos de los modelos más emblemáticos, como la galeota grande, el bergantín real y las embarcaciones de recreo de la Casa Real.

A su muerte donó al museo sus colecciones privadas de navíos antiguos, fotografías, diseños, planos y otros documentos de un valor incalculable.

Sala del camarote real

En esta sala podemos apreciar los camarotes originales utilizados por los últimos reyes portugueses don Carlos y doña Amelia en su yate *Amelia*, de 70 m de eslora. Los camarotes fueron recuperados y conservados por el museo en 1938, cuando el yate fue desguazado. Al más genuino estilo inglés, los camarotes proporcionan un ambiente acogedor y privado, donde se vislumbra la vida a bordo de la familia real portuguesa.

El *Amelia*, por circunstancias históricas, se convirtió en uno de los navíos portugueses más emblemáticos. Adquirido por don Carlos para llevar a cabo campañas científicas, fue también protagonista de los viajes de Estado de la familia real, dando así una muestra de la afición de los monarcas por la mar.

Después de la implantación de la República, el *Amelia* se convirtió en el aviso *Cinco de Octubre*.

TEMAS GENERALES

Pabellón de las galeotas

En este pabellón se materializan en su tamaño original algunas de las embarcaciones descritas anteriormente, como las galeotas reales y embarcaciones fluviales. Justo a la entrada podemos observar el yate real *Sirius*, seis magníficas galeotas del siglo XVIII y embarcaciones a remo ricamente decoradas y utilizadas por la familia real y altos dignatarios en navegaciones por el Tajo.

También alberga parte de la historia aeromarítima portuguesa: los hidroaviones, entre los que se encuentra el *Santa Cruz*, en el que los aviadores Gago Coutinho y Sacadura Cabral realizaron la primera travesía aérea del Atlántico Sur en 1922.

Otros servicios

El Museo de la Marina cuenta con un numeroso equipo de colaboradores e investigadores para llevar a cabo los trabajos de restauración y mantenimiento de las salas. Entre sus prioridades se encuentran las exposiciones sobre temas



Pabellón de las galeotas.

marítimos de actualidad que el museo organiza temporalmente en sus instalaciones. Los servicios de apoyo al museo son:

- La biblioteca, con más de 10.000 obras (exceptuando las publicaciones periódicas), dispone de una vasta documentación sobre los más variados temas marítimos.
- Archivo, con cerca de 60.000 imágenes, que nos dan testimonio de los hechos ocurridos desde el siglo XIX hasta nuestros días.
- Archivo de diseño y de planos, con más de 1.500 planos de navíos antiguos, buques mercantes y embarcaciones de pesca, recreo y tráfico fluvial.
- Talleres de restauración, modelismo naval, conservación de cuadros y piezas antiguas.
- Tienda de objetos, bien surtida de efectos marítimos para la venta a los visitantes, y cafetería para tomar un refrigerio y descansar antes de partir hacia otra singladura.

Conclusión

Depositario de un patrimonio único, el Museo de la Marina contribuye diariamente a la formación cultural e histórica de todas las personas que lo visitan. Contribuir y divulgar la historia marítima de Portugal es una de las principales misiones del museo. Como resumen de lo manifestado, resaltar su importancia en el ámbito marítimo, siendo uno de los museos portugueses más visitados por los ciudadanos tanto nacionales como extranjeros.





«Los Colores». (Foto: M. Torres Alles).

LA NOCHE MÁS LARGA DE LA VIGA: NAUFRAGIO EN LA ARMADA DE LA GUARDIA DE LA CARRERA DE INDIAS

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ
Doctor en Historia

Justificación



N el año 2005 coincidí en un Congreso sobre Historia de América Latina con el excelente hispanista y profesor emérito de la Oxford University Sir John Elliot (1). Durante la cena me indicó que buscaba un documento de mediados del seiscientos en el que unos náufragos españoles describían la colonia británica de Bermuda. Esta información le resultaba sumamente interesante para su libro de próxima aparición sobre los contrastes entre los imperios español e inglés (2). Me ofrecí a ayudarlo y, unos días después, di con el documento en cuestión, ayudado por la inestimable colaboración del eficiente personal del Archivo del Museo Naval de Madrid. Como la curiosidad era grande, me enfrasqué en su lectura antes de su envío a mi ilustre colega. A su término me pareció interesante reflejar las vivencias de aquellos marinos en situación tan comprometida como es siempre la de un naufragio.

El documento: autor, destinatario y objetivo

El encabezamiento del documento comienza así: «Relacion de la perdida de la Vrca *la Viga*, y el Patache *el Galgo* que viniendo navegando con la Armada Real de la guardia de la carrera de las Indias, el año de 1639, General el Senor Dn. Geronimo Gomez de Sandoval, Cavallero de la orden de Santiago, y del Consejo de Guerra de S. M. vararon en la Isla de la Bermuda» (3). El texto está redactado a partir del 9 de febrero de 1640 en Bermuda por Juan de Rivera y Saavedra, escribano mayor (4) de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias (5), y que estaba bajo el mando del general Jerónimo Gómez Sandoval. El escrito de Rivera está dedicado a Diego de Osma, cura de la parroquia de Santa Ana de Triana en Sevilla. De la lectura de este documento

TEMAS GENERALES

se desprende que el autor estaba sumamente agradecido a la Providencia divina porque, a pesar de las desgracias acaecidas durante su travesía, había salvado la vida para contarlo. En este sentido es muy aclaratoria su dedicatoria al cura de Triana:

«Con relación de todo lo sucedido por ella, que estando en el forzoso retiro y desierto coto de la Bermuda donde nos condujo la fortuna adversa en la palmerina choza que habito, entendí en darla al papel dedicándola a V. M., para que estos rasgos de rasguño, sirban que muestren en tanta pequeñez de obra el grande fondo de mi voluntad y me acrediten de agradecido.»

A continuación detallamos el naufragio de la urca *La Viga* y el patache *El Galgo*, aunque nuestra mayor información corresponderá al primer caso, dado que nuestro informante, el escribano Juan de Rivera, estaba a bordo de este buque. También nos hemos permitido narrarlo dramáticamente con el fin de darle una mayor intensidad al relato que nos legó este náufrago español del siglo XVII.

La travesía

El 20 de septiembre de 1639, la ciudad de San Cristóbal de La Habana despedía con júbilo a la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias y a su comandante, el general Jerónimo Gómez de Sandoval. La flota debía dirigirse en derechura hacia España gobernada por el piloto mayor Alonso Bautista, el cual trazaría en las cartas la singladura más adecuada para los buques que componían la escuadra. La ruta se iniciaba en la propia costa cubana, ascendiendo en dirección al noroeste, a través del peligroso canal de las Bahamas y, a partir de aquí, continuaba su subida con el mismo rumbo, mediando entre el cabo de Virginia y las Bermudas. Logrado el paralelo 38, la flota aprovecharía los vientos reinantes para, en dirección este, viajar con seguridad hacia las Azores y Europa.

Durante la travesía, Gómez de Sandoval ordenó que se cumplieran las preceptivas normas de la Corona española en lo referente a la visita de las naves que comandaba. Siguiendo sus instrucciones, el 17 de octubre se formó una comisión en la capitana de su Armada, compuesta por un veedor general, un contador, un sargento mayor, un alguacil real y un escribano —el propio autor del documento, Juan Rivera y Saavedra—. Entre aquel día y los dos siguientes se inspeccionó la nave almiranta, la urca *La Vitoria*, los patache *El Galgo* y *La Margarita*, el navío *San Diego* y la urca *La Viga*. El 21 de octubre, el estado de la mar empeoró decididamente y la comisión tuvo que interrumpir las visitas, quedando alojada momentáneamente en la última embarcación inspeccionada, *La Viga*.

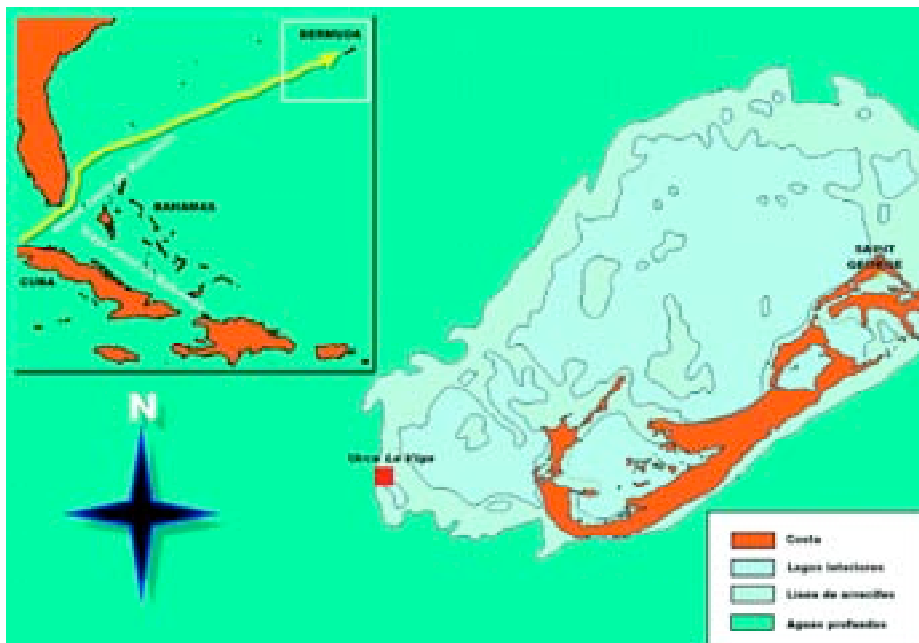
El naufragio de *La Vega*

La caída de la noche trajo malos augurios para los tripulantes de la urca *La Vega* (6). Un fuerte viento soplaba desde barlovento y con muchas dificultades podían seguir el rumbo que marcaba el farol de la nave capitana. Ésta se veía a duras penas por la amura de la urca, mientras capeaba también el temporal como podía. El piloto de la nave frunció el ceño en varias ocasiones, maldiciendo en voz baja mientras pensaba que la zona donde se encontraba el barco, entre la costa de Florida y la isla Bermuda, no era la más adecuada para maniobrar con aquel viento. Hacia las dos de la mañana, *La Vega* pareció encabritarse como un corcel asustado, e inmediatamente un fuerte golpe, seguido de un ensordecedor ruido, pareció sentenciar el barco a desfondarse contra unas traidoras peñas. Apenas se habían repuesto del susto los atribulados tripulantes cuando se recibieron órdenes urgentes del capitán de la nave para que se dispararan dos piezas de artillería. Era la señal acordada para avisar al resto de la escuadra del peligro que penetraba profundamente en las maderas de *La Vega*. La tripulación corrió frenéticamente a cumplir con aquel mandato que, en parte, podía garantizar su supervivencia, porque ninguno de ellos podía imaginarse cuánto aguantaría su embarcación sin deshacerse y, llegado este último caso, no sería nada despreciable la ayuda que los otros barcos de la escuadra podrían facilitarles. Cuando aún flotaba en el aire el sabor amargo de los cañonazos, los tripulantes del infortunado buque, aliviados al observar cómo los faroles del resto de buques de la escuadra se alejaban, volvieron a preocuparse de su comprometida situación (7). El mar, lejos de haberse encalmado, batía con mayor violencia los costados maltratados de la urca, que amenazaba con destrozarse definitivamente. El horror se instaló como un pasajero más a bordo de *La Vega*, aunque los esforzados marineros continuaron maniobrando velas y cabos, negándose así a dejarse morir en aquella oscura noche. La situación era cada vez más caótica. Los jirones de la lona entorpecían los movimientos de la tripulación sobre cubierta y, poco a poco, el ánimo comenzó a fallar entre sus componentes. Algunos pasajeros empezaron a gritar, presos del pánico más absoluto, mientras un nuevo embate del cruel mar hacía quejarse de dolor a las maltratadas cuadernas de la embarcación. Sólo la resuelta determinación del capitán Mateo Lorenzo y el sergento mayor Félix Garci González, ayudados por otros firmes integrantes de la tripulación (8), serenaron a los marineros. Repuesta en parte la disciplina a bordo de *La Vega*, pese a las ingratas circunstancias, el capitán Mateo Lorenzo ordenó que se cortaran todos los mástiles del buque. De aquella manera se evitaría que cualquier estructura de la arboladura ofreciera resistencia a las ráfagas que azotaban la urca y, en consecuencia, se suavizarían los encontronazos continuos contra los peñascos. Pronto, bajo la acción de hachas y navajas, las jarcias quedaron tendidas en cubierta, ajenas ya al servicio del aparejo de la nave a la que estaban destinadas. Seguidamente y con un gran estrépito,

los mástiles cedieron a los golpes de los marineros y cayeron sobre las tablas de la cubierta. A partir de aquel momento, el atronador fragor de los elementos desatados era sólo alterado por el ruido incansable y monótono de las bombas de achique, que trabajaban continuamente. Después, ya no quedaba mucho por hacer. Algunos tripulantes terminaron de cortar los mástiles y cualquier otro trozo de madera superflua para que, en caso de que *La Viga* finalmente se hundiera, les sirvieran como balsas o flotadores improvisados. Otros, sin embargo, se recogieron en algún rincón mientras recordaban a sus familias ahora tan lejanas; Sevilla, Cádiz, Bilbao, San Sebastián, Badajoz, La Habana o Veracruz se convertían en pensamientos turbios a los que aquellos hombres se agarraban tozudamente. Al final, pensaron también en sus almas, pues no era conveniente que un buen cristiano se presentara ante el Divino sin tener sus cosas terrenas en orden, así que, silenciosamente, una oración se asomó lentamente a los labios de los marineros y pasajeros de la condenada urca.

El alba alumbró al desgraciado barco descubriendo a los desesperados y agotados tripulantes contemplando con estupor cómo *La Viga* se encontraba encallada a unas escasas tres leguas (9) (casi 17 kilómetros) de lo que parecía la isla Bermuda. La alegría indescriptible de los marineros se enfrió cuando un vigía informó de la presencia de otro buque naufragado: era el patache *El Galgo* (10). Éste se encontraba a una media legua (casi tres kilómetros) a proa de la urca y, en su posición, se encontraba bastante más cerca de la prometedora costa. Su tripulación ya había comenzado el desalojo del patache mediante balsas de fortuna que eran remolcadas a remo por una lanchuela. A bordo de *La Viga* el júbilo volvió a recuperarse, porque la presencia de la otra tripulación, así como la existencia de los restos de *El Galgo*, aumentaría las posibilidades de supervivencia de todos los náufragos. Por otro lado, el mar aparecía vacío de cualquier presencia de otros buques españoles en la zona, lo cual sólo podía significar que la escuadra no había advertido la pérdida de aquellos dos buques. En consecuencia, era impensable que Gómez de Sandoval volviera a buscarlos mientras custodiaba los caudales del rey en la flota.

Recuperadas brevemente las fuerzas y asumido que sólo dependían de ellos, los integrantes de la tripulación de la urca reanudaron sus trabajos para reflotarla. El capitán Lorenzo realizó una inspección del casco, auxiliado por el carpintero, que demostró los graves daños que había sufrido durante el encontronazo y en el vaivén continuo provocado por el oleaje de la noche. La conclusión era triste y evidente: había que abandonar el buque inmediatamente. El mar había amainado y la tripulación comprendió que era el momento más adecuado para iniciar el desalojo de la nave condenada. Puestas las manos a la obra, pronto varias balsas estaban amarradas en los costados de *La Viga*. Además, desde cubierta los marineros observaron cómo desde la costa se dirigían al patache *El Galgo* algunas embarcaciones de vela latina repletas de nativos que, finalmente, abordaron la nave española. Un tanto preocupados, desde la urca no perdieron detalle de lo que ocurría a bordo del otro desa-



Recreación de la ruta de la urca *La Viga* hasta su naufragio en 1639.
(Fuente: <http://www.tedytucker.com>)

fortunado barco. Uno de aquellos extraños botes se acercó decididamente a *La Viga*. El patrón, un marinero inglés, subió a bordo con prontitud y fue conducido a la cámara del capitán, donde con un intérprete explicó que deseaba ayudarlos y, al tiempo, les informó que Bermuda estaba bajo pabellón inglés y su gobernador había dado órdenes de auxiliarles en lo necesario. La alegría se desató entre los náufragos españoles y el capitán comisionó a varios oficiales y funcionarios reales para que desembarcaran para tratar las condiciones de la ayuda ofrecida por el funcionario inglés.

En tierra

Cuando, en la tarde del 22 de octubre de 1639, la comisión de *La Viga* partía hacia tierra embarcada en una lancha, los españoles observaron consternados cómo los solícitos lugareños de Bermuda habían entrado a saco en el patache. En palabras del autor, el escribano Juan Gómez Saavedra, «Estos trogloditas ingleses llegando a aquel maderoso cuerpo, tantos y tan aprisa por el subían y bajaban que aun a los duros leños su insaciable hambre no perdo-

naba» (11). Después del desembarco en la isla, los españoles fueron informados que se encontraban a unas cinco leguas (casi 28 kilómetros) al sur de la sede del gobierno inglés en la ciudad de Saint George (12) y, acompañados por el solícito patrón inglés, fueron alojados en una posada cercana al lugar de la pérdida de los buques. Allí encontraron al capitán Francisco Martín, comandante del patache *El Galgo*, que ahora meditaba sobre las próximas acciones que debía llevar a cabo: acomodar a la tripulación naufragada, preparar víveres y vestuario suficiente y asegurar el armamento a bordo de los buques. Entre el capitán Martín y los recién llegados se acordó que él mismo y el sargento mayor volverían al anochecer al lugar del naufragio para inspeccionar los restos del patache e informar al capitán de *La Viga* de la situación en tierra. La noche transcurrió sin sobresaltos y, al atardecer del día siguiente, domingo 23 de octubre, capitán y sargento volvieron para detallar cómo el patache estaba completamente destruido y la urca estaba embarcando tanta agua por proa que ésta ya salía por las escotillas.

Después del abandono de los buques y siguiendo las indicaciones del gobernador inglés, los naufragos entregaron todas las armas almacenadas. También se realizó una cuenta de los tripulantes de mar y guerra que habían desembarcado en Bermuda, arrojando un total de 160 personas, cifra que, contando a los oficiales, funcionarios reales y pasajeros que estaban a bordo de *La Viga* y *El Galgo*, arrojaría un total de 200 naufragos. En los días siguientes, los españoles fueron alojados, mientras trataban de conseguir descargar de la urca y del patache toda la artillería. En su solicitud a las autoridades de la isla pesaba el hecho de que ambos buques eran militares y no mercantes, pero el gobernador no se doblegó a aquella petición y se excusó diciéndoles que debía mandar una notificación a su soberano para que decidiera al respecto. Al tiempo y solícito, les informó que la artillería sería descargada y puesta al recaudo de la guarnición inglesa en la isla. Los días pasaron lentamente para los marineros españoles que empeñaron su tiempo en negociar la salida de la isla, contratando para ello los servicios de alguno de los buques ingleses que fondeaba en Saint George para comerciar con ropas y manufacturas y cargar tabaco (13). Nuestro narrador nos cuenta, con todo lujo de detalles, cómo el gobernador y sus asesores bloquearon continuamente estos tratos porque tenían la intención de venderles un buque que se construía en el puerto del mismo Saint George. Finalmente, los ingleses ofrecieron aquella embarcación por 12.000 pesos, extremo que enfureció a los naufragos porque aquella cantidad era totalmente injusta: «...siendo tan pequeño, no de buenas maderas, de mala fabrica y mui poca clavazon». Los oficiales y funcionarios españoles rechazaron aquella oferta de plano y sostuvieron que permanecerían en la isla hasta comunicarse con el embajador español en la corte inglesa. La situación se tornó tensa y los ingleses los amenazaron con dejarles de alimentar y, en su caso, si los naufragos provocaban desórdenes serían reprimidos con dureza. Situación complicada, sin duda. Los ingleses

retomaron las conversaciones rebajando el precio del barco hasta los 7.500 pesos, costo que los españoles, presionados, no tuvieron otro remedio que aceptar. Así, después de 104 días de permanencia en la isla Bermuda el navío adquirido, bautizado como *El Salvador*, se hizo a la mar el 3 de febrero de 1640 con 160 almas a bordo bajo el mando del capitán Francisco Martín. Apenas una semana después, el 9 de febrero de 1640, los 40 naufragos restantes se embarcaron en una urca inglesa que regresaba hacia Inglaterra.

Epílogo

Desconocemos el destino final del total de los naufragos de la urca y el patache de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias porque el documento acaba justo aquí, a la salida de este buque hacia Inglaterra. Aunque sabemos que el conrmaestre de *La Viga*, Diego González, llegó con bien a España, ya que la Casa de Contratación le pidió que informara sobre los extremos de la pérdida del buque (14). Por último, destacamos que los restos de la urca *La Viga* fueron encontrados por el buceador Ted Tucker en 1959, el cual confirmó que la mayoría del cargamento y equipo de la embarcación ya había sido saqueado en tiempos del siniestro (15). Desde entonces, los maderos gastados por el paso del tiempo y la acción del agua y el salitre descasan definitivamente en el fondo del Atlántico, jalonando así, en unión a cientos de pecios más, un largo camino de esfuerzo y dolor legado por los marinos españoles en la unión de España con su imperio de ultramar.



TEMAS GENERALES

(1) XIV Congreso AHILA: *Europa y América: Paralelismos en la distancia*, celebrado en Castellón de la Plana del 20 al 24 de septiembre de 2005 y organizado por la Universitat Jaume I.

(2) ELLIOTT, J. H.: *Empires of the Atlantic World. Britain and Spain in America 1492-1830*. Versión inglesa, ya en prensa, en Yale University Press. En España será publicada por la Editorial Taurus y verá la luz probablemente en la primavera del año 2007.

(3) El documento de 16 folios fue recopilado por Martín Fernández Navarrete en el siglo XVIII en Sevilla en la Biblioteca del conde de Águila. Actualmente se encuentra en el Museo Naval de Madrid en el fondo de la colección de documentos del mismo Fernández Navarrete. Número de catálogo 1.400 (Nav. XXIV. Fol. 300. Dto. 45). Aparecieron publicados en VICENTE VELA, V.: *Índice de la colección de documentos de Fernández Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1946. Más recientemente, han aparecido en un facsímil de esta última obra, publicado por Kraus-Thomson Organization Limited en Nendeln (Liechtenstein), 1971.

(4) En el momento de la redacción del escrito, Juan de Rivera y Saavedra era escribano real destinado a la Sala del Crimen de la Justicia en la ciudad de Sevilla. Asimismo, ostentaba el cargo de notario de la Sagrada Religión de San Juan.

(5) La organización de la Carrera de Indias necesitó de la implantación de un efectivo sistema de escolta. Éste se garantizaría por la Armada de la Guardia de la Carrera que citamos en este trabajo y que cumplía su misión entre el Caribe y la Península. A su vez, estaba complementada por la Armada de Barlovento, con base en Puerto Rico, y la Armada del Mar del Sur, con puerto en El Callao.

(6) Embarcación destinada a la carga, bastante ancha especialmente en el centro y cuyo origen se encontraba en la tradición constructiva naval del norte de Europa, teniendo su antecedente inmediato en la coca medieval.

(7) La maltrecha escuadra de Jerónimo Gómez de Sandoval había iniciado su periplo en Sanlúcar el 6 de marzo de 1639, transitando por el puerto de Cádiz desde donde había partido a ultramar el 20 de mayo de 1639. Los continuos retrasos obligaron a Gómez de Sandoval a aplazar su partida de Cuba hasta después de agosto, lo que aumentaba considerablemente los riesgos de una travesía, ya de por sí muy complicada. Después de la pérdida de la *La Viga* y *El Galgo*, la flota que protegía (cuatro galeones) y su armada arribaron a Cádiz en tornaviaje el 23 de diciembre de 1639.

(8) La nómina que cita Rivera es la siguiente: veedor general Pedro de Villarreal Arizeta, contador Antonio de Guraya Lezama, alguacil real Gregorio de Cañizares, alférez real Juan de Olazábal, cabo de escuadra Pedro Ruiz de Mármol, el pasajero Sebastián Pérez y otros que no son detallados.

(9) La legua española terrestre correspondía a 5.572,7 metros actuales, mientras que la legua marítima equivalía a 5.555,55. Desconocemos cuál de las dos referencias utilizaba el escribano Juan de Rivera al relatarnos el naufragio pero, como la diferencia no es mucha, hemos redondeado al alza.

(10) Bajo esta denominación se encuadra una variada tipología de embarcaciones, pero que mantiene unas características bastante uniformes: pequeño desplazamiento, muy marinero, y utilizado en el comercio de cabotaje, asimismo en tareas de aviso y correspondencia.

(11) *Ibidem*.

(12) Aunque los marinos españoles ya habían avistado Bermuda desde los primeros años del quinientos, será a partir de 1609, también como consecuencia del naufragio de un buque inglés, el *Sea Venture*, cuando comience el asentamiento europeo en la isla.

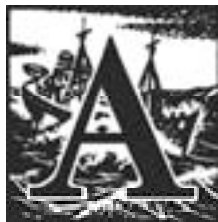
(13) Algunos hechos puntuales de su estancia fueron: el domingo 20 de noviembre falleció Antonio Rodríguez, soldado de Sanlúcar que había estado destinado en *La Viga*.

(14) Archivo General de Indias, Indiferente, 435.L.10, F.117. Fernando Ruiz de Contreras al presidente de la Casa de Contratación, 22 de mayo 1640.

(15) FLYNN P. Erik: *Treasure Hunters: Treasure Hunting Ventures*, 2002, World Wide Web, URL, <http://nautarch.tamu.edu/shiplab/>, Nautical Archaeology Program, Texas A&M University. [Consulta: 22 de diciembre de 2005]. Cfr. También SMITH, R.: *New World Shipwrecks, 1500-1800: A Compendium of Site*.

EL PACÍFICO, UN MAR ESPAÑOL

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN



L escribir este artículo, la fragata *Álvaro de Bazán* habrá culminado, en su viaje de resistencia, la circunnavegación del Globo. Este acontecimiento naval, que por su importancia pasará a los anales de la historia de la Armada, me ha hecho considerar, dentro de la totalidad de su derrota, la parte referente al Pacífico, no como detalle de sus navegaciones parciales y escalas, sino como una reflexión general que ayude a comprender mejor el papel de España,

que por razón de primogenitura hizo que el Pacífico se convirtiese en un mar español.

Para comprender mejor las situaciones que se producen en un determinado momento conviene siempre retroceder un poco en el tiempo y en el espacio, pues el sujeto histórico depende en muchos casos de causas y sucesos anteriores.

La presencia de España en el Pacífico no fue casual, como a primera vista puede parecer. Para llegar a ello, partiremos de la individualidad geográfica española dentro del entorno europeo, que hizo que la novel nación se convirtiese en una realidad histórica.

La situación estratégica de Europa en el siglo xv va a ser el punto de arranque y de aplicación que multiplicará los esfuerzos derivados de una situación que, por lo compleja y complicada, será la razón fundamental de que se produzcan los grandes descubrimientos geográficos.

Puede decirse que Europa vivía en esos años en un circuito cerrado, aunque parezca lo contrario; y desde una perspectiva global de la historia, totalmente aislada y sin posibilidades de expansión. Por el norte, la capa de hielo del Polo le cerraba por completo el paso a las latitudes septentrionales; por el oeste, seguían los dos *Finís Térrea*; por el sur, el Mediterráneo continuaba siendo el centro de gravedad del tráfico marítimo, pero con una gran diferencia con el *Mare Nostrum* romano, pues en aquella época en sus dos orillas, la septentrional y la meridional, regían las mismas leyes, la misma

TEMAS GENERALES

lengua y las mismas organizaciones políticas, de forma que la navegación y el intercambio comercial discurrían seguras; pero en el siglo XV, las dos orillas eran enemigas acérrimas, pues desde la conquista de todo el norte de África por los árabes y su islamización, la navegación y el intercambio de bienes era peligroso y siempre muy difícil, de tal forma que hasta los tiempos del rey de Castilla, Alfonso XI, que conquistó Gibraltar y Tarifa, el paso del Estrecho estaba totalmente prohibido a los barcos. Y por el este de Europa, las comunicaciones con los países orientales, aunque difíciles y lentas, fueron posibles mientras el Imperio bizantino subsistió, pero desde la caída de Constantinopla en manos de los otomanos en 1453 esta débil comunicación se cerró para Europa. Y aunque algunos países, especialmente los venecianos, lucharon por continuar el comercio de la seda, de las especias y del oro, la comunicación con Asia central quedó prácticamente vedada para los europeos.

Estos dos hechos, la supresión del comercio de las especias y la drástica disminución del oro al cerrarse las dos fuentes tradicionales del Próximo Oriente y las rutas del desierto, produjeron unas crisis que aprovecharon los portugueses y los castellanos para lanzarse al océano; Portugal hacia África y la India, Castilla hacia América. Se ha culpado a los españoles de su sed de oro durante la conquista y colonización de América. No es del todo cierto; esta sed aurífera era de todos los europeos, pues la escasez del rico metal en nuestro continente lo convertía en el mayor símbolo de poder, y el que lo alcanzase se aseguraría prácticamente la hegemonía europea.

En resumen, a finales del siglo XV Europa, encerrada en sí misma, no tenía salida. El Renacimiento no era más que la llegada del final del ciclo histórico medieval. Por ello se puede considerar al año 1492 como crucial, ya que los viajes de los españoles y portugueses abrieron unas áreas de expansión jamás soñadas, que cambiaron por completo las líneas de acción históricas, que se limitaban hasta entonces a la península de Eurasia, hecho que consiguió cambiar la ciencia, las costumbres, el comercio, e hizo nacer en el espíritu del hombre la visión global de la Historia que ha llegado hasta nuestros días, en que prácticamente se ha cerrado este ciclo.

Causas de la expansión marítima española

Bajo un punto de vista marítimo, la situación geográfica de la península Ibérica, avanzada entre dos mares y mirando a dos continentes, va ser la principal razón de su creciente importancia y clave en su expansión marítima. Pero todos los sucesos históricos que se derivan de esta posición netamente geográfica no hubiesen alcanzado la cota y la importancia que han tenido si la individualidad territorial no hubiese ido acompañada de una unidad política.

Nada fue casual, como se pretende hacer creer con argumentos de base lógica pero sutil e inexacta, que han llevado en algunos casos a ensombrecer la grandeza de la obra española, pero nunca a borrarla. Y fue así porque la España del siglo xv, junto con Portugal, eran las naciones de Europa mejor preparadas para la expansión marítima.

En el caso español, la expansión ultramarina se produjo porque las partes de la nueva nación contribuyeron con su propia experiencia. Castilla asumió la dirección por su tradición, ganada con su espíritu de cruzada y mayor densidad de población, pero fundamentalmente por su experiencia marítima obtenida en los años anteriores. La conquista de Canarias por Castilla fue un acontecimiento de importancia nunca suficientemente apreciada en la expansión marítima española y un vínculo natural entre la reconquista peninsular y la conquista ultramarina.

Aragón aportó su gran experiencia comercial adquirida en la Edad Media en sus incursiones por el Mediterráneo y el norte de África. Los mallorquines, con su importante escuela cartográfica, proporcionaron técnicas de un valor incalculable para los levantamientos de planos y cartas. La experiencia de gallegos, asturianos, santanderinos y vascos en la pesca de altura en el Atlántico los había hecho hábiles pilotos y constructores navales; pero también habían adquirido experiencia comercial con el auge del comercio lanero establecido con el norte de Europa, que hizo a los puertos norteños desarrollados y prósperos.

Por otra parte, el avance de la reconquista en la Andalucía occidental proporcionó a Castilla otro litoral atlántico, cuya capitalidad asumió Sevilla, donde se estableció una fuerte comunidad comercial a partir de su conquista por Fernando III el Santo, que junto con Cádiz jugaron un papel de vital importancia para la economía española y sus relaciones ultramarinas.

Todas estas características de la joven nación española fueron las que proporcionaron un imperio, netamente marítimo por razones geográficas, y netamente castellano por razones de descubrimiento y colonización; pues como dice Salvador de Madariaga, «el descubrimiento lo hizo Castilla y no Aragón». Así, mientras Fernando el Católico y luego Carlos V viajan por toda Europa, sus súbditos castellanos, extremeños, andaluces y norteños salen como enjambres a Occidente a través del océano, volviendo la espalda a Europa y aportando a la historia un Nuevo Mundo.

Y para lograrlo fue necesaria la previa unidad nacional, con las peculiaridades de descentralización y mando de una de sus partes, Castilla, condición ésta fundamental que dio a España la supremacía en Europa y que la puso en disposición de afrontar con éxito la empresa ultramarina; fruto, como dice el capitán de navío Mahan, «de un carácter aventurero, aguerrido, sobrio, sufrido y profundamente patriótico del español».

La importancia de los espacios geopolíticos

En las últimas décadas del siglo xv y primeras del xvi se hizo el más formidable esfuerzo para la ampliación del mundo. Causas de orden material y moral contribuyeron a determinar la tendencia geopolítica que iba a llevar a España al Nuevo Mundo.

Algunas de estas causas son de orden general; entre ellas, el espíritu de lucro y el querer controlar directamente los mercados y las rutas de extremo oriente, de donde procedían las especias, la seda y el oro. El afán de enriquecerse rápidamente inducía a subsistir a los árabes como intermediarios aprovechados del tránsito de mercancías entre Oriente y Occidente, mucho antes de que los turcos bloquearan los puertos de Egipto y Siria en beneficio propio y exclusivo. Junto al incentivo económico estaba el religioso; el deseo de alcanzar la fabulosa tierra del preste Juan, de encontrar el Paraíso Terrenal y de convertir a los indígenas de estas tierras al cristianismo, como reflejo del espíritu de cruzada del medioevo, es también importante. Y también el incentivo de la aventura, despertado por las narraciones de los viajes y por los mitos prodigiosos de ignoradas tierras (El Dorado), tendrá su papel. Éste es el sujeto de los descubrimientos, y sin comprenderlo faltaría el elemento esencial, el motor de los mismos.

Será el Renacimiento. Y éste el que cree un tipo de hombre particular: independiente, libre, de fuerte personalidad, imaginativo, creador, con espíritu de empresa, de aventura heroica y gloriosa y de gran capitán a estilo antiguo, que rompe los marcos intelectuales, sociales y geográficos de la Edad Media, que acepta el peligro por la fama, el renombre y el provecho personal que pueden reportarle.

Finalmente, las posibilidades. Los progresos técnico (cartografía, construcción naval, brújula) corren parejos con los adelantos en las concepciones geográficas. El mundo de Ptolomeo, esférico y con una distribución equivocada de los continentes y océanos, permite fomentar ilusiones sobre nuevas rutas que la realidad irá destruyendo o desvirtuando.

A la vista de todo ello, las diversas causas que confluyen en preparar la época de los grandes descubrimientos puede resumirse en una consigna breve: «llegar a las Indias». Para cumplirla, teniendo al mismo tiempo el máximo de probabilidades de éxito en la empresa, no había en la Europa del siglo xv otros países que los de la península Ibérica. No es posible hablar de circunstancias históricas eventuales. Se trata de una verdadera preadaptación de España y Portugal a los descubrimientos y colonización de América, África y el Pacífico; de una realidad geopolítica viva e indiscutible.

La síntesis de los descubrimientos españoles en América, desde el punto de vista geopolítico, responde a la distribución de los espacios vitales de aquel continente. El contacto de España con América se realiza siguiendo tres direcciones fundamentales: la ruta septentrional, que cae fuera del campo óptimo

de las posibilidades hispanas, y las rutas central y meridional, que fueron los caminos sustanciales de la hispanización del continente americano.

El núcleo fundamental de expansión lo constituye el espacio del Caribe, el cual facilita las tendencias hacia América del Norte por el golfo de México y hacia América del Sur por Panamá. En este sentido, los descubrimientos españoles ofrecen rumbos divergentes.

Dentro del espacio del Caribe, el núcleo del cual parten las iniciativas geopolíticas radica en la isla que los descubridores bautizaron con el adecuado nombre de La Española. Desde los primeros viajes colombinos esta isla se convierte en centro de la colonización; de ella parten las primeras expediciones que convirtieron aquel mar en *Mare Nostrum* hispano. Se actuó sobre Puerto Rico y las pequeñas Antillas, sobre Jamaica y Cuba, y, algo más tarde, sobre la costa opuesta que recibió el nombre de Tierra Firme. También partieron de La Española las primeras tentativas de exploración de la costa norteamericana de La Florida y Misisipí.

En relación con el núcleo de La Española se crean el cubano y panameño. La intensidad de la corriente que se dirige a la costa del golfo de Darién conduce directamente al descubrimiento del Mar del Sur y al reconocimiento del papel importantísimo del istmo de Panamá en la geopolítica de América y del mundo.

El descubrimiento del Pacífico

Núñez de Balboa, al descubrir el Mar del Sur, resolvió el problema del continente americano e indicó la posibilidad de una nueva ruta hacia las Molucas y la India. Y Magallanes puso en contacto las nuevas tierras de Portugal y de España a través de la inmensidad del océano Pacífico.

España descubrió el Pacífico. Pero sus esfuerzos no se limitaron a tender un surco sobre los mares y a señalar un nuevo camino. A pesar de los límites fijados por la línea de demarcación de 1494, según los cuales los países e islas de las especias se hallaban exclusivamente en poder de Portugal, y del desgaste consiguiente al descubrimiento y colonización de América, los españoles se lanzaron hacia el Pacífico, partiendo de la costa americana. En este hecho hay que considerar, de un lado, la cristalización de las tendencias naturales de América en dirección a Asia, y por otro, los últimos reflejos de las energías vitales de la España de finales del siglo XV y principios del XVI, que se van a irradiar por el tercer océano.

La acción española en el Pacífico se va a desarrollar aproximadamente en el cuadrilátero Perú-Nuevas Hébridas-Filipinas-México. Los núcleos de expansión serán los mismos de los grandes descubrimientos americanos: Nueva España y el Perú. El centro de atracción, las Molucas, y más tarde Filipinas. En esta zona los navegantes españoles realizan proezas heroicas, a



Astrolabio universal hispano de 1553. (Museo Naval).

menudo olvidadas entre tantas y tantas otras que llenan aquellos años; otras veces perdidas para todo recuerdo y todo estudio. Los archipiélagos de las Hawai, Marquesas, Sociedad, Marshall, Nuevas Hébridas, Salomón, Carolinas, Palaos y Marianas, la isla de Nueva Guinea y el continente australiano fueron descubiertos por los navegantes españoles.

Las rutas de navegación se amoldaron a las características del marco del Pacífico (corrientes, zonas de vientos constantes). Fue notable el hallazgo de la vuelta de Poniente (Kuro-Sivo), y ello había de determinar la ruta de la Nave de Acapulco o Galeón

de Manila, que va a establecer el sistema México-Filipinas como eje consustancial del Pacífico durante los siglos XVII, XVIII y parte del XIX.

El Pacífico, esa inmensa cuenca elíptica, cuya superficie oscila entre los 150.000 y 170.000 Km², es el mayor océano del mundo. Sus aguas, efectivamente, ocupan algo así como un tercio del globo, y su área supera la de toda la corteza seca del planeta. Por otra parte, el Pacífico es el océano más profundo y más vivo y mudable del planeta debido a su riqueza madreporica y volcánica.

Los españoles que circunnavegaron por primera vez el globo ignoraban las dimensiones reales del océano descubierto siete años antes por Vasco Núñez de Balboa. Desconocían igualmente los regímenes de vientos y corrientes, así como la existencia de grandes zonas sembradas de bajíos coralíferos y atolones orlados por peligrosas barreras madreporicas. Eran también ajenos a la gran dificultad del regreso al Nuevo Mundo, sólo allanada cuarenta y tantos años después, tras el tornaviaje de Urdaneta en 1565. Su pobreza en instrumentos náuticos era sólo comparable a su excepcional olfato marineroy su dinámico entusiasmo.

Para tener una leve idea de cómo España afrontó la exploración del Pacífico, en la zona comprendida entre las latitudes de los 40° al norte y al sur de la línea equinoccial, bastará recordar que en 86 años que corren desde la expedición de Magallanes a la última de Fernández de Quirós quedan descubiertos la mayor parte de los archipiélagos de Oceanía.

El Pacífico, mar español

El regreso a Sevilla de los primeros circunnavegantes de la *Victoria* al mando de Elcano sugirió, como es natural, repetir la expedición hacia el Maluco, que tan esperanzadores resultados había de producir. A fray Jofre de Loaysa se le encomendó el mando de esta nueva expedición, salida de La Coruña el 24 de julio de 1525, y en la que figuró Elcano como segundo y piloto mayor de la Armada. Sólo la capitana, *Santa María de la Victoria*, la *San Lesmes*, la *Santa María del Parral* y el patache *Santiago* lograron desembocar al Pacífico. Las fatigas y el escorbuto causaron muchas bajas, entre ellas la de Loaysa; le sucedió Elcano, que también falleció días más tarde, y a éste, Toribio Alonso de Salazar, quién logró llegar a las islas de Los Ladrones

(Marianas) y a Mindanao (Filipinas), donde murió. De todos los buques sólo la *Parral* logró llegar a las Célebes, quedándose en estas islas. Fue en esta expedición cuando se navegó por primera vez todo el ámbito meridional de la Mar del Sur.

Hernán Cortés, que como gran capitán tuvo siempre en cuenta la necesidad de la Marina, fundó un astillero, y cuando recibió de Carlos V la orden de averiguar si desde la Nueva España podría haber derrota práctica hacia el Maluco tenía ya naves para navegar por este mar. Se organizó una expedición en diciembre de 1527 al mando de Álvaro de Saavedra, que consiguió llegar a las Visayas (Filipinas). Intentó regresar a mediados de 1528, descubriendo la costa nordeste de la isla de los Papúas (Nueva Guinea) y reconoció algunas de las Filipinas, muriendo en mayo de 1529 sin lograr el regreso.

Los archipiélagos que se iban descubriendo por el Pacífico comenzaron a denominarse las islas de Poniente. Para voltearlas y que viese lo que había por allí se envió a Ruy López de Villalobos desde el puerto de Navi-



Fray Andrés de Urdaneta. Óleo de fray Víctor Villán (Colegio de los Padres Agustinos de El Escorial).

TEMAS GENERALES

dad (México) en 1542. Descubrieron varias islas, entre ellas la de Juan de Gaitán (hoy Hawai), recalaron en otras conocidas que llamaron de Los Jardines, fondeando finalmente en la de Mindanao (Filipinas), en donde murió Villalobos. De las cinco naos que formaban la expedición sólo la San Juan de Letrán continuó descubriendo por la línea equinoccial, y después de tocar en Sumatra, Java, Borneo y Goa arribó a Lisboa el 1 de agosto de 1548.

La navegación a las islas de Poniente no era del todo difícil, pero se tenía por imposible su tornaviaje a Nueva España. El antiguo piloto de Loaysa, Andrés de Urdaneta, ya fraile agustino, será el que resuelva el problema. El 20 de noviembre de 1564 salió del puerto de Navidad una armada al mando de López de Legazpi, con Urdaneta de piloto mayor, con destino al Maluco, llegando al archipiélago de San Lázaro el 13 de febrero de 1565, que bautizaron como Filipinas en honor de Felipe II.

A Urdaneta le rebullía la idea de que más interesante que descubrir islas y tierras era hallar la derrota adecuada para regresar a México; navegó al nordeste para ganar en latitud, y llegado a los 39° Norte encontró vientos largos, que con toda comodidad les llevaron a recalar por California, entrando en Acapulco el 8 de octubre de 1567, después de 129 singladuras. La ansiada vuelta de Poniente estaba descubierta.

Al mismo tiempo, el patache de Alonso de Arellano, que descubrió las Marshall y reconoció las Carolinas y Palaos, navegó siguiendo la costa de China, hasta los 47° de latitud Norte, y con vientos largos pudieron navegar al este y arribar al puerto de Navidad (México) el 2 de agosto de 1567. Justo es reconocer lo asombroso de este viaje con un barquichuelo de 40 toneladas, al que un historiador califica de los más atrevidos que registra la historia de la navegación.

Desde tiempo inmemorial existía entre los indios del Perú la creencia de que muy a poniente había unas islas con riquezas tan fabulosas que los españoles, por extraño raciocinio, relacionaron con las Salomón, y que tentaban las inquietudes de los pilotos de El Callao.

Álvaro de Mendaña obtuvo capitulación para descubrirlas, y llevando como segundo a Pedro Sarmiento de Gamboa y Hernán Gallego por piloto mayor, salió con una armada el 19 de noviembre de 1567, descubriendo las islas de Flores, Salomón y Guadalcanal, regresando desde Carolinas por los 32° Norte a la costa de California en enero de 1569.

Hubo en estos años muchas expediciones clandestinas, tan poco conocidas como incluso las permitidas por el virreinato del Perú, con documentación mucho menos precisa que las que se organizaban en Sevilla. Entre ellas la de un vecino de Lima, Juan Fernández, que en 1574 descubrió la isla de su nombre. Años más tarde hay que reseñar otra del mismo protagonista, en la que descubrió lo que muchísimos años después denominarían los holandeses Nueva Zelanda y parte de la costa oeste de Australia.

En 1595, nombrado Mendaña capitán general de las Salomón, salió de El Callao el 19 de abril con una armada que llevaba familias para poblarlas. Iba también Isabel de Barreto, su esposa, y como piloto, Pedro Fernández de Quirós.

Hicieron análoga derrota a la efectuada en 1567. Hallaron una isla y luego otras, que bautizaron Marquesas de Mendoza, por la esposa del virrey Diego Hurtado de Mendoza. Surgieron enfermedades que aumentaron las muertes, entre ellas la del propio Mendaña, que nombró a su mujer sucesora en el mando, quien determinó abandonar las Salomón y navegar en demanda de Manila, donde arribaron el 11 de febrero de 1596 tras penosísimo viaje, en el que doña Isabel de Barreto se acreditó de mandona y de fuerte carácter. Quirós regresó a América el 23 de enero de 1597, haciéndolo en el puerto de Acapulco. Vuelto a Lima, organizó otra expedición en 1605 para proseguir la jornada de las Salomón.

Fue en demanda de las Marquesas; no lograron avistarlas, pero descubrieron más de 50 nuevas islas. En una de ellas, que bautizó Austrialia del Espíritu Santo (por la casa de Austria), fundó la ciudad de Nueva Jerusalén. Pronto levaron anclas y arrumbaron al norte para regresar por California, después de capear malísimos tiempos.

Su segundo, Vaéz de Torres, que se había separado por los malos tiempos, al no encontrar a Quirós, prosiguió explorando a poniente, recorriendo la costa sur de Nueva Guinea y descubriendo el estrecho por él llamado de Torres, al norte de la Magna Margarita: Australia, la mayor isla del mundo. Aunque como manifestó Torres no lograron verle la coronilla al Polo, como deseaban, llegaron a Manila después de no pocos sufrimientos.

El último de los continentes quedó descubierto, y por curiosa casualidad la presentida tierra austral —Australia— fue precedida por el nombre casi idéntico de Austrialia.

Todos los descubrimientos sucintamente relatados tuvieron un apoyo fundamental en las costas de los virreinos de Nueva España y Perú. Multitud de expediciones iniciales para la exploración y conocimiento de sus costas se organizaron en sus puertos. Pero también hubo otras que se organizaron en la Península.

No finalizaron los viajes españoles de exploración una vez determinado el marco principal del Mar del Sur. Durante los siglos XVI y XVII, expediciones por aguas de Chile y de la alta California determinaron y fueron la base de otros posteriores llevados a cabo por la Real Armada en el XVIII y principios del XIX.

A los nombres de Sebastián Vizcaíno, Pedro de Valdivia, Ladrillero, Antonio de Vea y otros, es preciso añadir los de los oficiales de la Armada Juan Pérez, Bruno Hezeta, Juan de Ayala, Francisco Mourelle, Bodega y Cuadra, Arteaga, Esteban Martínez, Gonzalo de Haro, Malaspina, Cayetano Valdés, Cosme Damián Churruca, Jacinto Caamaño, José Quimper, José de Bustamante, Dionisio Alcalá-Galiano...

TEMAS GENERALES



Se levantaron cartas y planos desde el estrecho de Magallanes hasta el de Bering, con lo que se determinó el límite americano del Océano. Por otra parte, en el Extremo Oriente se dieron la mano las expansiones marítimas de España y Portugal. Los portugueses tuvieron en su poder la llave del sistema geopolítico oriental: Malaca-Singapur; España, su centro estratégico: Filipinas.

Sin embargo, las conquistas holandesas del siglo XVII arruinaron el imperio colonial portugués en Asia. Pero las Filipinas resistieron sus acometidas como habían hecho frente a otros peligros (piratería china y japonesa). Núcleo de resistencia sobre las Molucas, Borneo y el continente, tal fue y continúa siendo el papel de aquel archipiélago que, por un extraño avatar, es la torre de vigía que América parece haber establecido frente a las costas de Asia en el Pacífico.

Por otra parte, la independencia de los países hispano-americanos aisló las posesiones de España en el Pacífico. Las Filipinas y los demás archipiélagos que aún pertenecían a España despertaron las ambiciones entre las potencias que se disputaban la hegemonía sobre sus aguas. La pérdida de las colonias españolas del Pacífico, la España oceánica: Filipinas, Marianas, Carolinas y Palaos, con capital en Manila, no se motivó sustancialmente en diferencias de fondo entre ellas y la metrópoli, ni aun en la decrepitud del Estado español de

finales del siglo XIX. Causa esencial del fenómeno que debía registrarse tarde o temprano fue el valor decisivo que adquirieron las Filipinas con respecto a las expansiones del Japón, de Inglaterra y de los Estados Unidos.

Hasta muy entrado el siglo XIX ningún peligro amenazó a Filipinas, salvo las continuas luchas que sostuvo España con los piratas mahometanos que desde el sur del archipiélago tuvieron entretenida a la Armada en su erradicación. La defensa, los levantamientos hidrográficos y el conocimiento geográfico de las islas fueron tarea principal en el Apostadero de Filipinas, que completaron los límites del glacis de seguridad que fueron las Filipinas frente al continente asiático.

Las consecuencias de la guerra hispano-americana fueron el final de la presencia de España en el Pacífico, mar español por razón de descubrimiento y exploración, y cuyo control mantuvo durante cuatro siglos casi en su totalidad, debido sin duda a su conocimiento y por derecho de primogenitura.



Llegada de Elcano a España. Óleo de Elías Salavería. (Museo Naval).





SERVICIO DE GUARDACOSTAS.—«Escampavías, embarcación tripulada por quince hombres, armados de Maüser, a las órdenes de un contra maestre. Se destina al servicio del litoral, ya para hacer cumplir á las barcas pescadoras las leyes que rigen sobre la pesca, como también para la persecución del contrabando. Dependen de los cañoneros que están en los puertos, en la zona á que aquéllos, respectivamente, corresponden». (Foto: colección Alía Plana).



EL GRUPO ESPECIAL DE INFANTERÍA DE MARINA

Joaquín J. PIÑEIRO CARNEIRO
General de brigada de Infantería de Marina

Introducción



L leer en la REVISTA GENERAL DE MARINA de noviembre del 2006 el artículo «Cuarenta años de historia de la Compañía de Carros», observé un error en el primer párrafo del apartado *Reseña histórica*, cuando dice: «Estos carros quedarían encuadrados dentro del entonces Grupo Especial del Tercio de Armada», porque lo correcto es decir que quedaron integrados en «el Grupo de Apoyo del Grupo Especial de Infantería de Marina».

Esto me hizo pensar que el Grupo Especial de Infantería de Marina (GRUPESP), cuando nos encontramos a medio siglo de su creación y dada su corta vida (no llegó a los doce años), aunque fue una etapa crucial de notable



Descarga de material del TEAR en el campo de adiestramiento Sierra del Retín.
(Foto: F. M.^a de la Cuesta Márquez).

importancia que culminó con éxito, parece estar confuso o diluido en las brumas del recuerdo, incluso entre personas pertenecientes al Cuerpo. Ello me incitó a hacer una síntesis de lo que fue esa unidad, cuya creación constituyó el primer paso orgánico para rescatar la misión anfibia de nuestra Infantería de Marina.

Origen y organización

El GRUPESP fue creado por Decreto de 3 de octubre de 1957 y, bajo el mando de un general de brigada de Infantería de Marina con el apoyo de un Estado Mayor, encuadró al Tercio del Sur (TERSUR) y a la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina (EAIM), que continuaron desempeñando sus cometidos específicos, pero abordando, en común, una nueva tarea: el estudio y la experimentación de la doctrina y el empleo táctico de la Infantería de Marina en la guerra anfibia, así como la organización, armamento y equipo de sus unidades. Además, se convirtió en centro de instrucción para la totalidad de los reclutas de Infantería de Marina a su ingreso en la Armada.

Para completar su organización recibió una compañía de fusiles de cada uno de los restantes Tercios (Norte, Levante y Baleares), así como la Compañía de Escaladores Anfibios del Tercio del Norte.

Contaba con el armamento y los medios de ayuda militar que estaban llegando de los Estados Unidos por los acuerdos de cooperación: lanzacohe-tes, lanzallamas, cañones sin retroceso, ametralladoras antiaéreas cuádruples, morteros pesados, detectores de minas, equipos radio y telefónicos, vehículos todoterreno (*jeeps* y camiones), camiones anfibios, etc. Después llegarían los tractores anfibios LVT-4, los carros de combate M-48, los obuses autopropul-sados 105/23...

Con la incorporación de nuevos medios y armamentos fueron naciendo unidades en el GRUPESP, y en el año 1960 tuvo una reorgani-zación que dio origen a la creación del Grupo de Apoyo, en el cual quedaron encuadradas todas las unidades de apoyo de combate y de apoyo logístico.

Aunque en esos momentos la Infantería de Marina no había recuperado oficialmente su misión en la guerra anfibia, de hecho sí había sucedido, y el GRUPESP constituía la Fuerza de Desembarco del Cuerpo.

Actividades realizadas

Desde el primer momento el GRUPESP mantuvo una intensa actividad, tanto en la ejecución de ejercicios de adiestramiento como



Tiro de AMP 12,7 en Cerro Muriano (Córdoba).
(Foto: C. García de Paredes).

TEMAS PROFESIONALES

en el estudio de la doctrina anfibia, el empleo táctico de las unidades y su organización para las operaciones anfibias.

El GRUPESP no estuvo solo; contó con la contribución imprescindible para la Fuerza Anfibia de otras unidades de la Armada, que no sólo participaron en ejercicios y en el estudio de la doctrina para las operaciones anfibias, sino que asumieron la necesaria mentalización para desempeñar eficazmente el rol anfibio. En la memoria guardamos los precarios inicios del Grupo de Desembarco, que por O. M. de noviembre de 1959 pasó a denominarse Agrupación Anfibia, y en 1961, tras la incorporación de los buques anfibios LSM, pasó a depender de la Agrupación Naval del Estrecho, transformándose en el Mando Anfibia en 1965 con la llegada de los transportes de asalto TA-11 *Aragón* y TA-21 *Castilla*. Otra unidad a recordar es la Flotilla de Helicópteros, que desde el primer momento proporcionó también continuamente su apoyo.

Además de los ejercicios de adiestramiento propios de las unidades del GRUPESP, entre 1957 y 1969 se realizaron 110 actividades de adiestramiento programadas por el EMA, de las que 77 fueron de carácter anfibio. Algunas de esas actividades fueron las siguientes:

- *Ejercicio ALIF* (junio 1958), primero en el que el planeamiento anfibio se hizo con doctrina OTAN.
- *Ejercicios TIGRE A y B* (octubre 1958), de tiro real con las armas recientemente incorporadas (cañones sin retroceso y ametralladoras antiaéreas cuádruples).
- *Ejercicio GRANADA* (febrero 1959); fue el primer desembarco anfibio con la VI Flota de los Estados Unidos.
- *Ejercicio OTOÑO* (noviembre 1959), de embarque y trasbordo de vehículos desde el buque de transporte *Almirante Lobo* a las lanchas y barcasas de desembarco.
- *Ejercicio LOIS* (junio 1960), primero con Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo (FSCC.)
- *Operación FOCA* (junio 1961), primero en el que se aplicó la Doctrina provisional para Operaciones anfibias (CT-8), que era nuestra adaptación de la ATP-8 de la OTAN. Fue el primer ejercicio conjunto con los Ejércitos de Tierra y del Aire en que participaron con un grupo de combate y con unidades aéreas, respectivamente.
- *Ejercicio PATO I* (mayo 1963), en el que se realizó por primera vez fuego real contra costa de buques y aviones, en apoyo a la operación anfibia.
- *Ejercicio ANFIBEX I* (septiembre 1963), en el que la Fuerza Anfibia Operativa (FAO) organizó por primera vez grupos de ataque con sus correspondientes grupos de desembarco.
- *Ejercicio MEDLANDEX* (diciembre 1963), en el que actuó por primera vez un equipo de arbitraje y valoración.

- *Ejercicios ANFIBEX II* (febrero, marzo y junio 1964), dedicados a aspectos parciales (carga, transporte, movimiento buque-costa, apoyo aéreo, reembarque, etc.) El realizado en febrero se hizo con fuerte rompiente, lo que dio mucha experiencia en la recuperación de vehículos a la Unidad de Organización y Movimiento en Playa (OMP).
- *Operación STEEL PIKE* (octubre 1964), importante ejercicio anfibio hispano-norteamericano, en el que pudimos contar con los apoyos de equipos y medios de la Infantería de Marina de los Estados Unidos (participaron 25.000 *marines*). La Infantería de Marina española actuó con un batallón reforzado de desembarco (BRD), en el que estaba integrada una sección de carros de combate M-47 y una batería de artillería del Ejército de Tierra.
- *Ejercicio ALMEREX I* (diciembre 1965), los zapadores anfibios fueron lanzados desde helicópteros para hacer el informe SUROB.
- *Ejercicio ONUBEX II* (mayo, 1966), se suministraron las primeras raciones de combate confeccionadas por la Armada.
- *Ejercicio ATLANTIDE 67* (febrero, 1967), primer ejercicio anfibio hispano-francés con mando español de la Fuerza de Desembarco.
- *Ejercicio CARBOLANDEX I* (diciembre 1967), primera vez que la fuerza de desembarco combinada hispano-norteamericana estuvo bajo el mando de un general de Infantería de Marina español, con un Estado Mayor combinado.
- *Ejercicio SUR 69* (febrero 1969), primero en el que se llevó a cabo por fuerzas del Ejército de Tierra un completo cruce de la cabeza de playa conquistada y defendida por la Infantería de Marina.

Quedan muchos ejercicios por mencionar (los CANAREX, ALBOREX, MAR DE ALBORÁN, los SOTOMAYOR, etc.), todos importantes como experiencia y fuente de enseñanza. Ese trabajo, incesante y duro, que llevó a cabo con total entrega e ilusión el Grupo Especial de Infantería de Marina, en estrecha unión con el Mando Anfibio, permitió alcanzar un alto grado de adiestramiento. Otros aspectos a reseñar fueron:

- Los frecuentes embarques de jefes y oficiales del GRUPESP en la VI Flota de los Estados Unidos, que constituyeron un continuo transvase de información y de experiencia.
- Los numerosos cursos que se realizaban en los Estados Unidos para jefes, oficiales y suboficiales del Cuerpo, que una vez finalizados eran destinados a las unidades del GRUPESP.
- Equipos móviles de adiestramiento de la Infantería de Marina de los Estados Unidos vinieron a impartir diversos cursos monográficos (Planeamiento anfibio, Comunicaciones, Logística, Carros de combate, Artillería, etc.). Constituyeron una notable ayuda para avanzar con

TEMAS PROFESIONALES

rapidez en la tarea asignada y para utilizar los nuevo medios y el armamento que se iban recibiendo.

- La traducción y difusión de reglamentos y manuales puso al alcance de todo el personal el conocimiento de las tácticas, métodos y organizaciones que se estaban desarrollando. También se doblaron algunas películas de instrucción.
- Los ciclos de conferencias para difundir la doctrina anfibia, las acciones de planeamiento, la organización y el desarrollo del asalto anfibio, el empleo táctico de las unidades, etc., iban dirigidos no sólo al personal de Infantería de Marina, sino al de la Armada en general, especialmente al destinado en la Flota y en la Flotilla de Helicópteros.
- La EAIM fue incorporando todas estas materias en sus planes de estudios.

Finalmente cabe destacar que el GRUPESP actuó en operaciones reales en la campaña de Ifni-Sáhara en 1958 y 1959 con una compañía reforzada, que se hizo cargo de la defensa de la cabeza de playa de El Aaiún y de los destacamentos de cabo Bojador y de La Güera. También, en 1969, sus fuerzas estuvieron presentes en las evacuaciones de Guinea Ecuatorial.



(Foto: J. Máiz Sanz).

Mandos del Grupo Especial de Infantería de Marina

Los generales de brigada de Infantería de Marina que ejercieron el mando del GRUPESP fueron los siguientes:

- Vicente de Juan Gómez (06-11-1957 al 08-02-1960).
- José Aguilera y Pardo de Donlebún (08-02-1960 al 11-02-1965).
- José Enrique Rivas Fabal (11-02-1965 al 22-02-1966).
- Fernando de la Cruz Lacaci (23-02-1966 al 19-11-1966).
- Francisco Martínez de Galinsoga y Ros (19-11-1966 al 31-07-1969).



(Foto: A. Esteban Ceballos).

Los coroneles de Infantería de Marina que ejercieron el mando del TERSUR durante la existencia del GRUPESP fueron:

- Luis López Álvarez (hasta el 12-04-1958).
- Francisco Mas Zandalinas (12-04-1958 al 22-06-1962).
- Pedro Curiel Palazuelos (22-06-1962 al 09-03-1966).
- Ricardo Pita y de Ponte (09-03-1966 al 12-09-1967).
- Miguel López Vera (12-09-1967 al 11-03-1969).
- Carlos Arriaga y de Guzmán (11-03-1969 al 19-07-1969).

Los coroneles de Infantería de Marina que fueron directores de la EAIM durante su encuadramiento en el GRUPESP fueron:

- Julián Arana Irurita (hasta el 20-12-1958).

TEMAS PROFESIONALES

- Antonio Ristori Fernández (20-12-1958 al 06-11-1965).
- Ramón García Ráez (06-11-1965 al 06-05-1967).
- Luis Pérez Manso (06-05-1967 al 08-11-1968).
- Francisco Vázquez Domínguez (08-11-1968 al 19-07-1969).

Los mandos que tuvo el Grupo de Apoyo fueron los siguientes:

- Teniente coronel de Infantería de Marina Juan Galán Cano (18-05-1960 al 31-07-1962).
- Comandante de Infantería de Marina José M.^a Millán Sevilla (31-07-1962 al 24-07-1963).
- Teniente coronel de Infantería de Marina Francisco García Ráez (24-07-1963 al 09-11-1964).
- Coronel de Infantería de Marina Francisco Martínez de Galinsoga y Ros (09-11-1964 al 18-11-1966).
- Coronel de Infantería de Marina Arturo Cañas Conesa (09-12-1966 al 28-06-1968).
- Coronel de I. de M. Francisco García Ráez (28-06-1968 al 09-09-1969).

Creación del Tercio de Armada

El Tercio de Armada (TEAR) fue creado en virtud del Decreto 1148/68 de 21 de mayo «Reorganización de la Infantería de Marina», completado por la Orden Ministerial de 13 de enero de 1970, que le devolvía al Cuerpo su misión anfibia original, y la Fuerza de Desembarco pasó a ser el núcleo fundamental de la Infantería de Marina, a la que se definió como un «Cuerpo de tropas especiales».

El nacimiento del TEAR sucedió un año después, el 19 de julio de 1969, y encuadró a la mayoría de las unidades del GRUPESP, que quedó disuelto. Desde ese momento, el TERSUR y la EAİM se reorganizaron e independizaron, continuando desarrollando sus respectivos y específicos cometidos.

El TEAR, bajo el mando de un general de brigada de Infantería de Marina, quedó constituido por el Cuartel General, la Agrupación de Desembarco, la Agrupación de Apoyo de Combate y la Agrupación de Apoyo Logístico (las dos últimas agrupaciones encuadraron las unidades que tenía el Grupo de Apoyo, que desapareció).

Consideración final

La historia del Grupo Especial de Infantería de Marina fue breve en el tiempo pero muy intensa en su actividad, que se inició partiendo prácticamen-

te de cero. Ese periodo se vivió por parte de todo su personal con elevada moral, enorme ilusión y una gran dedicación; era lo que requerían la importancia y trascendencia de la misión encomendada. Cumplió plenamente todos sus cometidos y alcanzó fructíferos resultados, que se vieron coronados con la ansiada confirmación de la misión anfibia de la Infantería de Marina. El Grupo Especial de Infantería de Marina fue realmente la unidad matriz en la que se gestó el Tercio de Armada..



BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, y GAMUNDI INSÚA, Abel Ángel: *Las operaciones anfi - bias*. Empresa Nacional Bazán. C. M. 1994.
- PINEIRO CARNEIRO, Joaquín José: Hoja de servicios y otros documentos personales del autor.
- RIVAS FABAL, Enrique, y ALÁEZ RODRÍGUEZ, Octavio. *Historia de la Infantería de Marina*. Tercera edición (aumentada y corregida). Madrid. Editorial Naval. Nov. 1985.



En la mañana del 29 de marzo, en aguas del saco de Cádiz, con ocasión de un adiestramiento del buque y calificación de pilotos, se alcanzaron las 6.000 tomas de helicópteros en la cubierta del *Galicia*. El personal de los trozos de Seguridad Interior posó en esta peculiar formación para dejar constancia de tan significativa cifra. (Foto: J. García Monge).



DEFENSA ANTIMISIL EN LA ARMADA: ¿UNA ASIGNATURA APROBADA?

Luis de MEDINA REDONDO



En algún lugar del Mediterráneo



En algún lugar del Mediterráneo, a las 1356, uno de los tripulantes de un pesquero destartado baja sus prismáticos, toma una demora y distancia desde su radar y anota una posición GPS. A continuación, toma el teléfono satélite y, al ser contestado, suministra esa información. Una vez que finaliza la llamada, ayuda a su compañero a terminar de recoger las redes y pone rumbo hacia su puerto de origen, a no muchas millas al sur.

A 64 millas a levante, dos corbetas *Tarantul*, muy próximas a la línea de costa, disparan una salva de ocho misiles antibuque SS-N-22 Sunburn, para justo después poner rumbo este y alejarse a 38 nudos.

Sobrevolando el mar a muy baja altura, arañando casi su superficie, los misiles recorren las primeras 55 millas en menos de dos minutos. Casi a las 1400, en el CIC de la fragata clase *Álvaro de Bazán*, que escolta al portaaviones *Príncipe de Asturias*, se detecta el primero de los contactos que se aproximan a mach 3 a una altura de 25 pies por su aleta de babor. Pronto se van multiplicando, algunos parecen que van a cortarle la proa, mientras otros se dirigen directamente hacia la fragata.

La reacción tiene que ser y es inmediata, la proa se envuelve en el humo que acompaña el lanzamiento de los numerosos misiles SM-2, pero los cuatro que enfilan hacia la fragata sólo requieren 25 segundos para llegar hasta ella. Sólo tres son abatidos, y un misil de cuatro toneladas hace impacto. Un radar SPY deja de funcionar.

A 1401, a tres millas al NW, un TAO intenta que el portaaviones reaccione ante los misiles. Al estruendo del fuego del montaje Meroka de la aleta de

estribor sigue el mucho más atronador y escalofriante de los impactos de tres misiles.

Los informes de daños son abrumadores. Dos de los buques más importantes de la Armada, incluyendo la unidad aérea embarcada, están viéndose envueltos en llamas. El número de bajas humanas se cifra rápidamente en 300 personas, existiendo además un desgraciadamente alto número de desaparecidos que hacen temer que empeoren.

Primeras impresiones

Este escenario tan catastrófico expuesto de forma un tanto dramática, afortunadamente ficticio, no deja de tener dosis de realismo nada desdeñables. Si hubiera ocurrido, preguntémosnos qué es lo que habría fallado. ¿El adiestramiento de los buques? ¿Su reacción? En mi opinión, abatir tres misiles rozaolas a mach 3 en menos de 25 segundos sería más que excelente. Y conseguir con un sistema de defensa de punto antimisil eliminar al menos uno de cuatro misiles, que cierran distancias justamente por una misma demora para saturar la defensa, también es mucho más que aceptable. Entonces, ¿cuál es el fallo?

La amenaza define la defensa. Primero, identificación de la amenaza

La principal amenaza para los buques de superficie sigue siendo los misiles antibuque (ASSM). Desde los Exocet que atacaron a la fragata HMS *Sheffield* en las Malvinas, pasando por los que impactaron en la USS *Stark* en el golfo Pérsico, llegamos al más reciente caso del verano de 2006, el ataque con misiles C-802 a la corbeta israelí *Saar V* en el último conflicto bélico entre el Estado israelí e Hizbulá.

Evidentemente, frente a misiles superficie-superficie «viejos», como el Exocet o el C-201, con una velocidad mach 0,9, la más que sobrada capacidad de las fragatas clase *Álvaro de Bazán* permite casi asegurar un 100 por 100 de probabilidad de éxito, o cuando menos rozarlo. Pero con misiles más modernos y rápidos, disparados en salva, como el SS-N-19 Shipwreck, de 1,6 mach (algunas fuentes lo elevan a 2 ó 2,5 mach), o el SS-N-22 Sunburn, de tres Mach, los tiempos disponibles para combatir esa amenaza se reducen a niveles marginales. Incluso, volviendo al ejemplo de la corbeta israelí, un misil C-802 disparado a menos de 12 millas, aunque su velocidad sea subsónica, no deja mucho tiempo para reaccionar.

Si bien es cierto que la mayoría de los potenciales enemigos que emplean ASSM disponen de misiles de primera generación mejorados, como el SS-N-2-C/D Styx (velocidad 0,9 mach, con un alcance que supera ligeramente las

50 millas), o el SS-N-9 Siren (también 0,9 mach, alcance de 60 millas), también es cierto que éstos pueden ser mejorados o reemplazados por la más moderna tecnología en armamento antibuque con facilidad. Éstos son los Shipwreck o Sunburn, ya mencionados, pero también el SS-N-25 Saplless (1), de 0,9 mach y con un alcance mínimo de 2,5 y máximo de 70 millas (algunas fuentes lo aumentan a 80). Este último, además, compensa esa menor velocidad con un tamaño menor, que se puede traducir en una probablemente menor superficie equivalente radar y en un aumento de disponibilidad del 400 por 100, ya que es un contenedor cuádruple el que sustituye a cada uno de los que usan los misiles más antiguos.

Y todo eso sin contar misiles lanzados desde plataformas aéreas que, si bien los Harpoon y Exocet son los más comunes, no hay que olvidar al AS-4 Kitchen, de guiado inercial con capacidad radar activo/pasivo, cuyo alcance llega las 200 millas.

Buscando el origen de la amenaza

Hay dos opciones principales para plataformas lanzadoras: las aéreas y las de superficie. No es previsible, a corto o medio plazo, que los potenciales enemigos dispongan de submarinos con capacidad SSM. Tampoco deberían descartarse los lanzamientos hechos desde costa.

El caso de las aeronaves no es un tema nuevo. Es más, los ejemplos de las Malvinas y el golfo Pérsico, sufridos por británicos y estadounidenses respectivamente, fueron los lanzamientos de misiles desde aviones *Mirage*.

Sin embargo, en el caso de buques de superficie, sí que estamos ante un caso donde la tecnología está siendo aprovechada por esos posibles adversarios. Aquí hay que tener en cuenta que la mayoría de sus unidades son de la entidad de patrulleros, a lo sumo corbetas, ya que pueden ser adquiridos en mayor número comparado con unidades de mayor entidad. Quizá es por ello que habría que considerarlos algo más seriamente, y por lo que me extenderé más sobre ellos.

Localizado el origen de la amenaza: buques lanzamisiles de pequeño porte

Liberados de los requerimientos que la permanencia prolongada en la mar exige a los buques de mayor tonelaje, estas unidades pueden concentrar una gran proporción de su tonelaje en armamento y sistemas de armas ofensivos.

(1) Otra denominación para este misil, según fuentes distintas, es Uran.



Fotografía de patrulleros turcos en puerto. Obsérvense las canastas de misiles a popa y los montajes de artillería. (Foto de la colección particular del autor).

Es más, una corbeta o patrullero de unas 500 toneladas puede disponer de mayor número de misiles que una fragata clase *Santa María*. Esto les convierte en una amenaza nada desdeñable, a la que añadir una velocidad superior a la de la mayoría de las unidades de mayor porte.

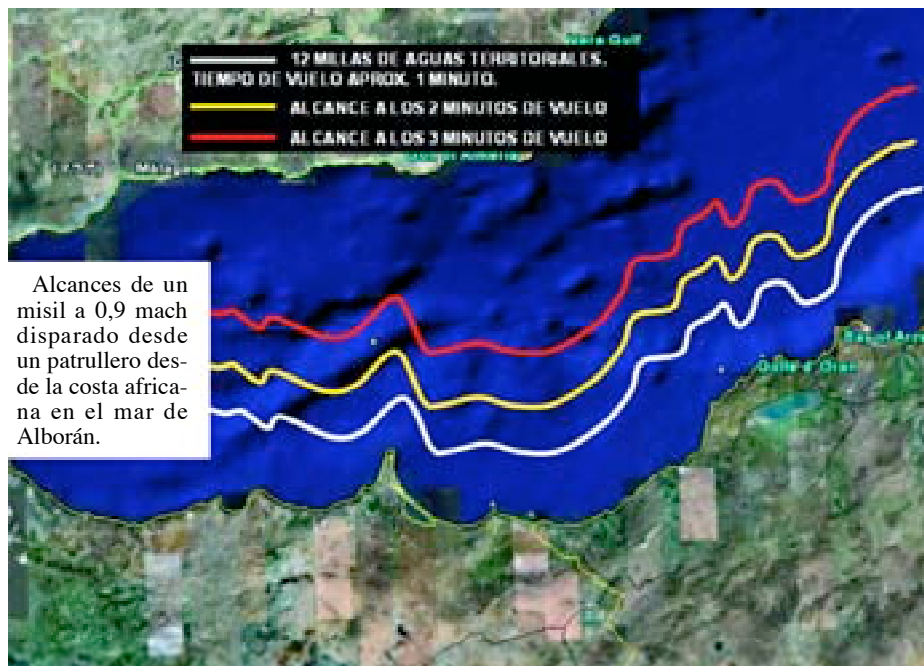
A día de hoy, retomando el ejemplo del Mediterráneo, los países no aliados disponen de buques de este tipo de primera generación. El caso de la *Koni* o la *Osa II*, por citar algunas, son un claro ejemplo. Pero también disponen de otras más modernas, como las corbetas clase *Nanuchka* o *Combattante*, ya de segunda generación.

Hasta fechas relativamente recientes, el punto débil de estas plataformas habían sido la capacidad más allá de horizonte y la coordinación. No obstante, ese talón de Aquiles ha desaparecido prácticamente gracias a la revolución tecnológica en informática y comunicaciones, tanto las que entran en el campo militar como en el comercial, más barato y fácil de adquirir todavía. En el entorno litoral, y al menos en el entorno mediterráneo en su conjunto, la alta densidad de pesqueros, mercantes o embarcaciones de recreo añade además un elevado número de posibles unidades que pasen información del blanco a las plataformas lanzadoras con un simple radar de navegación, un GPS y un teléfono.

Enfrentarse a la amenaza

Superar el primer impacto de un misil no debe ser una opción. Un solo misil SS-N-22 puede dejar totalmente fuera de combate, si es que no llega a hundirlo, a cualquier escolta. Dos impactos sobre cualquiera de las unidades valiosas de la Flota aseguran el fracaso de la misión y harían dudar seriamente de las posibilidades de supervivencia de esos buques. Además, a todo ello habría que añadir un coste humano elevado. El que los misiles hagan impacto supone una victoria militar, psicológica y política del enemigo, aunque sea al precio de perder también las plataformas atacantes una vez hecho el lanzamiento.

Hay únicamente dos opciones para hacer frente a esa amenaza, tan impredecible como a veces inesperada, que puede ser un misil antibuque: retraerse a una postura defensiva, confiando ciegamente en el sistema Aegis y en las armas de defensa de punto para destruir los misiles en vuelo, o una postura ofensiva que lleve a la destrucción de las plataformas enemigas antes de que puedan abrir fuego.



Alcances de un misil subsónico lanzado por un patrullero enmascarado en la costa sur del Mar de Alborán en los primeros minutos de vuelo. Se puede apreciar con este ejemplo la peligrosidad de este arma en un entorno litoral.

La primera opción es, a mi juicio, innecesariamente arriesgada. Sería poco menos que permitir posicionarse a un avión enemigo que vuele bajo el horizonte radar de un SPY-D, obtener la información a través de otras unidades y abrir fuego. A una unidad de superficie enemiga también le permitiría elegir el momento, el lugar y el blanco. Con unas mínimas nociones de propagación radar, considerando la refracción en la atmósfera estándar y la geometría típica de un lóbulo de radiación, es fácil comprender que la detección del misil se produce a distancias indeseablemente cortas, comprimiendo terriblemente los tiempos de empleo de SM-2 y pasando del máximo alcance del Meroka al impacto en menos tiempo del que se tarda en leer las dos últimas líneas.

La segunda opción, combatir la amenaza en su origen, evitar que llegue a materializarse, parece la más segura. No hay mejor defensa que un buen ataque. La detección, localización y seguimiento de las plataformas enemigas, así como el que sean cubiertas por unidades propias con capacidad suficiente para destruirlas o dejarlas fuera de combate si se aprecia intención hostil, dan mayor confianza en la propia supervivencia y en el éxito de la misión. Hay que reconocer que, en el caso de un entorno litoral, la dificultad aumenta, sobre todo si se recuerda el caso de la corbeta israelí en la que el misil fue disparado desde la costa. Efectivamente, es un escenario mucho más complejo, pero el concepto original sigue siendo válido.

Así pues, visto lo anterior, tener sometidas a un férreo control a esas plataformas es un primer paso para asegurar el éxito. Conseguirlo no es tan simple. Si se plantea el caso, por ejemplo, de la *Osa II* con sus SS-N-2D, misiles de primera generación modernizados, teniendo en cuenta su radio de alcance, el área alrededor de la fuerza a vigilar sería de más de 9.000 millas cuadradas si no hubiera costa que lo limitase. Y eso sin añadir el factor de la velocidad de la plataforma, por no hablar de misiles de mayor alcance. Las cifras tan grandes de distancia y de superficie hacen que la vigilancia se convierta en una tarea nada sencilla.

Claves para el éxito

Partiendo de la premisa de que lo mejor que tiene la Armada en relación a la amenaza ASSM es la fragata clase *Alvaro de Bazán*, y que debe ser este escolta la columna vertebral de la defensa, hay una serie de aspectos que pueden ser de interés:

Necesidad de una vigilancia sostenida.—El uso de ASSM contra una fuerza defendida por un Aegis será, probablemente, un ataque masivo y por sorpresa, lanzado con la esperanza de saturar las defensas. Una vez que el lanzamiento se ha efectuado, las probabilidades de éxito del ataque son muy elevadas. Hay que evitar caer en la complacencia que viene de disponer del

mejor tipo de escolta del mundo para no olvidar y respetar las capacidades de los misiles enemigos.

Buscar la amenaza sin perder de vista la vigilancia alrededor de la fuerza, combatiéndola antes del lanzamiento de sus armas, parece por lógica la línea de acción más eficaz.

Asignar medios para la misión.— Algunos de los medios de los que dispone la Armada pueden no ser los más adecuados. Las unidades de superficie tienen unos sensores con alcances demasiado cortos para cubrir todas esas áreas. Además, los misiles AGM-84 no superan ampliamente a los que puede lanzar el enemigo. Por ello hay que recurrir al uso de plataformas aéreas.

Un excelente medio aéreo es el *SH-60B* de la Décima Escuadrilla; dispone de un radar APS-124 y un procesador RDP, que junto con el FLIR AAS-44 le convierten en un elemento de fuerza muy valioso para la detección y localización de unidades de superficie enemigas. Cuenta también con un equipo de guerra electrónica, el AN/ALQ-142, lo que permite extender también el alcance de los sensores pasivos de la fuerza.

Sin embargo, el condicionamiento meteorológico para la identificación visual, así como la posibilidad de que esté dentro del alcance de las armas enemigas (2), no permiten afirmar con rotundidad el éxito de su misión. También hay que decir que un helicóptero no tolera áreas de vigilancia grandes.

Los helicópteros *SH-3* de la Quinta Escuadrilla, unos con el radar Searchwater, que tiene una limitada capacidad de identificación radar de contactos de superficie, y otros con FLIR MX-15, pueden convertirse en pequeños equipos capaces de realizar las funciones de detección, localización e identificación. Sin embargo, la falta de armamento ofensivo, añadida a las limitaciones ya mencionadas para los helicópteros de la Décima, plantea algunas dudas sobre la efectividad del binomio.

Además, hay que tener en cuenta las limitaciones del radar Searchwater Mk-2 del que dispone, de forma que implicarlo en esa misión de búsqueda va seriamente en detrimento de la vigilancia antimisil alrededor de la fuerza. Está comprobada en ejercicios su capacidad para detectar misiles subsónicos, pero quizá sea conveniente preguntarse si una plataforma de Alerta Aérea Temprana (AEW) de esa antigüedad es capaz de detectar a gran distancia alguno de esos misiles antibuque supersónicos que se mencionan en apartados anteriores. Por otro lado, hay que admitir que la carencia de un equipo de guerra electrónica no ayuda en absoluto. Y la limitación en cuanto al área de cobertura que se mencionó para el *SH-60*, en cuanto a helicóptero, es aquí igual de

(2) Las corbetas y patrulleros mencionados como posibles hostiles disponen de montajes de 76 mm como artillería principal y de montajes de 40 ó 30 mm con una nada desdeñable capacidad antiaérea. Además, la mayoría cuentan con misiles SA-N-4 Gecko.



Helicóptero AEW de la 5.^a Escuadrilla despegando del portaaviones *Príncipe de Asturias*.
(Foto: Colección particular del autor).

válida, y hasta cierto punto incluso más, por el menor tiempo de permanencia en zona de los SHW de AEW.

Tampoco hay que olvidar, aunque orgánicamente no pertenezcan a la Armada, a los P-3 *Orión*, en proceso de modernización. El nuevo radar ELTA EL/M 2022 ofrece unas prestaciones excelentes para la detección, localización y seguimiento de buques, con capacidad de reconocimiento de firmas radar, ISAR y SAR. Dispone también de un equipo de guerra electrónica de la familia AMES-C de INDRA. Para identificación visual cuenta, además, con el FLIR Safire AQQ-22. Es una aeronave de ala fija, de gran permanencia en zona y que vuela a una altitud mayor que las de ala rotatoria, por lo que es menos vulnerable al armamento enemigo. En principio, para búsqueda y vigilancia, parece ser la mejor opción. Sin embargo, requiere bases en tierra que limitan el apoyo que puede suministrar a una fuerza naval a relativa proximidad a las mismas.

Empleo de las armas disponibles.—Llegados a este punto, hay que eliminar la amenaza. Disponemos de misiles Harpoon, lamentablemente con un alcance y velocidad que no inclinan la balanza muy a su favor al compararlo con los oponentes. Además, considerando que principalmente es una unidad

de superficie la que lo va a emplear, la distancia de lanzamiento la lleva con probabilidad dentro del alcance de las armas enemigas.

La Décima Escuadrilla puede emplear también misiles AGM-119B Penguin, subsónicos, de unas 17 millas de alcance. Con sus 50 kilogramos de alto explosivo, este misil constituye una seria amenaza para los enemigos. Sin embargo, el alcance implica una proximidad incómoda al enemigo. De todas formas, en el caso de los patrulleros o corbetas, no parece entrañar un riesgo excesivo, dado que los misiles Gecko, Grail o Grison tienen menor alcance que el misil del SH-60B.

La disponibilidad de misiles AGM-65 Maverick en la Novena Escuadrilla debe ser también tenida en cuenta. Sin embargo, su alcance, no superior al del AGM-119B, añadido a la velocidad del *AV8B*, nos lleva a una geometría de ataque que colocaría al avión muy probablemente dentro del alcance de las armas enemigas. Además, está limitado a unas condiciones meteorológicas propicias, con las que no siempre se puede contar.

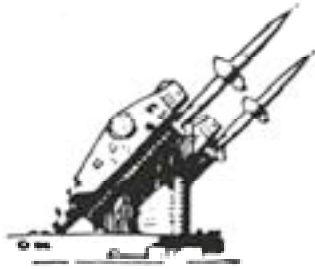
Conclusiones

Las conclusiones que se pueden extraer son variadas. En mi opinión se pueden resaltar las siguientes:

- La capacidad de las fragatas clase *Álvaro de Bazán* para hacer frente a misiles antibuque de primera generación, como el Exocet o el Styx, puede considerarse próxima al 100 por 100 de efectividad, siempre y cuando no sean salvas muy numerosas. Sin embargo, es cuestionable que por sí solas puedan hacer frente a misiles más modernos efectuando ataques en masa.
- Una postura ofensiva requiere unos medios aéreos de detección y localización de buques enemigos. A día de hoy, de los que disponemos no terminan de asegurar el éxito, a pesar de la gran calidad de algunos, como el *SH-60B*.
- Una plataforma de alerta aérea temprana, de gran alcance, capaz de combinar las misiones de búsqueda y vigilancia eficazmente, y que garantice la detección de un misil rozaolas supersónico más allá del horizonte radar del SPY-1D, es, a día de hoy, una dolorosa carencia.
- La necesidad de poder eliminar o dejar fuera de combate a la plataforma enemiga antes de que alcance la posición de fuego recae casi exclusivamente en las aeronaves. Éstas también nos plantean algunas limitaciones en esta misión, por el tipo de armamento disponible, que deberán solventarse con el empleo de tácticas adecuadas.

TEMAS PROFESIONALES

Además de estas conclusiones, me gustaría finalizar resaltando que la neutralización completa de las plataformas enemigas, a pesar de la elección de una defensa por capas, con aeronaves para acciones más allá del horizonte y escoltas Aegis para combatir la amenaza a nivel de fuerza, no puede ser considerada, en general, completa. Por ello, es necesario tener en cuenta el también importante papel que sistemas de defensa de punto (CIWS) y la guerra electrónica desempeñan en la defensa antimisil.



BIBLIOGRAFÍA

La información usada en este análisis ha sido obtenida de «Combat Fleets of the World» (Naval Institute Press), *Jane's Strategic Weapon Systems*, *Jane's Defense Weekly*, *Jane's Intelligence Review* y *Proceedings*.

LA INTEGRACIÓN EN LAS FUERZAS ARMADAS

Alfonso JIMÉNEZ DE LOS GALANES GUTIÉRREZ



Quien quiere hacer algo encuentra un medio, quien no quiere hacer nada encuentra una excusa.

(Proverbio árabe).

Introducción



OMENCEMOS por conocer el significado que sobre la palabra integración nos proporciona el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua; allí se recoge la citada voz como «La acción y efecto de integrar». Asimismo define integrar con varias acepciones:

- Completar un todo con las partes que faltaban.
- Aunar, fusionar dos o más conceptos, corrientes, etc., divergentes entre sí, en una sola que las sintetice.
- Hacer que alguien o algo pase a formar parte de un todo.

Es este último significado el preferido por la RAE (Real Academia Española de la Lengua).

En este sentido el hombre, a través de un proceso llamado socialización, se integra en un grupo, en una organización y en la sociedad. Este proceso debe tener como finalidad última hacer que las personas lleguen a ser éticamente mejores y con ellas la sociedad.

Con la integración, las personas ajustan su conducta a las normas y expectativas que la organización y la sociedad esperan de ellas. Así, los hombres toman conciencia de que «se deben» a la sociedad por el hecho de «saberse» y «sentirse» miembros de ella.

A través del presente ensayo, trataremos — tras esta breve introducción de los conceptos básicos de la integración — de identificar el modo en que se realiza esta labor en las Fuerzas Armadas, con especial incidencia en la Arma-

da, viendo sus características propias, al mismo tiempo que se ha tratado de detectar posibles deficiencias.

Antecedentes

El hombre, desde que nace, se relaciona con otros hombres y esta realización es tan importante que sin ella no podría realizarse como persona y ni siquiera sería visible su progresivo desarrollo individual. Al mismo tiempo, él contribuye a la realización y desarrollo de los «otros» y del grupo o comunidad a la que pertenece.

La actividad social, en cuanto a realización y comunicación, se lleva a cabo según dos actitudes: la unilateral, en la que el «yo» contempla a los «otros»; la bilateral, en la que se establecen relaciones e influencias mutuas, recíprocas entre el «yo» y «los otros». De esa forma en cada conciencia individual se generan «vivencias». Precisamente ante las vivencias ajenas lo primero que se siente por ellas es curiosidad, esto hace que se establezca un primer grado de comunicación social que, como respuesta a la curiosidad del otro, será una comunicación recíproca.

Como consecuencia de la comunicación social surgen las vivencias, que dan lugar a una amplia gama de sentimientos: simpatía, antipatía, envidia, odio, amor, etc. Estos sentimientos pueden dar lugar a actitudes de «aprobación» o «desaprobación».

Los sentimientos antes aludidos pueden originar relaciones recíprocas que dan lugar a un cierto grado de convivencia, y con ellas aparecen los grupos y las comunidades, y de aquí se deriva la aparición del concepto de la integración entre los miembros del grupo.

Las acciones de integración transmiten, principalmente, vivencias relativas a usos, costumbres, cortesía, urbanidad, modos, expresiones de lenguaje, etc., que influyen en la conducta y, por tanto, en la convivencia. Todas estas vivencias, que se representan como normas, suelen ser «convencionales» y se tiene libertad de adoptarlas o no; sin embargo, en algunos casos y con el tiempo, algunas normas se transforman en «inviolables» para los miembros del grupo o grupos que las adoptan.

Conceptos y objetivos

Principios

El principio de autoridad.— Toda organización en la que prime la integración precisa de una autoridad para ordenar la vida de sus miembros en orden al «bien común», que es precisamente el fin específico de la sociedad y la

razón de ser de la autoridad. Ésta tiene la misión de dictar normas y disposiciones para regular, impulsar y dirigir las acciones de los miembros de su organización, coordinando las múltiples actividades que se desarrollan en el seno de toda comunidad.

Estas normas, mandatos y prohibiciones a las que deben someterse los gobernados han de fundamentarse en criterios morales, los cuales respetan los deberes y derechos de la persona, su dignidad, y se ajustan a las exigencias de justicia y seguridad.

El principio de autoridad se extiende a todo el conjunto de la sociedad, la cual está ordenada jerárquicamente según las relaciones de padre-hijo, maestro-alumno, patrón-operario, gobernante-gobernado.

El principio de subsidiaridad.—Este principio hace referencia a la función de «servir» que debe orientar el ejercicio de la autoridad y manifestarse en la ayuda que el Estado tiene obligación de prestar a los componentes de la sociedad, y en especial al hombre, pero exclusivamente cuando éstos no sean capaces de cubrir sus necesidades o cumplir sus fines propios o específicos.

Se puede decir, con otras palabras, que la actividad social debe ayudar o prestar auxilio a los miembros y asociaciones menores de la sociedad, pero nunca mediatizarlas o intervenir en las obligaciones que le son propias por su naturaleza. La aplicación práctica de este principio no es fácil; precisa un esmerado ejercicio de la prudencia y exige que la intervención de la autoridad, para que sea lícita, se fundamente en una manifiesta y objetiva necesidad del «bien común».

La importancia de este principio es tal que se ha llegado a decir que «la inobservancia de la subsidiaridad arrastra inexorablemente a la bancarrota de la autoridad».

El principio de participación.—Este principio se relaciona con el sentido «activo» y «creador» que corresponde a la iniciativa del hombre, individualmente y asociado con otros. Constituye uno de los principios básicos de toda organización y es el principal rector de la sociedad en cuanto expresión de la plenitud de la justicia social.

El citado principio, que es de aplicación en todos los ámbitos de la vida, supone la colaboración de todos los hombres, grupos, pueblos y naciones en las actividades orientadas a la búsqueda y logro del bien común.

Esa colaboración, que supone eliminar la marginación y las exclusiones, tiene su práctica en las actividades de compartir con otros un destino común, trabajar con otros en la realización de ciertos objetivos y distribuir o compartir bienes.

El principio unificador.—El principio unificador es, en cierta medida, función de los otros principios y viene a representar la «esencia» de toda sociedad: integrar el binomio «persona-sociedad», esto es, combinar la unidad con la pluralidad. Se trata, en definitiva, de armonizar y buscar el equilibrio entre lo que se debe a la persona individual y a los grupos, organizaciones,

TEMAS PROFESIONALES

instituciones, etc., lo que supone permitir variedad, evitar la dispersión y alcanzar una cohesión efectiva y permanente de la estructura social.

Conclusión

La posibilidad de aplicar correctamente y con eficiencia los principios antes citados dependerá en gran medida de la forma en que estén relacionados los elementos constitutivos de la sociedad y del grado de integración. Esta integración se alcanza por medio del llamado proceso de socialización.

Proceso de integración

El proceso de integración a través del cual el hombre se incorpora en la sociedad afecta a todas las estructuras o sistemas que configuran la persona humana: psicológico, cultural, moral, social, etcétera.

La trascendencia del proceso de integración radica en que humaniza al hombre y logra que muestre su conformidad con la sociedad global en la que desarrolla su vida, ajustando su conducta a las normas y expectativas vigentes en ella, que son la expresión o representan los términos de la integración y cohesión social.

La integración implica una relación «individuo-grupo-sociedad» continua y dinámica, según procesos recíprocos o interactivos.

Agentes integradores

Agentes integradores son todas aquellas entidades sociales, instituciones y organizaciones que deben promover las condiciones sociales que favorezcan en los seres humanos el desarrollo integral de la persona, preparándola para desempeñar sus diversos roles e integrarla en la sociedad de forma cohesionada y solidaria, orientando su comportamiento ético según una cierta línea de conducta regida por una jerarquía de valores.

A continuación se reseñan brevemente los agentes integradores más destacados:

La familia.—En la familia el individuo aprende a responder a las estructuras de poder y responsabilidad. En este sentido, la organización familiar es siempre estratégica para las estructuras generales de control de cualquier sociedad.

La importancia de la familia radica en que la educación familiar supone estrechamientos de vínculos, la construcción de fundamentos morales y espiri-

tuales y el desarrollo de la disposición para la convivencia, para compartir y para la ayuda mutua.

La escuela.—La escuela es el agente integrador complementario de la familia, pues en ella se transmiten, además de habilidades y conocimientos, valores básicos y normas de conducta relacionadas especialmente con el patriotismo, la ambición legítima, la puntualidad, el cumplimiento de obligaciones, las relaciones de convivencia, el compañerismo, etc.

En la escuela también son importantes los procesos de integración que provienen de las relaciones de los alumnos con los profesores y, por otra parte, los que aparecen con la formación de grupos informales de fuerte amistad entre alumnos, en los que juegan un gran papel las ideas de solidaridad, compañerismo, espíritu de equipo y selección.

La religión.—La religión es otro gran agente integrador; es un hecho que existe en la sociedad, con sus creencias, prácticas y exigencias en virtud de las cuales ejerce una presión sobre cada uno de los individuos que en esa sociedad viven.

Los medios de comunicación.—Los medios de comunicación social contribuyen de forma incierta a la integración, pues siempre buscan cierta modificación de los comportamientos y actitudes que pueden reforzar los esfuerzos de la familia, la escuela y la religión o, por el contrario, debilitarlos y diluirlos, cuando no atacarlos.

La comunicación, como elemento esencial de la vida social, puede lograrse por dos medios: la conducta y el lenguaje. La televisión es una vía de comunicación que agrupa esos dos medios. La imagen, a través de la televisión, muestra modelos de conducta y comportamiento. El lenguaje es un elemento transmisor de ideas, valores, forma de pensar, interpretación de la realidad, etcétera.

La influencia y penetración de los medios de comunicación, tanto por el lenguaje como por la imagen, se ven reforzadas por la imposición, la insistencia, la repetición y la rutina.

Integración en las Fuerzas Armadas

La integración en las Fuerzas Armadas, y por ende en la Armada, no debiera diferir un ápice de todos los conceptos anteriormente descritos, ya que son de total aplicación en una organización como es la nuestra, donde los miembros que la integramos vivimos envueltos e integrados en el resto de la sociedad.

Los problemas que se plantean en cuanto a integración son pues los comunes a todas las organizaciones y de ello se derivan las mismas medidas correctoras que allí se efectúan.

En este sentido la Jefatura de Personal de la Armada cuenta con la Subdirección de Reclutamiento e Integración como órgano responsable de todos los

TEMAS PROFESIONALES

factores que toman parte en la integración: comunicación, motivación, orientación profesional, entre otras. Ésta lleva a cabo sus funciones desarrollando programas de asistencia al personal profesional y a sus familias para así motivar y procurar el bienestar de las personas, en el marco profesional que impone el servicio en la Armada.

En base a lo anteriormente referido, en este punto cabe destacar que los factores considerados primordiales para lograr la plena profesionalización del personal de la Armada son los expuestos en los apartados anteriores. En cuanto a carencias en el proceso de integración y formas de combatirlas, son de plena aplicación las acciones llevadas a cabo por la Subdirección de Reclutamiento e Integración a la que antes se aludía.

Aunque sólo sea por poner desde aquí un pero: quizá habría que tratar de lograr una integración recíproca. Esto es, las personas que acceden a la Armada deben adaptarse a ella, y las personas que ya anteriormente formábamos parte de esta institución también debemos adaptarnos a la Armada. Esto significa que la integración debería ser de todos con la Armada, definida en este contexto como una institución reglada de la que forman parte muchas personas.

Conclusiones

Representa un hecho constatable que en la sociedad actual aparece un vacío de sentido, de valores y normas que, aunque no sólo afecta a los individuos, constituye un problema político de enorme magnitud. Muchas personas no saben hacia qué opciones fundamentales han de orientar las pequeñas o grandes alternativas diarias de su vida, y tampoco qué preferencias seguir, qué prioridades establecer o qué símbolos elegir; estas circunstancias podrían dificultar la integración de los trabajadores en las organizaciones. Por tanto los factores integradores mencionados en este ensayo han de ser tenidos cada vez más en cuenta para evitar la disociación persona-organización, circunstancia que dificultaría la consecución de objetivos.





HISTORIAS DE LA MAR

UN SIGLO DE «MOSTRAR LA BANDERA»

José M.^a BARCELÓ FORTUNY



ESTO de «mostrar» un barco de guerra la bandera con razón puede interpretarse de muy distintas maneras. No es desde luego lo mismo hacerlo como ostentación de poderío, para enseñarle los dientes a un país excesivamente envalentonado, o como muestra de la mejor de las intenciones hacia el país visitado, en lo que también viene a veces en llamarse «visita de cortesía y buena voluntad», matiz éste del que parece desprenderse que efectivamente no siempre las visitas presuntamente amistosas de barcos de guerra a otros países fueron, o son todavía, de sincera buena voluntad. Algo rebuscada nos parece la expresión «visita en son de paz» —¡faltaría!—, aún ahora a veces utilizada a modo de adorno literario, sobre todo en crónicas periodísticas, y

algo embarullado lo de «visita para apoyo de la acción exterior del Estado», como he visto escrito recientemente.

Cierto que en la actualidad ya no se lleva tanto esto de las visitas más o menos protocolarias —con quema de pólvora en salvas incluida— a puertos de otros países, en lo que hace tan sólo unos cincuenta o pocos años más tanta tinta solían gastar los medios de comunicación escrita de uno y otro lado. Las cosas han cambiado, y aunque hoy ya no son los barcos grises los únicos embajadores de «buena voluntad», sí lo fueron en un pasado que, aunque lejano ya, tampoco es que nos quede a demasiada distancia en el tiempo.

Mucho cabría escribir al respecto. Figuran en la historia mundial visitas supuestamente de pura cortesía que encerraban intenciones muy opuestas a las de estrechar lazos o sumar amistades. Algunas acabarían incluso en guerras.

A finales del siglo XIX, España recibiría en uno de sus puertos de ultramar una de esas visitas incendiarias. Y no lo decimos porque el *Maine*, pues a él nos referimos, acabara saltando por los aires allá en La Habana, sino porque la intencionalidad de enviarle a aquel puerto en plena escalada de recelos entre España y Estados Unidos no estuvo nunca muy clara. Precisamente receloso, el Gobierno español respondería a aquella visita enviando al crucero *Vizcaya* a Nueva York, a cuyo puerto llegaría cuando la voladura del crucero protegido estadounidense ya estaba en las primeras páginas de todos los medios informativos del país de las barras y las estrellas, con aparentes ansias, además, de añadirle una más a su bandera. Desde luego, el *Vizcaya*, que desconocía lo del *Maine*, no fue recibido lo que se dice con vítores, sino más bien con muestras de evidente desagrado. Y eso que el gobierno de McKinley aún no se había sacado de la manga la teoría de la mina destructora, aquel «artefacto infernal secreto del enemigo», aunque sí ya empezaba a ser calentada por parte de determinados —y éstos sí realmente incendiarios— medios de comunicación estadounidenses, destacando de entre ellos el *The World* y el *Journal*, ambos de Nueva York. Claro que, a la inversa, no se quedaba corta la prensa española, que en sus desbarros llegaría incluso a sugerir que fuera España la que le declarara la guerra a los Estados Unidos. En fin...

Aunque a veces relacionados entre sí, no cabe confundir lo de mostrar la bandera con mostrar los cañones, que es una forma de decirle al presunto enemigo «ojo, que aquí estamos». Probablemente conocido es el axioma de que los cañones son también «los más eficaces agentes anunciadores de los productos tanto artesanales como intelectuales». Y alguna que otra vez tuvo que mostrar nuestro país los cañones de sus barcos en plan advertencia, y muy en especial en diciembre de 1957 en la llamada «demostración de fuerza de Agadir», que por cierto dio sus resultados.

Pero de lo que se trata aquí es de hacer un repaso general a las visitas de buques españoles a puertos extranjeros a lo largo del siglo XX, y que en verdad tampoco fueron muchas, salvo por lo que se refiere al último cuarto de aquella

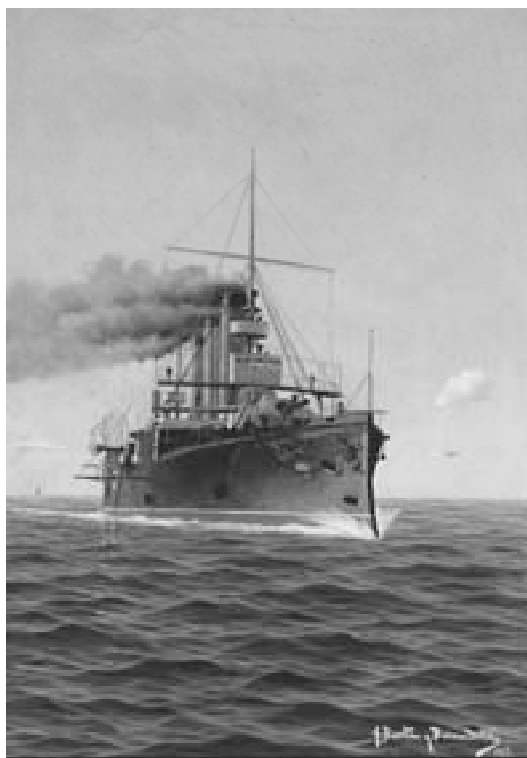
centuria, cuando nuestros barcos estiraron algo más sus singladuras, dejándose ver en puertos totalmente impensables años antes.

Es un hecho que la guerra contra Estados Unidos nos dejó sin escuadra, situación que duraría unos veinte años. Sólo una vez repuesto el país del duro golpe de Cuba y Filipinas, empezarían a desarrollarse algunos programas navales de cierta entidad y con ellos la puesta en servicio de barcos que «mostrar» —bandera incluida— en otros países.

Seguramente a este fin respondieron las visitas de las que pasamos a ocuparnos, aunque sin detenernos en exceso en cada una de ellas.

Los acorazados

Ya metidos en el siglo XX, encontramos las primeras recaladas de un acorazado español —en este caso un crucero acorazado— a puertos extranjeros, como la que en 1902 realizara el *Carlos V* a Spithead con motivo de la coronación de Eduardo VII; a Buenos Aires en 1911 con motivo de las fiestas conmemorativas de la independencia de Argentina, y en especial la de 1913 a Veracruz, en esta oportunidad para, además de la bandera, mostrar también los cañones. Por aquel entonces no pintaban bien las cosas en aquellas tierras para los intereses españoles a raíz de la llamada Revolución Mexicana, un movimiento armado, cultural y social que se prolongaría por espacio de muchos años. A aquella visita corresponde un dibujo al agua del artista-pintor J. Barta mostrando al *Carlos V* llegando «a toda máquina» (*sic*) al puerto de la ciudad que siglos antes fundara Hernán Cortés.



El *Carlos V* llegando a Veracruz.

Los acorazados —en realidad los únicos como tales auténticos acoraza-

dos— que más misiones de representación y muestra de pabellón realizaron fueron los de la clase *España*, y al primero de los así llamados le cabría el honor de ser la primera nave militar española en cruzar el Canal de Panamá, en octubre de 1920. El motivo de su viaje, que como se verá resultaría algo accidentado, era participar en los fastos organizados para celebrar el cuarto centenario del avistamiento-descubrimiento del estrecho de Magallanes.

Zarpó el *España* de Algeciras a principios de octubre y, después de tocar en Puerto Rico, Panamá y los puertos chilenos de Iquique y Antofagasta, se dirigió a Valparaíso, donde se uniría a una escuadra internacional integrada por unidades chilenas, británicas, argentinas y estadounidenses. En su navegación por los canales patagónicos, tuvo nuestro acorazado una serie de problemas, siendo uno de ellos la escasez de carbón precisamente cuando navegaba en duras condiciones de mar. Pero la más importante peripecia fue que, navegando por el canal de Chacao, con práctico a bordo y cerrazón en niebla espesa, tocara fondo y quedara encallado, teniendo que ser auxiliado por el crucero chileno *Esmeralda* y tres remolcadores que acudieron en su ayuda. Como quiera que sufriera rotura de planchas en el fondo y, como consecuencia de ello, diversas entradas de agua, tuvo que ser objeto de varias reparaciones provisionales, primero en Ancud y posteriormente en el arsenal de Talcahuano. Sólo en el lejano puerto de Balboa, en Panamá, podría ser convenientemente reparado, una vez conseguido lo cual se dirigió otra vez al sur, ahora para visitar diversos puertos peruanos.

También cruzaría el Atlántico, en octubre de aquel mismo año, el *Alfonso XIII*, éste para visitar algunos puertos insulares y continentales, siendo a su vez el primer buque de guerra español — salvando la visita que en 1908 realizara el buque escuela *Nautilus*, no propiamente un buque de guerra— en fondear en La Habana tras la pérdida de aquella «joya de la Corona» en ultramar.

Habían transcurrido solamente veinte años desde que nuestro país se viera forzado a arriar su bandera en aquellas benditas tierras, de manera que los acontecimientos que desencadenaron aquella pérdida estaban aún calientes. Época colonizadora aparte, con sus luces y sombras pero sin duda rica en matices, es un hecho que hacia Cuba, y con ella el propio pueblo cubano, hemos tenido de siempre los españoles un afecto que ha ido más allá de las meras simpatías, aunque no estamos en condiciones de poder afirmar si ocurre hoy igual y en la misma medida en sentido contrario. Creemos de todos modos que sí. El caso es que en 1920 había un cierto recelo ante la posibilidad de que la presencia del acorazado avivara algunos sentimientos antiespañoles por parte de grupos que habían luchado en la insurrección, o por parte de los descendientes de éstos. Temor totalmente infundado porque el *Alfonso XIII* fue calurosamente recibido. Ya muchos cientos de cubanos se agolpaban a la entrada del puerto de La Habana para presenciar la llegada del buque español, que a punto de alcanzar el castillo del Morro —postal universal de aquel excelente puerto natural— saludó ruidosamente a la plaza con las salvas de rigor,



El *España* haciendo salvos, a punto de alcanzar el faro y castillo del Morro.

disparadas simultáneamente desde las dos bandas. En el transcurso de su estancia en aguas habaneras se sucederían los actos de agasajo en honor de los marinos españoles, y lo cierto es que narrar todo lo que dieron de sí aquellos días de permanencia del acorazado nos llevaría toda una nueva «historia de la mar». Limitémonos pues a señalar que, tras abandonar aguas cubanas, el *Alfonso XIII* visitaría sucesivamente San Juan de Puerto Rico y Nueva York.

Por cierto que con respecto a esta última visita, plena también de simbolismo, no hemos encontrado apenas documentación, o por lo menos no toda la deseada. Quizá en otra ocasión, o a cargo de algún colaborador de la REVISTA más puesto en el tema.

Prueba del interés español por no perder contacto con el pueblo cubano fue la visita que cuatro años más tarde hizo también a La Habana el crucero *Almirante Cervera*, nombre sin duda evocador para algunos isleños. El motivo de aquel viaje sería llevar hasta la isla caribeña a una delegación oficial presidida por el ministro de Marina, almirante García de los Reyes, para asistir a la toma de posesión como nuevo presidente de la República del general Gerardo Machado y Morales. Como ya ocurriera en el caso anterior, se prodigaron las atenciones hacia la delegación española y los miembros de la dotación del

HISTORIAS DE LA MAR

crucero aunque no todo fueron alegrías en aquella visita, pues al procederse a arriar del buque una lancha ésta se desprendió, con la mala fortuna que en el accidente perdieron la vida varios hombres de la dotación.

Tras permanecer en aquel puerto casi una semana, el *Almirante Cervera* regresaría a España llevando esta vez a bordo a la tripulación del «Breguet» *Jesús del Gran Poder* que recién había conseguido batir el récord mundial del viaje con escalas más largo en la historia de la aviación, y cuya última escala había sido precisamente Cuba.

Por lo que respecta al *Jaime I*, el tercero de aquellos acorazados, sus visitas a puertos extranjeros se circunscribirían a las que en noviembre de 1923 realizó a varios puertos italianos con motivo de la visita oficial a aquel país del rey Alfonso XIII y del general Primo de Ribera —que viajarían a bordo—, y la que, anteriormente y con los cañones alistados por si las moscas, le había llevado en diciembre de 1922 a Constantinopla para defender los intereses españoles en aquella convulsa zona a raíz de la desmembración definitiva del decrepito Imperio Otomano. Permanecería en la hoy Estambul por espacio de casi siete meses.



El *Almirante Cervera* a su llegada al puerto de La Habana.

Los cruceros

Harían también presencia nuestros cruceros de aquel primer tercio del siglo XX en diversos puertos del extranjero. Fue el caso del *Cardenal Cisneros*, que en su primer viaje, en 1902, visitaría Cherbourg, Portsmouth y Lisboa. En 1908 su hermano gemelo el *Princesa de Asturias* iría a Mesina en auxilio a los damnificados por un terremoto, visitando también Nápoles. Por lo que se refiere al tercero de aquellos cruceros ligeros, el *Cataluña*, arribaría en 1921 a Bizerta.

Ya en 1913 tuvieron que viajar al mar de Mármara —esta vez con motivo de la guerra turco-chipriota e integrados en una fuerza internacional de observación que velaría por los intereses occidentales en la zona de los Balcanes—, los cruceros *Reina Regente* y *Princesa de Asturias*, aunque no los dos al mismo tiempo. El primero de ellos había hecho en 1911 dos viajes a Inglaterra: uno a Portsmouth con motivo de la coronación del rey Jorge V, y otro a Cowes, conduciendo a Alfonso XIII a unas regatas. Ya en 1920 y como buque escuela cruzaría el Atlántico, visitando el puerto de Buenos Aires, entre otros.

Otro crucero que tuvo que hacer las maletas para ir a defender nuestros intereses lejos de España sería el *Blas de Lezo*, en 1927. Recordemos sucintamente la situación. Como consecuencia de la violenta insurrección de los *bóxers*, los que en aquella oportunidad andaban a la greña eran los chinos y, como quiera que los intereses occidentales eran por aquel entonces poderosos en esta zona asiática, se organizó una fuerza naval internacional a la que se sumaría el crucero español. Sin apenas novedades dignas de mención, permanecería el *Blas de Lezo* fondeado en el río Yang Tse, en las proximidades de Shanghai, por espacio de ocho meses. Hacía ya años que no se veían en aquellas aguas buques de guerra españoles, cosa que, por el contrario, tan a menudo hacían en el siglo XIX —fundamentalmente con objeto de efectuar obras de reparación y carena los de mayor desplazamiento— los destacados en los diversos apostaderos y estaciones navales de Filipinas. Precisamente de vuelta a España el *Blas de Lezo* recalaría en el puerto de Manila.

Claro que antes de aquella misión, el *Blas de Lezo* tendría la oportunidad de visitar diversos puertos suramericanos al ser designado junto con el destructor *Alsedo* para proporcionar escolta y apoyo al Dornier *Plus Ultra* en su también histórico *raid* de 1926. Ambos buques recalarían en Porto Praia, en las Azores, esperando la llegada de Ramón Franco. El segundo encuentro con el hidroavión ya tendría lugar en Pernambuco, en Brasil, desde donde el crucero regresó a España en tanto que el *Alsedo* continuaba a Buenos Aires, en febrero de aquel año.

De los de la clase *Príncipe Alfonso*, ya queda dicho algo sobre la visita que el *Cervera* realizaría en 1924 a Cuba.

Por lo que respecta al propio *Príncipe Alfonso*, un viaje oficial de Alfonso XIII a Suecia, Alemania y Escocia le llevaría en septiembre de 1928 a reca-

lar en Gottenburgo, Estocolmo y Kiel, además de en varios puertos escoceses. En noviembre del mismo año realizaría otro viaje, también con el rey a bordo, en visita oficial a Italia, con escalas en los puertos de La Spezia y Nápoles, además del en aquel entonces puerto francés de Bizerta, en Túnez, y La Valetta, en la Malta aún británica.

Cuando como consecuencia de los designios de las urnas Alfonso XIII parte en 1931 hacia el exilio a bordo del *Príncipe Alfonso*, luce todavía el crucero la bandera bicolor española, que muestra aún en el pico a su llegada a Marsella. Y es en aquel puerto cuando iza la tricolor de la República. Luego, tras una época rebautizado *Libertad*, y ahora, tras la Guerra Civil, con el nombre *Galicia* y nuevamente con la bandera bicolor, cruzaría en octubre de 1946 el Atlántico, hasta Buenos Aires, con una delegación oficial para asistir a la toma de posesión del general Domingo Perón como nuevo presidente de Argentina.

De haber respetado escrupulosamente el orden cronológico de aquellas visitas, habríamos tenido que empezar por referirnos al *Río de la Plata*, que llegaría a Buenos Aires en marzo de 1900, es decir, aún en pleno siglo XIX, si bien en la antesala del XX. No se trataba en este caso de «mostrar la bandera», sino precisamente de recibir su bandera de combate, caso único en el que a un buque de guerra español le era ofrendada y la recibía fuera de su país. Recordemos aquí que la construcción de aquel crucero en astilleros franceses había sido íntegramente costeadada por las colonias de españoles residentes en Argentina y Uruguay. Tras aquel entusiasta y ceremonioso acto en Buenos Aires, que contaría con la presencia del presidente de la República, el *Río de la Plata* cruzaría Panamá para visitar diversos puertos de Chile y Perú, y en 1903 surcaría de nuevo de un lado a otro el Atlántico para estar presente en la Exposición Internacional de Nueva Orleans.

En un nuevo giro cronológico, avanzando ahora más de medio siglo en el tiempo, cabe igualmente dejar constancia del viaje que en junio de 1953 efectuara el *Miguel de Cervantes* a Spithead con motivo de la magna concentración y revista naval que, encuadrada en los fastos de la coronación de la reina Isabel II de Inglaterra, hizo coincidir en aquel canal y magnífico fondeadero del sur de Gran Bretaña a más de cien buques. Aunque con tantos buques y de tantas nacionalidades fondeados lo de «mostrar la bandera» era un decir, pues la española — como tantas otras, quede claro — más bien probablemente pasaría desapercibida en aquel mar de enseñas patrias. Y exactamente lo mismo cabría decir de las revistas navales con motivo de las coronaciones de Eduardo VII y Jorge V, respectivamente.

Quedan por consignar en este apartado dedicado a recordar las visitas de cruceros españoles a puertos extranjeros las que ya en la década de los 60 realizaría el crucero *Canarias*. Lo hacemos más adelante.

Destructores y submarinos

Párrafos antes queda hecha una muy breve referencia a la visita que los reyes efectuaron en noviembre de 1923 a Italia viajando a bordo del acorazado *Jaime I*. Pero hay que decir que aquel viaje se haría con un importante acompañamiento naval, pues además de este acorazado iban también en la agrupación —la llamada Escuadra de Instrucción— el *Alfonso XIII*, el crucero *Reina Victoria Eugenia* y los destructores *Cadarso* y *Villaamil*, y cuatro submarinos, los *B-1*, *B-2*, *B-3* y *B-4*. Sería el mayor número de barcos españoles que simultáneamente, y en lo que se llevaba de siglo, mostraban la bandera en un país extranjero.

Por lo que se refiere a los destructores gemelos *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, entre los años 1926 y 1929 efectuaron diversos viajes por el Mediterráneo y el Atlántico con alumnos de la Escuela de Guerra Naval, visitando diversos puertos extranjeros de uno y otro mar.

Un viaje muy comentado de nuestros submarinos fue el que en el verano de 1935 efectuó la escuadrilla «C» al completo —seis unidades—, visitando diversos puertos, entre ellos los extranjeros de Plymouth, Brest y Dakar, además de varios españoles. Fue aquél, probablemente, un despliegue para esencialmente mostrar el pabellón español, que era por aquel entonces el llamado «republicano».

Con anterioridad a aquel viaje había el *C-1* realizado un crucero de resistencia por el Mediterráneo, con una duración de 30 días y un recorrido de 3.200 millas —aunque sólo 62 de ellas en inmersión—, que le llevó a atracar en puertos de Túnez, Córcega y Sicilia.



Submarinos *C-3* y *C-6* surtos en Venecia.

Sin poder precisar la fecha exacta de su visita, consta también una realizada por los submarinos *C-3* y *C-6* a Venecia, a los que en una de las fotos que ilustran esta colaboración se ve casi a la sombra de los espléndidos y monumentales edificios de la plaza de San Marcos.

Y poco más.

Años de escasez...

Llegaría la Guerra Civil, y al finalizar aquella cruenta contienda muy pocas eran las opciones que le quedaban a nuestros buques de visitar puertos extranjeros. Lo impidió, por una parte, el inicio y el largo curso de la Segunda Guerra Mundial, y con posterioridad el aislamiento internacional al que fue sometido el nuevo régimen. Y del prolongado periodo de la posguerra española, que algunos historiadores sitúan hasta el año 1954, únicamente acertamos a recordar —pues puede que aquí, y en este sentido, nos falle la memoria— dos viajes, y ambos con el mismo barco como protagonista: el que en noviembre de 1948 realizara el cañonero *Pizarro* a Civitavecchia para recoger la reliquia de San José de Calasanz —que sería desembarcada en Barcelona— en el centenario de su muerte y el que en septiembre del año siguiente y con el rey Abd Allah de Jordania como viajero invitado —además de su séquito— le llevaría de Málaga a Beirut.

Claro que anteriormente, en julio de 1940, uno de nuestros barcos sí había tenido que hacer acto de presencia en un puerto africano para con la sola firmeza de su presencia tratar de garantizar la neutralidad de la zona de Tánger. Se trataría del minador *Vulcano*, expresamente comisionado —por cierto con gran secreto por parte de las autoridades españolas— para tal motivo. Existía el temor de que alguno de los dos bandos contendientes en la Segunda Guerra Mundial se apoderara de aquel importante enclave internacional.

El paulatino y tímido reconocimiento internacional del régimen surgido a raíz de la Guerra Civil no abriría sin embargo en el exterior obras ni canales a nuestros barcos, y sólo a partir de mediados la década de los 50 cambiarían un poco las cosas. De producirse, no habría sin embargo en este periodo apenas alguna visita realmente significativa.

A los magníficos destructores de la numerosa clase *Churruca* no se les darían apenas opciones de mostrarse en el extranjero. Lo harían casi masivamente —ocho de ellos— en Bizerta ya a punto de terminar la guerra, pero ésta ya es otra cuestión. Parece ser que, aun estando nuestro país en plena contienda, el gobierno de la República dispuso que fuera comisionado uno de aquellos destructores para participar en los fastos de la coronación de Jorge VI, en 1937, pero una avería obligó al *spanish destroyer* a regresar a puerto antes de llegar a Spithead.

Casi anecdótica resulta la visita que en 1950 rindió al puerto de Ostia el *Almirante Miranda* escoltando a unos aventurados piragüistas, estudiantes del Sindicato Español Universitario, que a bordo de sus tres pequeñas embarcaciones pretendían llegar en peregrinación a Roma. Y decimos pretendían porque lo cierto es que, vencidos por el cansancio al poco de salir de Mallorca, tuvieron que realizar gran parte del trayecto a bordo del *Miranda*, con las piraguas acostadas al destructor. Les delató un hidroavión del Ejército del Aire que debía lanzarles correspondencia en plena travesía.

En 1956, siendo ministro de Marina el almirante Salvador Moreno, se programaría un viaje del *Neptuno* con guardias marinas a bordo que llevaría al minador a tocar en algunos puertos de la costa oriental de América latina. Tendría una duración de cuatro meses y entre los puertos tocados figuraría La Habana, siendo el último buque de nuestra Armada en rendir visita, dentro del siglo XX, en tan entrañable lugar, pues la revolución de 1959 abriría un largo paréntesis de ausencias que con su presencia sólo cerraría el *Juan Sebastián Elcano* la friolera de cuarenta y cuatro años después.

Sin que el hecho tuviera eco mediático alguno fuera del estricto ámbito de la Armada, en 1957 los minadores *Marte* y *Vulcano* irían a los Estados Unidos transportando al grueso de las que iban a ser las primeras dotaciones de los nuevos destructores —clase *fletcher* americana— *Lepanto* y *Almirante Ferrán - diz*. Zarpaban ambos cañoneros-minadores de Cádiz el 24 de febrero con rumbo a San Diego, a cuyo puerto llegaron tras largos veinte días de navegación. Una travesía por cierto algo incómoda para los viajeros, aunque peor aun lo pasaría la primera dotación del tercer *fletcher* cedido a España, que hizo su particular viaje a las Américas a bordo del transporte *Almirante Lobo*.

En cuanto a otras visitas a puertos extranjeros, serían precisamente —y ya en la década de los 60— estos primeros miembros de la que iba a ser la familia de los llamados «cinco latinos» y algunos dragaminas de la clase *Nalón* los que, con ocasión de algunas maniobras conjuntas con buques italianos, franceses o británicos, romperían, aunque muy ocasionalmente, lo que ya parecía ser una norma generalizada. No se trataría en toda caso, en éstos y en los antes citados, de visitas puramente «de cortesía»; pero por algo había que empezar.

Únicamente en la sureña América seguían siendo bien recibidos —exquisitamente bien recibidos incluso— nuestros barcos. Salvo el caso de México por razones obvias, los lazos históricos que nos unían con aquellos países lograrían superar todos los obstáculos políticos que pudieran interponerse en el camino.

Y sería uno de aquellos países, Argentina, que en mayo de 1960 recibiría con los brazos abiertos al crucero *Canarias*, que en su única travesía transoceánica llevaría a bordo, hasta Buenos Aires, a una delegación española, con el ministro de Marina almirante Fernando Abárzuza al frente, con motivo del sesquicentenario de la revolución de aquel país. Haría el largo tránsito nuestro



Expectación en los muelles de Buenos Aires en torno a la llegada del crucero *Canarias*.

crucero desde Las Palmas hasta Río de Janeiro, desde cuyo puerto prosiguió su camino hasta cortar su proa —por cierto algo maltrecha, con señales de aplastamientos en su parte baja, como puede apreciarse en otra de las fotos que ilustran estas líneas— las aguas del Río de la Plata.

El recibimiento que la población dispensara al crucero, y por ende a su dotación, fue realmente entusiasta. Se sucederían los actos y agasajos en honor de nuestros marinos y resultó en verdad emotiva —según quedó reseñado en las crónicas de los diarios bonaerenses— la despedida que se les hizo.

Antes de regresar a España, el *Canarias* haría nuevamente escala en Río de Janeiro, ahora con más tiempo para poder sus tripulantes gozar de las maravillas de aquellas tierras.

Otra visita al exterior del buque-insignia por excelencia sería, por aquella época, la que en mayo de 1962 realizó al puerto de El Pireo con motivo del enlace matrimonial en Atenas de nuestros actuales reyes. Con la excepción de las varias realizadas a la cercana Lisboa —una de ellas en noviembre de 1960 con ocasión de los actos y festejos del quingentésimo aniversario de la muerte del infante Enrique *El Navegante*—, serían aquéllas sus únicas visitas a puertos extranjeros en sus casi 39 años de servicio.

Ya en la década de los 60, el cañonero *Magallanes* haría algunos viajes a puertos de África expresamente comisionado para tareas puramente humanitarias. Sería una de ellas a Agadir, en marzo de 1960, como consecuencia del gran terremoto que asoló aquella zona de Marruecos. Le acompañarían el remolcador *RA-2* y la barcaza de desembarco *K-2* con órdenes de que las respectivas dotaciones colaboraran en la medida de sus posibilidades en las tareas de auxilio en tierra. La del cañonero, protegidos sus rostros con mascarillas debido al hedor que desprendía la zona, recuperaría de entre las ruinas treinta y dos cadáveres.

En 1965, la grave crisis de artículos alimenticios que padecía Mauritania llevaría al mismo cañonero, con base en Las Palmas, a realizar dos viajes a Port-Etienne con varias toneladas de víveres con destino a aquella población.

Lo cierto es que por lo que se refiere a visitas de pura «cortesía», el lento paso de los años no mejoraría mucho las cosas en este sentido. Así, cuando entró en servicio el destructor *Oquendo*, en el que tantas falsas expectativas había depositado nuestra Armada, hubo de recurrirse a una visita a Montecarlo para «mostrarlo» en el exterior. Ocurría ello en abril de 1966.

Avanzado el tiempo, orgullosa ahora la Marina, ya con más razón, de los «nuevos» y bonitos destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*, se organizaron sendos viajes oficialmente de «resistencia y adiestramiento»,



La silueta del *Canarias* queda aquí dibujada por medio de guirnalda de bombillas en el puerto de El Pireo.



El *Oquendo* en Mónaco.

aunque imaginamos que por encima de ambos objetivos primó el deseo de exhibirlos en puertos extranjeros. El viaje del *Marqués de la Ensenada* le llevaría a recalar en Nápoles, Casablanca y Portsmouth.

Ya a partir de 1975, nuestra presencia en el exterior tendría dos hitos señalados. Por una parte, el viaje que en octubre de 1976 hizo a puertos de Colombia, Venezuela y la República Dominicana la fragata *Cataluña* con motivo de un viaje oficial de los reyes a aquellas tierras; y por otra el que, mitad con fines comerciales —la posible venta a aquellos países de buques iguales— y la otra mitad para reforzar lazos de amistad, realizaron en-

tre enero y abril de 1980 las nuevas corbetas *Diana* y *Descubierta*, con visitas a los puertos de La Guaira, Veracruz, Cartagena de Indias, Colón, Guayaquil, El Callao, Valparaíso, Tóhahueno, Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Arrecife.

Por aún recientes en el tiempo aquellos hitos, los dejamos reseñados con la simpleza y brevedad de las anteriores líneas.

En junio de 1991, la *Descubierta* llegaría a Nueva York, reciente aún su participación en misiones de control en la Guerra del Golfo, para participar en una Semana Naval.

Otra corbeta que se dejaría ver en aguas americanas fue la *Infanta Elena*, en julio de 1994, para participar en los actos conmemorativos del quingentésimo aniversario «del reparto», la línea imaginaria que por el Tratado de Torde-sillas dividiría la posesión del Nuevo Mundo entre España y Portugal.



Fragata *Cataluña* a la llegada de los reyes a Cartagena de Indias.

Con respecto a las fragatas clase *Baleares* y posteriormente las fragatas clase *Santa María*, con motivo de sus viajes a bases y polígonos navales norteamericanos para efectuar pruebas de evaluación y lanzamientos de misiles, serían relativamente numerosos los puertos de aquel continente ocasionalmente visitados.

Especial resonancia en los medios de comunicación tendrían por aquella época los viajes por el Mediterráneo, en sendas comisiones extraordinarias, de dos de aquellas modernas fragatas. Fue el primero el que en enero de 1980 realizó la *Asturias* llevando a bordo, desde Civitavecchia hasta Cartagena, los restos mortales de Alfonso XIII; y el segundo el realizado en junio de 1992 por la *Cataluña* entre El Pireo y Ampurias portando la llama olímpica para los Juegos de Barcelona.

Nuevos tiempos

Y llegaría un momento en que felizmente, por generalizadas, las visitas de unidades de guerra españolas a puertos extranjeros dejaron de ser «noticia» en

HISTORIAS DE LA MAR

los medios de comunicación. Encuadrados en fuerzas multinacionales la mayoría de las veces, o con ocasión de maniobras o en comisiones de ayuda humanitaria en el exterior, nuestros ahora sí realmente modernos barcos, en vanguardia con los mejores en su clase, mostrarían el pabellón nacional en numerosos mares. Y es que las cosas habían cambiado mucho en este último tramo del siglo xx.

No es que pasara desapercibida en su momento, pero sí que merecía mayor despliegue informativo —naturalmente siempre en nuestra opinión— la visita que en agosto de 1991 realizara al puerto de Sebastopol —principal base naval, además, de la Marina de la URSS en el Mar Negro— la fragata *Numancia*; y es que nunca antes un buque de guerra español había atracado en un puerto de la Unión Soviética. Y por muy poco aquella excepción no se quedaría en nada, pues a las pocas semanas, en plena *Perestroika*, se iniciaría el desmembramiento —consumado de facto en diciembre de aquel año— de



Vista del L-51 *Galicia* en aguas de Banda Aceh, en Indonesia.

aquella otrora poderosa Unión de Repúblicas Socialistas. Sin que, claro, tuviera algo que ver en ello nuestra fragata...

Ya a punto de ponerle final a la lectura de estas líneas, acaso se pregunte el lector: ¿y del *Elcano* —al que hemos hecho una sola referencia—, qué? Y otro tanto con respecto al *Galatea*.

Verán. Sobre ambos buques escuela y su presencia en puertos extranjeros mostrando siempre muy alto el pabellón español cabría escribir incluso varios libros. Nos hemos limitado aquí a reseñar las excepciones y en relación, en todo caso, a buques propiamente de guerra. Hecha esta puntualización, sepa también el lector disculparnos si con respecto al tema en general, y en este maremágnum de nombres y fechas, nos hemos dejado algo importante en el «tintero»... del ordenador, naturalmente.





Avión AV-8B Plus tomando a bordo del portaaviones *Príncipe de Asturias*.
(Foto: L. Díaz Bedia).



MI PASO POR LA ARMADA: UNA EXPERIENCIA MAGNÍFICA E INOLVIDABLE

Alfredo L.-VIVIÓ



E han cumplido ya más de cincuenta años desde que tuve el honor de recibir el nombramiento de teniente de Infantería de Marina de la Escala de Complemento.

En aquella época, el sistema de Milicias Navales Universitarias (M. N. U.) permitía compaginar los estudios universitarios con la prestación del Servicio Militar. Concretamente, a partir del tercer curso de carrera, y siempre que hubieras aprobado la mayoría de asignaturas, te incorporabas a la Armada durante los tres veranos siguientes, y una vez

VIVIDO Y CONTADO



acabados los estudios se realizaban cuatro meses de prácticas de oficial para alcanzar el empleo de alférez de navío o teniente de los demás Cuerpos Patentados de la Armada.

A pesar de que, como digo, han pasado más de cincuenta años, la inmensa mayoría de compañeros guardamos un recuerdo imborrable de aquella época y seguimos conservando con todo cariño la tarjeta de oficial. Por ello, y para los que no han tenido la suerte de vivir aquel servicio militar, he querido mediante estas pobres líneas resumir el desarrollo del mismo.

Nos incorporamos al primer curso a finales del mes de junio en la Escuela de Suboficiales de San Fernando (Cádiz), donde dimos nuestros primeros pasos como alumnos aspirantes. Desde el amanecer hasta las 10 de la noche la jornada transcurría en horas de instrucción, revista de policía, clases prácticas y teóricas de todo tipo. Pero, sobre todo, aprendimos a valorar los principios que integran la idiosincrasia de los hombres de la Armada: amor a España, patria única e indivisible, sentido de respeto a la jerarquía, comprensión con el subordinado, cumplimiento del deber antes que el ejercicio de cualquier derecho, prevalencia del orden, el trabajo en equipo, sentido del compañerismo, etcétera.

En aquel primer curso, el acto más solemne y emotivo fue el de la Jura de Bandera. Allí nos comprometimos con todas nuestras fuerzas a defender España y su bandera, incluso con sacrificio de nuestra sangre si fuere preciso.

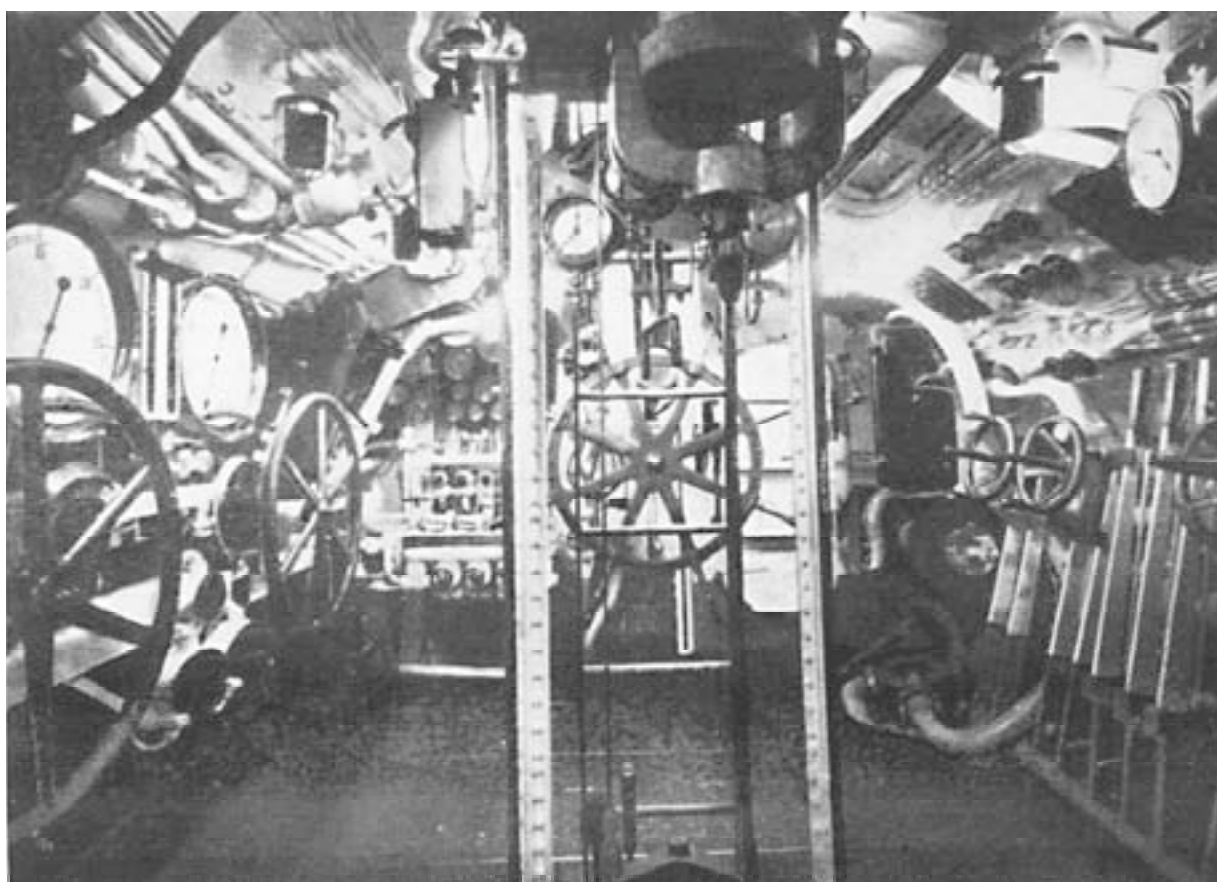
El verano siguiente, los que habíamos sido destinados a la Infantería de Marina comenzamos el curso en la Escuela de Aplicación de San Fernando, y los dos últimos meses embarcamos en el minador *Marte*, realizando navegaciones entre Baleares y Canarias con escala en algún puerto de la Península, además de prácticas de desembarco en distintas ocasiones. Recuerdo como anécdota que cuando entrábamos en los estancos de Las Palmas o Santa Cruz no sabíamos qué tabaco comprar, porque las estanterías estaban llenas de multitud de marcas, a cual mejor, cuando en la España peninsular sólo había dos o tres marcas, y no precisamente de buena calidad.

El tercer y último curso nos incorporamos a la Escuela Naval de Marín, donde continuamos nuestra formación ya con vistas a obtener el empleo de oficial. Fueron también tres meses de trabajo duro pero ilusionante, con nuevas prácticas de desembarco, marchas, conquistas de cotas, tiro en tierra y en la mar. ¡Hasta hicimos ejercicios de lanzamiento de torpedos a bordo de los viejos destructores *Alsedo* y *Lazaga*!

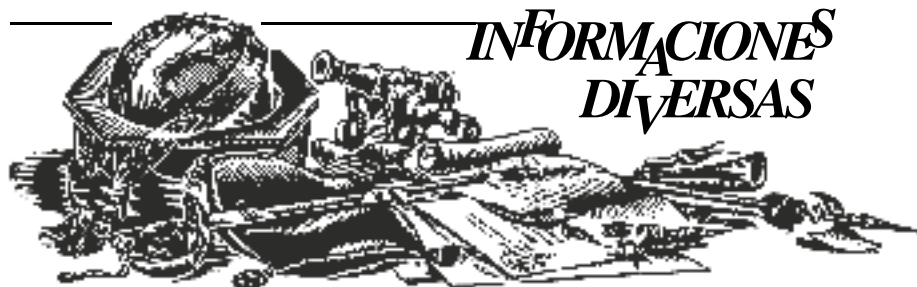
Una vez finalizada la carrera de Derecho, solicité y se me concedió incorporarme al Tercio de Levante en Cartagena para realizar las prácticas de oficial. Fue también una temporada maravillosa gracias al afecto y comprensión de todos los jefes y oficiales de carrera, que me recibieron como uno más, demostrando de nuevo el alto espíritu de compañerismo que reina entre los hombres de nuestra Marina de guerra. Pero todo lo bueno también se acaba... Llegó el día de la despedida y, aunque ha pasado tanto tiempo, todavía hoy recuerdo con nostalgia mi paso por la Armada.

Si alguno de mis compañeros de la M. N. U. lee estas líneas, igualmente coincidirá conmigo en cuanto dejo dicho.



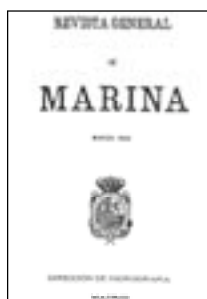


Cámara de Dirección y Maniobra de un submarino *Tipo B*, construido en el arsenal de Cartagena. El primero fue botado en junio de 1921, y el sexto y último en junio de 1923.
(Foto: G. Martínez Cardona).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS

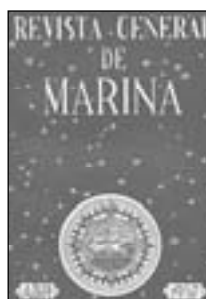


Como continuación del artículo publicado en abril pasado, esta REVISTA comienza con *El combate de Trafalgar*, de Ramón Pelayo, en el que nos relata el viaje a las Antillas de la escuadra inglesa en seguimiento de la franco-española. Le siguen *La supremacía marítima de Inglaterra y la política del porvenir* (conclusión), por Ramón del Rivero y Miranda; *Marina Mercante:*

caos, del teniente de navío y director de la Escuela de Náutica de Santurce Amando Pontes; *El Rif y los puertos de Melilla y Chafarinas*, por el teniente de navío Bartolomé Morales; *El listerianismo en cirugía militar*, por el médico de la Armada Juan Redondo, loa conmemorativa de la figura de Joseph Lister (1872-1912) y su cirugía antiséptica; *El sismógrafo del Observatorio de San Fernando*; *La botadura del acorazado francés Vérité*, por el alférez de navío Juan Ferrándiz; *Experiencias artilleras de la guerra naval ruso-japonesa*, traducido de la revista alemana *Artilleristische Monatshefte*; *Influencia de las máquinas en el artillado de los buques de guerra modernos*, traducido del *Engineering*; *Investigaciones meteorológicas en la alta atmósfera* (discurso pronunciado por S. A. R. el Príncipe de Mónaco ante la Sociedad Geográfica Escocesa de Edimburgo, el 17 de enero de 1907); *Experiencias radiotelegráficas en la División Naval de Instrucción*, y *Nuevas tablas de penetraciones de proyectiles*, en el que se expone una forma de facilitar el cómputo de la potencia de perforación por medio de un sistema práctico aplicable a todos los casos, tomado de un artículo de la *Rivista Marittima* del mes de marzo, que a su vez lo copia del cuaderno XII del tomo XXXIII del *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seeresens*. Con las noticias de la prensa profesional extranjera y el sumario de revistas nacionales y extranjeras concluye este número de junio de 1907.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



El primer artículo de la REVISTA, titulado *Antropófagos*, del capitán de navío Manuel Pastor Fernández de Checa, refiere rasgos y algunos casos de canibalismo en las islas del Pacífico en el siglo XIX. Le siguen: *Dragaminas: su callada labor*, por el capitán de corbeta Gabino Aranda Carranza; *Documentación relativa al ejercicio del Mando de Operaciones*, en el que el comandante de

Infantería de Marina José Luis Sobrón hace una comparación entre los procedimientos y sistemas empleados en Estados Unidos para el planeamiento y conducción de operaciones y los que para tal fin enseña nuestra doctrina; *Mandos a distancia. Su misión y constitución*, por el capitán de corbeta Ricardo Gómez Usatorre, en el que se pretende fijar de modo general la misión y constitución de un mando a distancia, sin entrar en profundas descripciones técnicas, y *Evocación del sentido aventurero de la navegación TRAMP*, por el capitán de la Marina mercante Francisco Serra Serra.

En *Notas Profesionales* encontramos el artículo *Actualidad del radar náutico*, por G. Montefinale (de la *Rivista Marittima*), en el que se plantean las reglas de gobierno en baja visibilidad con el uso del radar, a la luz del Reglamento de Abordajes, seguido de: *Estrategia de las fuerzas de superficie alemanas durante la Segunda Guerra Mundial*, por el capitán de navío H. J. Reinke de la Marina alemana; *La aviación antisubmarina con base en tierra*, por el capitán de corbeta De Rugy (traducido de la *Revue Maritime*), y *La Operación de Gaudo*, por el almirante Iachino (traducido de la *Rivista Marittima*), donde expone su apreciación de la situación a bordo del *Vittorio Veneto* en la fase final de dicha operación, que culminó con el trágico encuentro de cabo Matapán.

Con las *Misceláneas*, la *Crónica Internacional*, el *Noticiero* sobre marinas (de guerra y mercante) de otros países, y la sección de *Libros y Revistas* finaliza la REVISTA de junio de 1957.

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 1565.—Sale del puerto de Cebú, en Filipinas, el fraile agustino Andrés Urdaneta a bordo del patache *San Pedro* a petición de Legazpi para que trazase la ruta más apropiada entre Manila y Acapulco, salvando la corriente ecuatorial que facilitaba la ida pero que les impedía el regreso a Nueva España.

2 1602.—En este día, domingo de Trinidad, Sebastián Vizcaíno, en su viaje de descubrimiento por las costas californianas, llega a la isla de Mazatlán para ver si había agua, pero no encontró ninguna, sí abundancia de pájaros.

3 1546.—Francisco Carvajal, maestre de Campo en Quito, estando en el distrito de Popayán se entera que al otro extremo del Perú, en las Charcas, se había levantado en armas Diego Centeno contra Gonzalo Pizarro; Carvajal, aliado en las luchas civiles del Perú con Pizarro, se dirige contra Centeno para presentarle batalla.

4 1528.—Álvaro de Saavedra sale de Tidore en Filipinas por la misma ruta que a la ida para dar cuenta a Cortés de cómo estaban las cosas por el Maluco, volviendo con una sola nave cargada con setenta quintales de clavo.

5 1578.—Francisco Drake, pirata inglés, en su segundo viaje por tierras americanas, después de tocar en un puerto de México, llega hasta el paralelo 43° en la costa del Pacífico.

6 1557.—Se celebra con mucha pompa en Nueva España, la jura del rey Felipe II como rey de Castilla, ceremonia realizada anteriormente en la plaza mayor de Valladolid.

7 1542.—Francisco de Orellana en su navegación por el río Napo, sufre el hostigamiento de los indios que les impedían desembarcar. En este día alcanzaron el río Negro.

8 1541.—Hernando de Soto estando a la orilla del río Misisipí llamado Padre de las Aguas, ante la abundancia de madera encontrada, construye unas barcas para cruzarlo a una altura de treinta y cinco millas de la actual Menfis.

9 1522.—Juan Sebastián de Elcano a bordo de la nao *Victoria*, cruzado el cabo de Buena Esperanza, continúa navegando por la costa africana en su viaje de regreso a España.

10 1595.—Richard Hawkins, pirata inglés a bordo del *Dainty* bautizado por la reina Isabel, navegando por la costa americana del Pacífico, entra en la bahía de Atacama, doscientas sesenta leguas distante de Lima.

11 1580.—Segunda fundación de Buenos Aires por Juan de Garay, media milla más al norte de la que había fundado el adelantado Mendoza, a la que Garay llamó de la Trinidad por haber llegado allí ese día.

12 1546.—En las guerras civiles del Perú, Gonzalo Pizarro, después de derrotar al virrey Blasco Núñez de Vela en la batalla de Añaquito donde murió el virrey, sale de Quito para Lima.

13 1494.—Colón en su segundo viaje descubre la isla de Pinos, la mayor de las islas que rodean a Cuba, situada al sur y hacia el occidente; hoy también se le llama isla de la juventud.

14 1544.—Juan Bautista Pastene, marino genovés al servicio de España, llega a bordo de su navío *San Pedro* al puerto de Valparaíso en auxilio de su amigo Pedro de Valdivia.

15 1543.—Gonzalo Pizarro, nombrado gobernador de Quito por su hermano Francisco, intenta por segunda vez descubrir el país de la Canela, que según se creía se encontraba al oeste de Quito.

16 1545.—Íñigo Ortiz de Retes, a bordo de la nao *San Juan* llevando como piloto a Gaspar Rico en su viaje de regreso a Nueva España desde el Maluco, descubre la tierra de los Papías, cambiándole el nombre por el de Nueva Guinea.

17 1527.—Sale del puerto de Sanlúcar la expedición de Pánfilo de Narváez, nombrado por Carlos V adelantado de la Florida para la conquista de aquellas tierras, llevando consigo a Alvar Núñez Cabeza de Vaca.

18 1790.—Carlos IV firmó el Real Decreto de extinción de la Casa de Contratación; en vigor el reglamento de Comercio Libre con las Indias, la institución carecía de sentido.

19 1525.—Cortés regresa de las Hibueras para México una vez comprobada la muerte de Cristóbal de Olid a manos de su teniente Briones en territorio de Honduras, por haber traicionado a Cortés.

20 1542.—Luis Moscoso, gobernador interino de la Florida a la muerte de Hernando de Soto, construye varios bergantines en Aminoya para poder cruzar el río Trinidad.

21 1595.—La expedición de Álvaro de Mendaña, cruzando el Pacífico con dirección oeste y siguiendo el paralelo de los 10°, descubre las islas Marquesas durante este mes.

22 1542.—Francisco de Orellana navega por el río Negro; sus fuertes corrientes le arrastraron hasta el propio Amazonas, donde sintieron ya la cercana presencia del mar, aunque antes tuvo que repeler un nuevo ataque de los indios con flechas

envenenadas que diezmó a los tripulantes de uno de los barcos.

23 1545.—Cristóbal Vaca de Castro, gobernador del Perú, fue relevado de su cargo por el virrey Blasco Núñez de Vela; regresa a España para afrontar una acusación por enriquecimiento indebido, de la que tras varios años de litigio salió absuelto.

24 1534.—En su marcha de la conquista por el interior del Perú, Vasco de Guevara funda la ciudad de Huamanga, cerca de Cuzco, por orden de Francisco Pizarro.

25 1525.—En el primer intento de alcanzar las costas del soñado «Pirú» por Pizarro y Almagro, este último llega al río San Juan en el golfo de Urabá, en la costa colombiana.

26 1520.—Diego de Ordás, capitán en las expediciones del Nuevo Mundo e incondicional de Cortés, sale con una pequeña expedición para reconocer los alrededores de la ciudad de México, en la Nueva España.

27 1544.—Gonzalo, el hermano menor de Francisco Pizarro, heredero legítimo de todo lo adquirido por la familia según las capitulaciones de Toledo, se sintió frustrado ante el nombramiento del primer virrey del Perú, Núñez de Vela. La Asamblea de Representantes de Cuzco nombra a Pizarro administrador general del Perú y capitán general.

28 1503.—Cristóbal Colón, en su cuarto y último viaje al Nuevo Mundo, llega a finales de este mes a la isla de Jamaica; fondearon en Puerto Bueno y luego en Santa Gloria; sus naves, inservibles para la navegación, se utilizaron para construir pequeños refugios en tierra mientras esperaban el auxilio en La Española.

29 1556.—El virrey del Perú, marqués de Cañete, busca la paz de los rebeldes de Vilcabamba. En esta fecha regresan a Lima los comisionados enviados a negociar con Sauri Thupa, que llegan acompañados de los embajadores incaicos Qori Páucar y Sutiá Yauri.

30 1520.—Con la intervención de Pedro Alvarado en la gran fiesta del mes Toxcallt, que celebraban los aztecas con ritos de sacrificios humanos, creyendo que era una sublevación, los aztecas se rebelaron contra los españoles en Tenochtitlán, que tuvieron que abandonar en ésta la llamada «noche triste», aprovechando la densa niebla y pereciendo en la huida muchos españoles.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO

Hoy publicamos dos que tienen interés doble; son interesantes por su calidad y por la categoría del fotógrafo que las tomó, que era don Leonardo Buñuel González, teniente de Infantería del Batallón de Urbanos de La Habana, cuando la última guerra de Cuba, y padre del famoso cineasta.

Hemos procedido a identificar los navíos que aparecen en la fotografía; se trata de un acorazado británico de la clase *Canopus* (botado en 1897, *Goliat*, *Albion*, *Ocean*, *Glory* y *Vengeance*, botado, este último en

1899). El de cuatro chimeneas que se ve a popa del anterior es un crucero de la clase *Good Hope* (éste más los *Drake*, *Leviatán* y *King Alfred* fueron botados en 1901).

Don Leonardo era empresario del gremio de Efectos Navales cuando regresó a España en el 98. Era natural de Calanda, Teruel, y se estableció en Zaragoza. Regresó a La Habana en 1912, donde era propietario, con otros dos socios, de la compañía naviera «Castelao y Vizoso». No le gustó el rumbo comercial que habían tomado dichos socios, pues se dedi-



caban a contrabandear con armas, y tras liquidar todos sus negocios allí regresó definitivamente a España.

Las fotos fueron hechas con una cámara que fotografiaba en tres dimensiones para ser montadas luego en placas de vidrio, y se veían (en mi casa, «cuando chico», había una exactamente igual) en una caja oscura de madera con un mecanismo regulador de las lentes para enfocar cada uno a su visión, como si se tratase de unos prismáticos.

Agradecemos, muy de veras, a los nietos de don Leonardo Buñuel, don Alfonso de Lucas Buñuel y don Juan Luis Buñuel, este último propietario del archivo fotográfico familiar, que hayan puesto en nuestras manos estos «cristales», pedacitos más que honrosos de historia naval añeja.

No podemos con los datos que poseemos confirmar el lugar exacto donde se tomaron las fotografías pero, al coexistir en su caja de cristales con esa otra que publicamos del Club Náutico de Barcelona, quizá estén tomadas en aguas de ese puerto entre 1902 y 1912... Otra posibilidad sería La



Don Leonardo Buñuel González, teniente de Infantería del Batallón de Urbanos de La Habana.

Habana en 1912. Las fotografías que enviamos confirman la frase de un médico de la Armada, que solía decir: «La fotografía es un invento que nació perfecto».

J. B. N.

MARINOGRAMA NÚMERO 428

Por TAL

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

De Historia política de la España contemporánea. Melchor Fernández Almagro.

DEFINICIONES

Palabras

- | | |
|--|---------------------------------|
| <p>A.— Deport.: Se mantienen sobre un líquido y van por él sin tocar el fondo.</p> | <p>10 39 60 71 90</p> |
| <p>B.— Zool.: Pez marino acantopterigio, de la familia de los espáridos; alcanza tallas de hasta 50 cm. Se encuentra en el Atlántico oriental, se captura con anzuelo o nasas, y su carne es muy apreciada, a lo que ha contribuido el tamaño que alcanza. Se consume siempre fresco.</p> | <p>58 19 80 92 6</p> |
| <p>C.— Pesca: Nombre que se da a la pesca a la pareja entre tres embarcaciones, de las cuales mientras dos rastrean, la otra lleva pescado a la base.</p> | <p>3 18 21 63</p> |
| <p>D.— Nav.: El punto que en la carta señala la posición del barco. ...</p> | <p>91 9 37 32 76 82 15 30 6</p> |
| <p>E.— Arq. Nav.: Parte del forro exterior de la popa situada encima de la bovedilla.</p> | <p>44 68 17 89 29 98</p> |



Helicóptero vigilado desde el periscopio del *Siroco*. (Autor: G. García Galán).



MISCELÁNEA

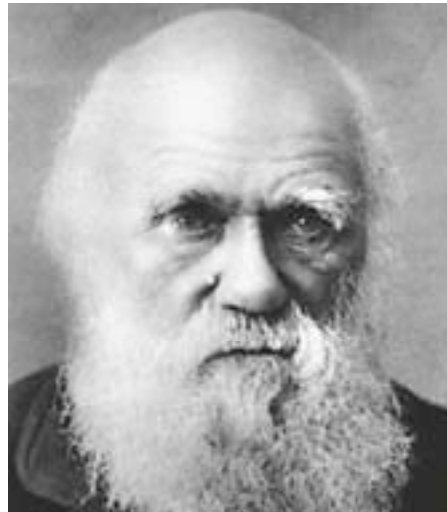
“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.
Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

29.030.— Viaje del *Beagle*



El célebre viaje del científico Charles Darwin a bordo del *Beagle* al mando del capitán Fitz Roy, 1831 al 1836, ha aparecido ya en alguna miscelánea. Además de sus descubrimientos naturalistas, sirvió también para dar nombre a algún accidente geográfico. Por ejemplo, en tierras argentinas, en la que él califica como hermosa y extensa bahía de Puerto San Julián, a unas 110 millas al sur de Puerto Deseado, se puso el nombre de Cerro Sediento a una colina próxima, a la que subieron buscando agua tras un recorrido de once horas alrededor de la bahía sin encontrarla.

P. G. F.





El *U-9*, en servicio desde 1910, con 57 metros de eslora, alcanzando 14 nudos en superficie y ocho sumergido, 500 toneladas de desplazamiento, cuatro tubos de torpedo de 450 mm y 29 tripulantes.

29.031.—Calidad de vida



La del submarino alemán *U-9* en la Primera Guerra Mundial: «La litera del oficial de puente, por ejemplo, era tan chica que no permitía acostarse de espaldas. Debía el oficial echarse de lado, y así le era posible quedar acuñado entre el costado de estribor a su derecha y un armario a la izquierda, formando cuerpo con el submarino durante los bandazos. No podía ni aún estirar las piernas, pues sobre la litera, en la parte posterior, había una caja de fusibles, cuya tapa saltaba a veces si el durmiente movía los pies, corriendo el riesgo de sufrir una fuerte sacudida eléctrica».

G. V. R.

29.032.—El Real Colegio de Cirujanos de la Armada de Cádiz



Dos eminentes cirujanos de la Armada fueron los que impulsaron la creación del Real Colegio de Cirujanos de la Armada en la ciudad de Cádiz. Fueron Juan Lacomba y, especialmente, Pedro Virgili.

Juan Lacomba, cirujano mayor y primer director del Cuerpo de Sanidad de la Armada, al frente del Hospital Real de Marina de Cádiz, alcanzó los primeros éxitos para el desarrollo de la cirugía en España; fue un personaje de larga trayectoria de servicios, con acusada incidencia en el perfeccionamiento de la sanidad naval. En 1728 (año de creación del Cuerpo de Cirujanos de la Armada), Lacomba incorporó a su hospital al Cirujano mayor Pedro Virgili, que gozaba de gran prestigio profesional, y en 1729, junto al hospital, construyó un anfiteatro y una escuela de anatomía. Se vio privado de los servicios de Virgili por su participación en campañas en el Mediterráneo (reconquista de Orán en 1733 y contra los corsarios ingleses en 1733 y 1734), los viajes que hizo a América, así como por un periodo de perfeccionamiento en cirugía que llevó a cabo en París; fue a partir de 1745 cuando Virgili volvió al Hospital Real de Marina de Cádiz y comenzó a impartir las enseñanzas a los cirujanos de la Armada.

El 11 de noviembre de 1748 el rey Fernando VI sancionó por real orden los estatutos del Real Colegio de Cirujanos de la Armada de Cádiz, como consecuencia de la petición realizada por Pedro Virgili, y que contó con el apoyo del marqués de la Ensenada.

Juan Lacomba había fallecido el 15 de octubre de 1748 y su puesto lo ocupó Pedro Virgili, siendo refrendado su nombramiento el 4 de enero de 1749. Virgili estuvo al frente del Real Colegio de Cirujanos de la Armada desde 1748 hasta 1756, un periodo esplendoroso.

J. J. P. C.

29.033.—La Barceloneta



Ésta era la estampa típica del célebre barrio pesquero barcelonés a finales de los años setenta cuando se azezinaba el «cambio de imagen» que siempre le caracterizó... Y por supuesto, quien por allí transitase no se libraba del acoso y derribo



2007]

del «presunto cliente» para degustar el entonces pescado fresco, antes de que se conociesen los congelados importados.

A. O. G.

29.034.—Capitán de corbeta



Armonizar las denominaciones de los diferentes empleos de nuestra Marina con los similares de las extranjeras se consideró necesario en 1912 para no quedar los oficiales de la nuestra en relativa inferioridad en determinadas ocasiones y mandos.

Para ello, las denominaciones de almirante, vicealmirante, contralmirante, capitán de navío de 1.ª clase y teniente de navío de 1.ª clase que entonces existían, por una R. O. de 10 de enero quedaron sustituidas por las de capitán general de la Armada, almirante, vicealmirante, contralmirante y capitán de corbeta, respectivamente.

La primera relación de capitanes de corbeta la encabezó, sin número, Ramón de Carranza, senador del Reino, excedente, con antigüedad en el empleo de 5 de enero de 1901, aunque el número uno de dicho empleo lo fue don José de la Herrán, comandante del cañonero *M. A. Pinzón*, con antigüedad de 9 de agosto de 1902.

P. G. F.

29.035.—Las atarazanas de Almería



«Es un principio militar/
Que el que es dueño de
la mar/ Es el dueño de la
tierra.»

Con estos versos del matritense Pedro Calderón de la Barca he incoado esta sucinta reseña sobre las atarazanas de mi egregia ciudad de Almería. De acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española, la palabra atarazanas proviene del árabe soez y no es aceptada por la lengua castellana hasta el año 1277. Según escribe el historiador Conde en su libro titulado *La dominación de los árabes*

889

MISCELÁNEA

en España, Abd-ar Rahmar I, en el año 773 de nuestra era cristiana, mandó construir las atarazanas en todas sus costas para vigilar y defender éstas de cualquier invasión o incursión por parte de los *walíes* africanos. Ya en tiempos de Abd-ar Armar III, Almería era considerado un puerto de alto valor estratégico para la entrada del norte de África, por lo que aquél la convirtió en la base naval más importante, mandando ampliar su construcción y proveyéndola de los mejores arsenales de toda la España agarena; incluso mandó construir el navío de guerra más importante, de dimensiones y magnitud ignotas hasta esa fecha, según cuenta el historiador agareno Ibn-al-Athir. Con estos adelantos bélicos en su base, apoyado por el señorío de su amigo Nakur en Alhucemas, se apoderó de Melilla en 926 y de Ceuta en 931 de nuestra era cristiana, llegando a crear en el norte de África una zona de gran influencia andaluza entre Túnez y Marruecos.

Los historiadores Gayanes y Leví Provenzal afirman que era el arsenal árabe más importante de todo el Mediterráneo en aquellas fechas, ya que la base la componían entre 200 y 300 navíos, a remo y vela, mandado cada uno por dos oficiales: el *qaid*, que mandaba sobre los soldados y el armamento, y el *rais*, que mandaba en la navegación y maniobrabilidad del buque.

A. G. U.

29.036.—Señales de Mazarredo



La miscelánea núm. 28.959 hablaba de un *Cuaderno de Instrucciones y Señales de Táctica* elaborado por Antonio de Escaño en el siglo XIX. Además de su gran experiencia, probablemente se basó, entre otros, en el libro *Instrucciones y señales para el régimen y maniobra de la Escuadra, del mando de don Luis de Córdoba y Córdoba, dispuestas de orden del mismo excelentísimo señor por D. Joseph de Mazarredo Salazar*, mayor general de la Escuadra. Está impreso en Cádiz en 1781 y, aunque no tan



Don José de Mazarredo Salazar.

completo como el de Escaño, es también asombroso en su conjunto. Contempla situaciones muy diversas, por ejemplo que los buques cazadores, para indicar las maniobras de los enemigos, disparaban siempre siete cañonazos divididos en tres tiempos, separados cada uno de los tiempos unos cincuenta segundos y distribuidos los cañonazos de distinta forma según lo que pretendían informar: dos, tres y dos, significaba que no había esperanza de alcanzar al enemigo. Uno, dos y cuatro, que sí había esperanza.

P. G. F.

29.037.—Limosnas



En las instrucciones que para los sacerdotes de las Reales Armadas dictó en 1764 el cardenal de la Cerda, patriarca de las Indias, se dispuso que «en los pagamentos a bordo sólo se podrían recoger limosnas para la Ánimas del Purgatorio, la Virgen del Carmen y Santa Bárbara».

J. A. G. V.

29.038.—Servicios utilísimos



Antes de cumplir sus dos primeros meses de vida, el Gobierno Provisional de la Segunda República reorganizó la Marina de guerra. Entre otras cosas, en el Decreto de reorganización de 10 de junio de 1931 puede leerse:

«...el Ministro que suscribe se ha visto en la necesidad de declarar a extinguir varios de los Cuerpos que actualmente prestan sus servicios en la Armada. Las razones que abonan esta decisión son bien claras. Tanto el Cuerpo de Ingenieros de la Armada como los de Artillería, Infantería de Marina, Eclesiástico y Sección de Farmacia que se declaran a extinguir, prestan hoy, es cierto, servicios utilísimos, pero los cuales no requieren la conservación de Cuerpos que, por el solo hecho de su existencia, determinan la creación en ellos de categorías o empleos forzosa-mente traducidos en una plétora de personal gravosa para el Erario, ineficaz para el servicio y perturbadora para la marcha de todo el organismo naval.»

Me lo explique.

G. V. R.

29.039.—Expediciones a Canarias desde El Puerto de Santa María



En el fabuloso *Diccionario Geográfico*, y muchas cosas más, de don Pascual Madoz (Madrid, 1849), y en la voz *El Puerto de Santa María*, se puede leer:

«En 1478 se armaron dos expediciones, una de tres navíos, que se puso al mando de Pedro de Algabe y Juan Rejón, y otra bajo las órdenes de Pedro Fernández, para continuar con la conquista de las Canarias.»

Dato importante, pues no lo ofrecen ni Fernández Duro en su *Marina de Castilla*, ni La Guardia en su imprescindible *Cronicón*... Por el primero de estos autores, sabemos que

lo de Canarias comenzó en 1344 con la curiosa petición del infante don Luis de la Cerda al papa Clemente para que erigiese a las islas como reino feudatario de la sede apostólica y, de paso, lo invitiesen a él como soberano, a lo que S. S. accedió por bula de 15-11-1344, invistiéndolo como «Príncipe de la Fortuna», y de ahí lo de las Islas Afortunadas... Luego sabemos lo de los normandos de Lancelot y de Bethencourt, lo de las guerras con Portugal y las luchas crueles con los pobladores guanches de las islas.

Sabemos también que Juan Rejón salió de El Puerto investido como flamante capitán general del archipiélago canario, y que todo terminó al año siguiente de 1479 con el tratado de paz con Portugal que reconocía que el reino de Granada y las Canarias serían del reino de Castilla; pero esa «zarpada» de El Puerto la hemos encontrado solamente en el Madoz.

E. C.

29.040.—Un NO bien claro



Normalmente, el escueto lenguaje castrense se basta de un lacónico *por impropcedente* o bien *por no reunir las condiciones* para denegar una solicitud que se considera no adecuada, pero en alguna ocasión, la explicación o fundamento que motiva el rechazo es casi apabullante; por ejemplo, en los primeros meses de 1936 se dejó sin curso un expediente promovido por un teniente de Intendencia (su nombre no viene al caso) en el que solicitaba se le concediese la residencia en Londres durante un año para estudiar las organizaciones industriales, con una explicación bien clara, detallada y prolija que podía leerse en el Diario Oficial. Decía así:

«Porque ni a la Marina ni al Cuerpo de Intendencia interesan los que pretende realizar, que no son de aplicación ni tiene los conocimientos técnicos que precisarían por estar incompleta la escala de tenientes ya que en la actualidad sólo existen 11 en lugar de

MISCELÁNEA

los 18 que señala la plantilla y ser de absoluta necesidad el no distraer ningún oficial en misión distinta de la de su Cuerpo, hasta tal punto que ha sido preciso otorgarle con carácter forzoso un destino que se considera mucho más importante para el servicio que el que solicitaba, por ser al mismo tiempo el único oficial de su empleo de que se podía disponer.»

P. G. F.

29.041.—Botadura



Después de treinta años de inacción y de silencio, el 25 de julio de 1849 los habitantes de Cartagena pudieron asistir a la botadura del bergantín de guerra *Scipión* en el arsenal, cuya construcción había sido ordenada en marzo del año anterior y en noviembre se puso la quilla.

La prensa local se hacía eco del acto poniendo de manifiesto que «por una irrisión cruel de la fortuna se presentaba a la vista, y en la misma dársena, el bergantín *Jason*, el último buque construido hace 30 años en este arsenal, donde en el mismo espacio de tiempo se habían construido en la última mitad del pasado siglo 13 navíos y ocho fragatas, y que habiendo servido de pontón en las islas Chafarinas, ha venido como a dar con su presencia un significativo testimonio de los últimos esfuerzos de nuestra construcción naval en este departamento».

J. A. G. V.

29.042.—Estación transportable de Aeronáutica *Dédalo*



Un decreto de 16 de noviembre de 1921 dispuso la ejecución de las obras de transformación en Estación transportable de Aeronáutica del vapor *España* núm. 6. Este barco había sido incautado por el Estado español, y el Ministerio de Fomento se lo cedió al de Marina, del que se hizo cargo en

Barcelona el 10 de octubre de 1921 y le dio el nombre de *Dédalo*.

Las obras de transformación se iniciaron en noviembre y finalizaron el 1 de mayo de 1922. En esta fecha se realizaron las primeras pruebas de mar y, días después, el 20 del mismo mes fueron efectuadas las definitivas, con ejercicios reales de largado y recogida de un dirigible semirrígido.

J. J. P. C.

29.043.—Misceláneas nonatas



Cuando escribimos estas líneas se va por la curiosidad número 28.962, aunque, para ser rigurosos, no es ésta, en verdad, la cifra alcanzada, ya que los llamados «duendecillos de imprenta» la han hinchado alguna vez algo más de la cuenta. Bastaba con equivocarse un solo número para que en lo sucesivo fallara toda la secuencia. Y, que nos conste, así ocurrió en dos ocasiones.

El salto cuantitativamente más importante se daría en el número correspondiente al mes de junio de 1989, en que un error informático hizo avanzar de golpe y porrazo nada menos que en seiscientos una *miscelánea*, al pasarse en la numeración de la 22.286 en el ejemplar de mayo a la número 22.887 el mes siguiente. No es, desde luego, que la REVISTA privara a sus lectores este mismo número de misceláneas, reduciéndose todo a un fallo únicamente imputable a los en ocasiones pérfidos avances de la técnica.


Unos sesenta años lleva ya publicándose esta sección, de la que fuera creador y *alma mater*, en sus primeros años de publicación, el entonces capitán de fragata Julio Guillén Tato, director a su vez de la REVISTA, de la que continuó siéndolo durante nada menos que treinta años. Rubricados sus escritos con iniciales o seudónimos, por ella han desfilado cientos de firmas colaboradoras.

Es un hecho que, seguramente por su amenidad, gusta especialmente la sección, razón por la que se mantiene después de tanto tiempo. Y gusta hasta tal punto que nos cons-

ta que las páginas *Misceláneas* vienen desde hace tiempo siendo guardadas y expresamente encuadradas en forma de volúmenes monográficos por algunos lectores.

J. M.^a B.-F.


29.044.—Guardia de los arsenales



Por real orden de 15 de marzo de 1850 se dispuso la creación de una fuerza militar para la custodia de los arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena con la denominación de Guardia de los Arsenales. Hasta entonces este cometido había sido y era peculiar del Cuerpo de Rondines, el cual ni por su forma, índole, ni origen, era suficiente para conseguir el fin de su instituto, ya que la mayoría de sus individuos procedían de las compañías de Inválidos de Tropa y de Maestranza, que por lo general eran de edad muy avanzada y de salud achacosa, siendo además su organización nada militar.

J. A. G. V.

29.045.—Castro la leal



Re poblada en 1173 por el padre de Fernando II el Santo, rey de Castilla y León, el rey Alfonso IX que lo fue solamente de León, la simpar villa marinera de Cantabria tiene por mote:

«Con las peñas que tenemos
Por fundamento en la tierra
Daremos al mundo guerra...»


Y por sello:

«Armas escudo y señal.
Castillo, puente y Santa Ana [Ermita de...]
Naves, ballena y mar llana
Son de Castro la leal...»

Nos complace recordarlo cuando añoramos las horas de descanso pasadas en dicha villa, donde tuvimos la honra de vigilar sus aguas y las de las provincias vecinas a bordo del maravilloso patrullero de la Real Armada que montábamos...

E. C.

29.046.—Dique flotante



En 1901 tendrían lugar en Mahón las primeras pruebas del gran dique flotante que con destino al incipiente arsenal de Cavite había sido construido en Inglaterra, por encargo del Gobierno español, a finales del siglo XIX. Ya concluida su construcción, la guerra con los Estados Unidos y la pérdida de nuestras colonias harían innecesario el costoso y extraordinario remolque del artefacto hasta el archipiélago filipino y, considerando que su explotación podría ser beneficiosa para Mahón, las autoridades de la isla ofrecieron hacerse cargo del mismo, aunque, por decisión del Estado, sólo sería con carácter provisional, pues era intención de éste venderlo.

Con objeto de efectuar las pruebas oficiales, fue a Mahón el crucero acorazado *Carlos V*. No fueron bien las cosas inicialmente, ya que en el primer intento de poner en seco el crucero fue preciso suspender la operación por rotura de algunas piezas del dique. En alguna medida se desentendió la casa constructora de los problemas surgidos, y reparadas fueron las averías por personal español. En noviembre del año siguiente se harían nuevas pruebas, esta vez con excelentes resultados, y otra vez con el *Carlos V* como «buque probador».

Finalmente aquel dique, considerado el autocarenable mayor que existía en aquella época, fue vendido en 1912 en pública subasta —y parece ser que a bajo precio— a una sociedad austriaca basada en Trieste.

J. M.^a B.-F.



Coordinado por nuestra Agregaduría de Defensa en Atenas, la Armada ha colaborado con la sede del Instituto Cervantes en la capital griega aprovechando las escalas de las fragatas *Almirante Juan de Borbón* y *Álvaro de Bazán* en El Pireo con el transporte de más de 3.000 volúmenes del CSI con destino a la Biblioteca de dicho centro cultural español. De izquierda a derecha: capitán de navío Luis Gorostiza Vidal (agregado de Defensa en Grecia), Juan Ramón Martínez Salazar (embajador de España en Grecia), Ascensión Muñoz del Barrio (directora de la Biblioteca del Instituto Cervantes de Atenas) y brigada Javier Álvarez Ochoa (auxiliar del Órgano de Apoyo de la Agregaduría). (Foto: J. Álvarez Ochoa).



LEXICOGRAFÍA

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

NO ME DES LA LATA

No tiene el mismo valor sintáctico poner una palabra entre guiones que entre paréntesis.

Álvaro Paradelo.

Don Fernando Lázaro Carreter me ha ayudado a escribir este artículo. En efecto, pues me he dedicado a desmenuzar su libro *El nuevo dardo en la palabra*, donde el eminente académico recopiló sus colaboraciones en el diario *El País* desde 1999 hasta 2002. Pero, pensando en las páginas de *Lexicografía* de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA, me he centrado en aquellas palabras o expresiones relacionadas, en mayor o menor medida, con las Fuerzas Armadas. También aportó algo de mi cosecha. No todo iba a ser *cortar y pegar*.

El rollo y dar la lata

Dice don Fernando que *rollo* fue en su origen cualquier cosa cilíndrica o de forma

tubular; y por excelencia era el tedioso atadizo de autos judiciales y, tal vez, mediando la abogacía, el vocablo se aplicó a lo que se desarrolla prolija y aburridamente: novela, conferencia, película, concierto, sermón, partido, corrida: todo. Por otras inducciones pudo producirse también ese significado de *cosa y hasta persona pelma*. Así, *daban la lata* los soldados viejos que, en el siglo XVII, andaban de despacho en despacho mendigando compensación a sus cicatrices y a las proezas que adverbaba aquel *rollo* de documentos metidos en un tubo de *lata*. De ahí pudo venir también la equivalencia hoy perfecta de *latazo* y *rollo*. Curioso. A continuación, el académico se dedica a disertar sobre otras acepciones de rollo: tener un rollito, estar enrollados, tener buen o mal rollo, etc., que, aunque muy interesantes, se salen del contexto de este artículo.

LEXICOGRAFÍA

Efectivos

Aquí don Fernando apunta con el aguijón que «cuando el ataque de Irak a Kuwait, se empezó a llamar *efectivos* a los combatientes. Lancé un puntazo al término —dice el académico—, recordando que los efectivos de una fuerza están constituidos por personas, sí, pero también por armas y pertrechos; y que el conjunto no se puede cuantificar con numerales, pues la aritmética prohíbe sumar un sargento con un obús».

Copio las acepciones sexta y séptima que da el DRAE a *efectivo*: «6. Número de hombres que tiene una unidad militar, en contraposición con la plantilla que le corresponde. 7. pl. Totalidad de las fuerzas militares o similares que se hallan bajo un solo mando o reciben una misión conjunta».

Parece que nuestro diccionario no apoya la tesis de don Fernando. De hecho un lector de *El País* le envió un comentario similar.

Catástrofe humanitaria

Desde hace tiempo nuestras Fuerzas Armadas participan en misiones humanitarias, pero no en catástrofes calificadas de humanitarias. En efecto, Lázaro Carreter apunta con su dardo —y da en el blanco— cuando dice que «varios amigos, pensando que tengo mano en esto, escriben y me escriben exhortándome a pegar gritos; lo hice en 1994 cuando lo de Ruanda. Aquella intensa memez se ha prodigado ahora desde cumbres otánicas y gubernamentales; así como por micros y rotativas. Una tele presentó un triste grupo de kosovares en huida, diciendo que era lamentable su aspecto *humanitario*. Algunos diarios están recuperando la cordura, y hablan ya de catástrofe *humana*».

Por tanto, nuestras Fuerzas Armadas participan en misiones humanitarias donde, por desgracia, se prodigan las catástrofes humanas.

Armas convencionales

Con esa sorna que le caracteriza, don Fernando escribe el siguiente párrafo: «La

administración sanitaria ha anunciado el aumento de las camas *convencionales* en no sé qué hospitales. Esta vez el diccionario sirve de poco —habrá que darle un toque— porque ese adjetivo se aplica, según dice, a lo establecido en virtud de costumbre, y esto, dicho de una cama, resulta más bien raro: ¿ocurrirá que la mía es convencional porque es igual que la de mis abuelos? Conforme a la letra del diccionario, sólo serían *armas convencionales* la traca o el puñal traperero, siempre los mismos desde su ingeniosa invención. Pero resulta que lo son las armas no atómicas. Por tanto, tal vez ocurra que son convencionales las camas sin uranio».

Socarrón e ingenioso, el párrafo anterior no tiene desperdicio, aunque sí un apunte o respunte donde humildemente matizo lo dicho por el ínclito académico: creo que también *son armas no convencionales las químicas y las biológicas*; por tanto, la cama de don Fernando y la de sus abuelos, para ser convencionales, no sólo no deben contener uranio, tampoco gases tóxicos, ni iperita, ni bichejos indeseables a modo de bacterias o virus furibundos y asesinos. ¿No?

Está reunido

Dice el académico que eso de *está reunido* lo oímos tanto que ya no choca. Y, sin embargo, es un sinsentido idiomático de buen tamaño, porque reunir significa juntar o congregar, lo cual exige que lo reunido sea múltiple, en modo alguno único: se está *reunido con alguien*.

Además, parece que si empleamos esta expresión, adornamos al personaje que *está reunido* con una orla de importancia. Al respecto, dice Lázaro Carreter que «los que son cualquiera no se reúnen».

Por tanto, aparte la preeminencia que tenga una persona respecto a otra, no digamos nunca más *está reunido*, sino *está en una reunión*.

Méritos contraídos

La costumbre, por repetitiva, puede llegar a hacernos creer que es correcto algo que en

realidad es un disparate. Así, cuenta don Fernando la anécdota de un chino que pasó veinte veces por delante de un centinela, y éste, al dar el parte, aseguró que habían pasado veinte chinos. La aparente repetición provocó el error. Algo parecido sucede con los *méritos contraídos*. Estamos tan acostumbrados a leer o escuchar que a fulano le han dado *una medalla por los méritos contraídos* que no caemos en la cuenta de que contraer se reserva para las enfermedades y para lo encogible. Puede que alguien se merezca una medalla si contrae la gripe y, aun así, sigue en su puesto dando el callo, pero me temo que ése no suele ser un mérito de suficiente entidad como para ser digno de una condecoración, aunque la fiebre sea la más alta nunca medida ni contraída.

Séquito y cortejo

No sé si el académico atina en la diana cuando comenta con un ejemplo demasiado escatológico que no es lo mismo séquito que cortejo. Dice que un diario publicó que un bombero y dos guardias habían sido asesinados en Valencia, y aseguró que en el entierro «iniciaba el séquito el bombero, seguido de los dos guardias»; confundir séquito con cortejo —comenta don Fernando— y afirmar que un muerto iniciaba una marcha causa pavor. Además, lo *iniciaba*, cuando en realidad lo *abría*; y aun esto será falso: ¿nadie iba delante de los féretros?».

Sobre *séquito*, el DRAE da dos acepciones: la primera dice «agregación de gente que en obsequio, autoridad o aplauso de uno le acompaña y sigue»; mientras que de *cortejo* dice que es «el conjunto de personas que forma el acompañamiento en una ceremonia». Dejo al paciente lector que juzgue por sí mismo si es un séquito o un cortejo el que acompaña al almirante de la Flota cuando preside, en nombre de S. M. el Rey, la ceremonia de la Pascua Militar en el salón del trono de la antigua Capitanía General de la Zona Marítima del Estrecho.

Armamento, minas antipersonales y sesgar

Don Fernando no se corta cuando tilda de *despropósito babilónico* el siguiente comentario de un periódico sobre las minas antipersonales donde asegura que «este *armamento* militar ha *sesgado* y sesga la vida de miles de civiles». Dar el nombre de *armamento* (es decir, conjunto de armas) a las minas antipersonales —matiza el académico— es (...) corrosivo para el idioma».

Bueno, bueno. Me quedé casi petrificado cuando leí este párrafo. Dice el DRAE que *armamento* es «1. m. Conjunto de todo lo necesario para la guerra. 2. Conjunto de armas de todo género para el servicio de un cuerpo militar. 3. Armas y fornitura (correaje y cartuchera) de un soldado. 4. Equipo y provisión de un buque para el servicio a que se le destina». O sea, ¿las minas antipersonales no son —o eran— armas usadas por los soldados? Yo creo que sí.

Por cierto, sobre *personal* dice el diccionario que es «lo perteneciente a la persona, lo propio o particular de ella», también «el conjunto de las personas que trabajan en un mismo organismo, dependencia, fábrica, taller, etc.». Por tanto, yo creo que las minas no son antipersonales, sino antipersonal o mejor antipersonas, lo mismo que las hay contracarro (o anticarro o antitanque) y no decimos antitanquiles o anticarriles (salvo que a alguien se le ocurra usarlas para destruir las vías de un tren. No tengo constancia de tal empleo).

Sin embargo, creo que acierta de lleno don Fernando cuando matiza lo de *sesgar*, pues una vida no se sesga, sino que, como mucho, se siega, si queremos emplear el verbo segar como sutil metáfora.

Advierten de que... o advierten que

Don Fernando aporta una aclaración muy interesante sobre el dequeísmo. Pone el siguiente ejemplo, extraído de un titular de la prensa, que un lector le pide que corrija: «Veteranos del Golfo enfermos *advierten de que* la historia se repite en los Balcanes». Pero no hay error —dice Lázaro Carreter— y no estará solo ese lector en tal creencia: son

LEXICOGRAFÍA

muchos los convencidos de que *advertir de + que* constituye siempre un caso de dequeísmo. Y no es así (...). En efecto, *advierten de que + oración* llama la atención sólo sobre ésta, es decir, sobre la advertencia; en cambio, *advierten que*, podría significar *dan cuenta* o *avisan*, orientando igualmente hacia la advertencia, pero también que ellos, los veteranos, *se dan cuenta que la historia se repite en los Balcanes*. El periódico quería conducir la atención sobre el aviso, y no sobre quienes advierten. No hay, pues, dequeísmo en el rótulo, sino algo que llaman los gramáticos un complemento regido.

Pues eso.

Entrenamiento

Me llama la atención que, según apunta el académico, la palabra *entrenamiento* no entrase en el diccionario hasta 1927. O sea, según esto, los futbolistas del Huelva o del Madrid de principios del siglo XX no se entrenaban. Seguro que sí lo hacían, pero, ¿qué palabra empleaban? Como yo, se sorprende don Fernando de los retrasos de la Real Academia para incorporar esa palabra pues, ya en 1765, el tratadista militar Jaime de

Vianda la empleaba cuando decía que «el jefe debe atender con vigilancia a la salud y *entrenamiento* de los soldados y los caballos».

Salvarse por los pelos y Ok

Para finalizar, un par de frutos de mi cosecha. Parece ser que la expresión *salvarse por los pelos* viene de que antiguamente muchos marineros no sabían nadar, por eso era una buena costumbre que se dejaran el pelo largo pues, si caían a la mar, podrían agarrarlos «por los pelos para salvarlos». También, dicen que durante la Guerra de Secesión, en los Estados Unidos, cuando regresaban las tropas a sus cuarteles sin tener ninguna baja, en una gran pizarra se escribía Ok (cero *killed*). Según esto, de ahí proviene la expresión Ok que actualmente se usa para decir que «todo está bien». Por cierto, en Suramérica suelen pronunciar *oka*, en vez de *okei*. Yo, más chulo que un ocho, prefiero decir «correcto».

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





PIRATAS DEL CARIBE-3 ¿SE CLAUSURA EL CICLO?

¿Superará esta trilogía dedicada al mundo de la piratería el impacto, la diana en taquilla de las ya míticas películas de *El señor de los anillos*? Todo es probable, pese a quien pese. Aunque la revolución, en taquilla y en prestigio, de las adaptaciones de los célebres libros de Tolkien, todo un acontecimiento que a escala mundial recorrió el mundo a lo largo de tres o cuatro años de forma espectacular, la citada trilogía de piratas podría igualar y superar muchos récords de los hasta ahora establecidos. Pero si como mínimo se alcanza, aunque no se supere, el éxito de *El señor de los*

anillos, será inmenso. La trilogía, de gran calidad y calado cinematográfico, dedicada a unos muy especiales y aguerridos piratas que hacen de las suyas, irrumpió en su tercera entrega consecutiva en las carteleras de España con arrolladora fuerza. ¿El principio del fin? Una vez vistos los resultados económicos, cabe preguntarse si efectivamente, y tal como se insinuó en más de una ocasión, tendremos una cuarta entrega de las odiseas de tan singulares y plurales piratas que tantas satisfacciones están produciendo entre la gente del cine.



Un relato clásico

Sin alejarse —apenas cabía tal posibilidad al hilo de anteriores películas sobre el tema— mucho de los clásicos relatos de piratas tradicionales, esta tercera parte incide en casi todas las características propias de un género ahora resucitado de forma inesperada, cuando se le había dado por muerto tras gloriosas décadas a base de grandes películas. Coinciden anteriores personajes y situaciones, pero —y aquí la novedad evidente—, aporta nuevas sugerencias, psicologías, sugerentes cambios y transformaciones de una potencia visual que, al menos fragmentadamente, en algunas secuencias puede superar a sus dos precedentes. De la hoja de rodaje podemos extraer en apurada síntesis el desarrollo de

Piratas del Caribe-3 —dirigida por el realizador de anteriores capítulos, Gore Verbinski— que se arranca en sus primeras imágenes con la consumada desaparición, con posibilidad de muerte, de Jack. Es entonces cuando el capitán Barbossa será el encargado de tripular el barco que irá en su búsqueda hasta el fin del mundo. Después, cuando la historia entra en sus fundamentos principales, se produce, y es uno de los momentos clave de la película, el secuestro de Elizabeth Swann a cargo del capitán Sao Feng. Secuestro que tiene lugar en las turbias aguas donde se supone el posible fin del mundo. ¿Imaginación, delirio o fantasía pirata? Podría ser. Se perfila, pues, el duelo entre las fuerzas del mal y del bien, preparándose para la batalla final, la definitiva, aquella que dejará un desolado paisaje de muerte y tragedia. Anteriormente —la cinta es de larga duración, sobre las tres horas— es esperada en escena la aparición del siempre temido Daniel Lisk, que no es otro que el hijo de Barbossa. Como en toda batalla, el mundo de las alianzas tiene su papel principal, y así otros personajes notables de la narración lo establecen con el objetivo de ofrecer más emoción y empuje a la película. Alianza que se estructura a través de Lord Beckett, Norrington y David Jones, con la misión final de acabar de una vez para siempre con el mundo de la piratería que asola de forma ininterrumpida y cruel los siempre alegres y vitales mares del Caribe. Alegría y vitalidad, eso sí, ahora mezcladas, impregnadas con la sangre y el dolor derramadas en abundancia. Tras el pacto todo está preparado para la lucha final. El futuro, no sólo de unos piratas extraordinariamente crueles a la vez

que expertos profesionales, sino del universo de los piratas tras siglos de violencia, robo, saqueo, expansión y dominio terrible por casi todos los mares del mundo, puede abocarse al exterminio total.

Intensidad y emoción

Lógicamente el clima de intensidad y emoción son capítulos a considerar a lo largo de la película. No en vano su director es un experto en el tema y lo controla en todo momento. Tras la experiencia adquirida en las dos anteriores películas, Gore Verbinski dirige con eficacia, gran sentido del oficio y cualidad y calidad técnicas inmejorables. Inspirándose en un sólido guión muy bien escrito y trabajado por Ted Elliot y Terry Rossio, la dirección encuentra ayuda y soporte en el momento de distribuir los planos, filmar las secuencias y desarrollar en definitiva la trama, algo compleja, la verdad, pero solucionada siempre por un uso ajustado y muy profesional del montaje. *Piratas del Caribe-3* deslumbra y seduce al espectador ya desde los primeros planos que abren la película. Después, la narración, se erige en el principal conductor y controlador de la cinta. Suave y dulce en los momentos que así requieren, es dura y de fuerte impacto violento en las escenas de batallas y enfrentamientos físicos, filmadas de una manera espléndida. Prolongación de las anteriores entre-

gas, aquí el espectador tiene ocasión de descubrir nuevas facetas y recovecos en la psicología de los personajes, en especial la de Jack Sparrow, donde se revelan ignorados aspectos de su personalidad, con referencias claras a una infancia que le marcaría posteriormente. Otro descubrimiento notable es el del personaje de la Tía Talma. Finalmente, la trama amorosa, pieza clave en las tres historias, donde se implica a tres personajes, se resuelve y, al parecer, de una forma definitiva. En todo caso habrá que esperar si los productores, Jerry Bruckheimer Films y Walt Disney Pictures, deciden rodar próximamente *Piratas del Caribe-4*.

En el trabajo interpretativo, a cargo de un amplio colectivo de actores y actrices, todos de excelente formación artística, destacan cinco grandes profesionales, como sin la menor sombra de duda son Johnny Depp, Orlando Bloom, Keira Knightley (bellísima como siempre y gran actriz), Keith Richards y Geoffrey Rush. Muy buenos trabajos ante la cámara, una sabia dirección, un guión a la altura de las circunstancias, un montaje sobrio y directo, una música perfecta, original de Hans Zimmer, y una producción con gran despliegue de medios técnicos y elevado presupuesto, arrojan en el balance final una excelente película a recomendar siempre y en cualquier lugar, tiempo y edad.

Toni ROCA



A LA CIUDAD DEL MAR

El mar, la mar, son paraísos espesos
bajados del universo a la vida,
una ola que viene de amor crecida
y otra que nos seduce con los besos.

En él viven corazones impresos,
un vaivén de sueños que el mar anida,
azul ramo de luna enardecida,
bajo remos de un sol de ojos traviesos.

A ti, ciudad del mar, manto divino,
túnica de fuego que amor destila,
afecto de ramaje diamantino.

La bondad de la luz que en ti se apila,
la bravura del lenguaje es tu sino,
y el concierto de paz en ti se afila.

(Víctor Corcoba Herrero).

La Mar en la Filatelia



EL CLÍPER *CUTTY SARK* Y SU HISTORIA

Muy pocos barcos traspasan el umbral de la gloria, con su fama logran un puesto de honor en la historia y tienen su propia leyenda. Uno de ellos es el clíper *Cutty Sark*, botado en el año 1869 para participar en el transporte del té desde China al Reino Unido, que desde 1957 —hace 50 años— se convirtió en barco museo en Greenwich, y en el mes de mayo del presente año sufrió un gran incendio.



Grenada.



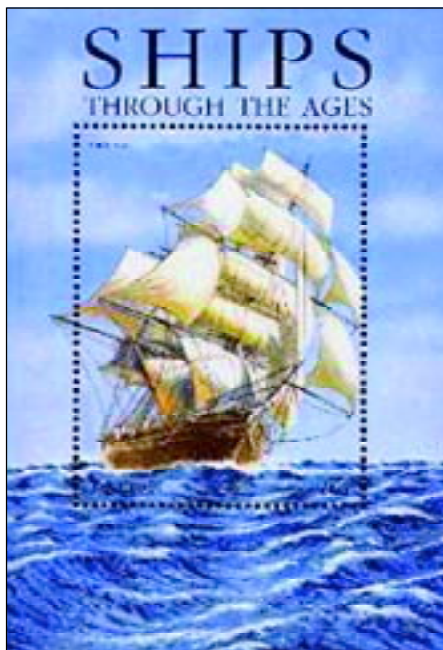
El *Cutty Sark* en un sello de Australia.



Etiqueta del whisky «Cutty Sark» con la silueta del barco.

Diseñado y construido para ser uno de los barcos más rápidos en la ruta del té, fue botado el 22 de noviembre de 1869 en Dumbarton (Escocia). Sus características eran las siguientes: bauprés y tres palos, con aparejo de cruz en los tres y cangreja en el mesana; 963 toneladas de desplazamiento; 68,3 m de eslora del casco; 85,3 m de eslora máxima; 11 de manga y 6,4 de calado.

La idea de su construcción había partido del escocés Jock Willis, con la idea de batir a otros veleros, entre ellos al clíper *Thermopylae*, botado el año 1868, que en su primer viaje con carga de té de China a Londres había necesitado sólo 91 días; todo un récord para aquellos tiempos. Pero el *Cutty Sark* no tuvo suerte en su primer periodo de actividad, y no fue capaz de batir el récord del *Thermopylae*. Por otra parte, en el mismo año de su botadura se abrió el canal de Suez, que permitía a los barcos de vapor realizar una ruta mucho más corta y rápida por el Mediterráneo, vedada a los veleros, que por ello fueron menos competitivos de lo que se esperaba. Por eso la vida del *Cutty Sark* en el comercio del té fue corta, y su último transporte lo realizó en 1877.



Gambia.

Durante los ocho años siguientes se dedicó a sobrevivir con el transporte de cargas en diferentes rutas, hasta que en 1885 le sonrió la suerte y cambió de actividad para vivir el decenio más brillante de su carrera como mercante, ya que hasta 1895 se dedicó al transporte de lana desde Australia al Reino Unido. Se volvió a encontrar de nuevo con el *Thermopylae* al que esta vez batió, y lo hizo en diferentes ocasiones, hasta convertirse en uno de los barcos más veloces de la ruta.

En 1895 dejó de ser rentable y fue vendido a portugueses, que lo bautizaron con el nombre *Ferreira*, y durante casi treinta años lo utilizaron para transportar todo tipo de cargas entre Lisboa, Nueva Orleans, Río, Oporto y colonias portuguesas. En uno de estos viajes, en 1916 fue desmantelado por una tormenta en el océano Índico. Durante su reparación se le redujo el aparejo, debido entre otros motivos a la escasez de madera a causa de la Primera Guerra Mundial. En 1920 cambió de dueños portugueses, fue rebautizado *María do Amparo*, y con unas condiciones

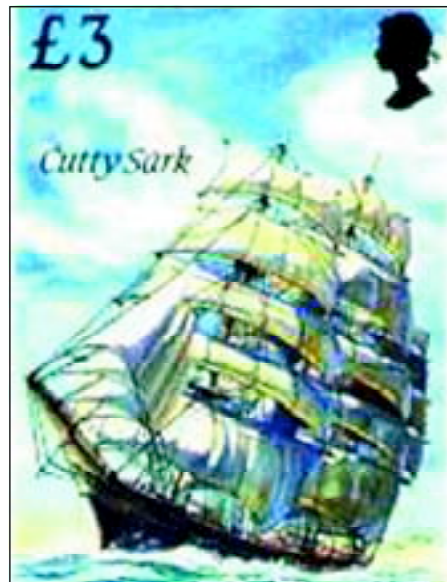


En la parte superior sello emitido por Liberia. En la parte inferior sello de las Malvinas.

de mantenimiento muy pobres continuó transportando cargas de todo tipo, hasta 1922, en que una galerna lo dejó en un estado lastimoso.

En aquellas circunstancias fue visto por el capitán Wilfred Dowman, que guardaba un impresionante recuerdo del *Cutty Sark* cuando siendo un aprendiz lo había visto navegar a toda vela allá por 1894, y lo compró a los portugueses para proceder a su restauración. El cliper regresó a manos del Reino Unido, de donde ya no volvió a salir. En 1938, a la muerte de Dowman, su viuda regaló el barco restaurado a la escuela de náutica de Greenwhithe, donde fue usado como buque escuela hasta pasada la Segunda Guerra Mundial, en que la escuela adquirió un barco mayor de casco metálico y el *Cutty Sark* dejó de ser necesario.

Después de muchas discusiones sobre su posible futuro, en 1951 fue remolcado y atracado en las afueras de Greenwich. Más tarde fue entregado a la Cutty Sark Preservation



LA MAR EN LA FILATELIA



El *Cutty Sark* en un sello del Reino Unido.

Society, constituida por suscripción popular para salvarlo del desguace, que en 1954 llevó al barco a un dique seco expresamente construido para él en Greenwich, donde se procedió a su total restauración para devolverle el aspecto que había tenido en 1869. Finalizada su puesta a punto, en el año 1957 la reina Isabel de Inglaterra lo inauguró como museo. Desde entonces y hasta su reciente incendio, recibió la visita de millones de personas de todas las partes del mundo que querían conocer uno de los legendarios veleros de hace bastante más de un siglo.

A bordo se podía ver una exposición que

desde paneles y vitrinas hablaba de la historia del *Cutty Sark*, con referencias a su construcción, sus aventuras en la época del té, la lana y las cargas generales, su época portuguesa, su vida como buque escuela y su reconstrucción y conversión en museo. También había una bonita muestra de modelos y cuadros de barcos. Pero lo que quizá llamaba más la atención era la excelente colección de mascarones de proa que allí se exponían, de los que destacaba el de la bruja Nannie, que fue el mascarón original del barco y del que tomó su nombre.

El origen del mascarón viene de una vieja leyenda escocesa que cuenta que cuando el granjero Tan O'Shanter regresaba a su casa a lomos de su caballo, después de tomar unas copas de más, vio un grupo de brujas que bailaban en el patio de una iglesia. Todas eran muy feas, excepto una que era joven, bella, salerosa y vestía una camisa corta —una *cutty sark* dicho en escocés—. Durante un rato el granjero admiró a aquella bonita bruja mientras bailaba y no pudo reprimir un grito de admiración: *Well done Cutty Sark* —Bien hecho Camisa Corta—.

Las brujas, al percatarse de su presencia se le echaron encima. El granjero espoleó su



El *Cutty Sark* en un sobre de primer día de Australia.

montura para escapar y estuvo a punto de ser apresado cuando Nannie agarró al caballo por la cola y trató de detenerlo. Pero el caballo corría tanto que la bruja lo único que logró fue quedarse con su cola en la mano. (En este punto hay varias versiones que hablan de ríos, puentes, corrientes de agua, y otras cosas, pero el final es el mismo; el granjero se salvó, pero su caballo perdió la cola que quedó en el puño de Nannie).

El mascarón del barco, que representaba a Nannie —o Cutty Sark— tenía el brazo izquierdo extendido hacia delante, y aunque nunca llevó la cola de un caballo, los marineros del clíper solían colgar de su puño izquierdo el extremo deshilachado de un cabo o de una estacha.

Hoy el nombre del clíper está unido a una conocida marca de whisky y a una regata anual de grandes veleros. El origen de esta historia se remonta al 1923, poco tiempo después del retorno del clíper al Reino Unido para su restauración, cuando representantes de la compañía Berry Bros & Rudd invitaron a comer al pintor escocés James McBey y le comentaron que estaban buscando un nombre para un nuevo whisky que pensaban lanzar al mercado. McBey les propuso el nombre de Cutty Sark, que por aquellos días era noticia, y la propuesta fue del inmediato agrado de la compañía, que encargó al pintor el diseño de la etiqueta. Aquella etiqueta con la silueta del barco no ha cambiado desde entonces, y el whisky se hizo famoso por su calidad, por su nombre y por la etiqueta.

Pasado el tiempo, en el año 1972 la compañía Berry Bros se interesó por las regatas de grandes veleros, que se venían celebrando desde 1956 pero que estaban a punto de desaparecer por falta de fondos. Vino a su recuerdo la vieja relación entre unos de sus whiskys y el viejo clíper, y decidió patrocinar una regata anual de grandes veleros organizada por la International Sail Training Association, que pasó a llamarse Regata Cutty Sark. Desde entonces y hasta el año 2003, la Cutty Sark reunió en regata a los mayores veleros del mundo. Hoy, la continuación de esta regata



El *Cutty Sark* en un sobre especial y matasellos del Reino Unido, utilizados el 22 de noviembre de 1969 para conmemorar el centenario de la botadura del barco.

ta es la Tall Ships Race (Regata de Grandes Veleros)

Muchos países emiten sellos relacionados con el nombre *Cutty Sark*. El Reino Unido, Australia y otros países, sobre todo de la Commonwealth, han incluido en sus emisiones la silueta del viejo clíper, y éstos y otros países emiten sellos con clípers de la época. Por otra parte, las regatas Cutty Sark y Tall Ships Race han sido excelentes ocasiones para emitir bellos sellos de correos, sobre todo en aquellos países con barcos participantes o cuyos puertos son principio o final de etapas.

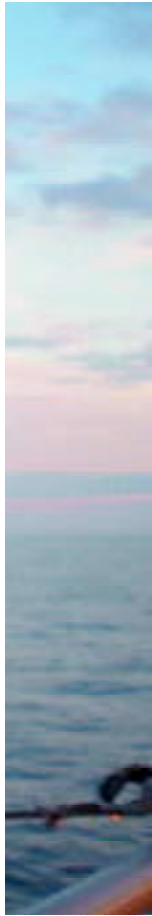
El clíper *Cutty Sark*, botado en el 1869, 138 años después y tras medio siglo de ejercer como barco museo, ha sufrido un pavoroso incendio que redujo a cenizas la mayor parte de su estructura y de su contenido. Al cierre de este artículo, la prensa informa que la Cutty Sark Trust, dueña del barco, está evaluando los daños sufridos por el legendario clíper, que fueron muchos, y ha prometido su reconstrucción. Esperemos que así sea; el barco lo merece.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Puesta de sol. (Foto: D. Díaz Martínez).



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación CENTINELA NÁUTICO (3 de abril-7 de julio 2007).— Con motivo de la celebración de la XXXII Edición de la Copa América en el campo de regatas de Valencia, el jefe de Estado Mayor de la Defensa ordenó la colaboración con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en el dispositivo para reforzar la seguridad de los campos de regatas y reaccionar ante una amenaza terrorista. Del 14 de abril al 25 de mayo se celebró la 3.^a fase, con la participación de los patrulleros *Tambre* y *Formentor*, y un equipo UEDE del CBA. El patrullero *Infanta Cristina* se mantiene alistado por si se incrementase el grado de alerta.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo 06-Finalización).— Unidades de la Armada continúan participando en el dispositivo aeronaval establecido en aguas de Canarias y adyacentes para localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles



Patrullero *Formentor*. (Foto: A. Campanera).

NOTICARIO

buques nodriza de su acción, apoyando a las autoridades civiles y las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado en el control de la inmigración ilegal y prestando apoyo humanitario en caso necesario. Los patrulleros *Grosa*, *Vencedora*, *Medas* y *Centinela* llevaron a cabo este cometido en el mes de mayo.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (OAE).—El Mando Táctico para esta operación continúa ejerciéndolo el comandante de la agrupación OTAN SNMG-2, como CTG 440.01, a bordo del destructor *Roosevelt* (USA). Participan diversas unidades de dicha agrupación, más otras aportadas por distintos países. La fragata ucraniana *Ternopil*, tras su adiestramiento con la fragata británica *Montrose*, se incorporó a la operación a finales de mayo. Se prevé que el patrullero *Infan-*

ta Elena permanezca integrado en la agrupación hasta el 15 de junio.

Agrupaciones permanentes

Standing NRF Maritime Group 2 (SNMG-2).—El destructor estadounidense *Roosevelt* continúa como buque de mando de dicha agrupación. Tras su participación en el ejercicio NIIRIS 07, la fuerza entró en el puerto de Tarento para participar en el North Atlantic Council (NAC) Sea Day, los días 22 y 23 de mayo. Se prevé que la fragata *Navarra* finalice su integración en la fuerza el 8 de junio. La agrupación queda compuesta por la fragata española, el destructor *Roosevelt* (EE. UU.), las fragatas *Grecale* (IT), *Kanaris* (GR), *Montrose* (UK) y *Gokceada* (TU).



SNMG-2 en línea de fila durante el ejercicio MAKO 2006. (Foto: fragata *Blas de Lezo*).

Standing NRF Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).— Esta agrupación, al igual que la SNMG2, participó en el NAC Sea Day en Tarento los días 22 y 23 de mayo, y se espera efectúe escala en Cartagena entre el 29 de mayo y el 6 de junio. La fuerza está compuesta actualmente por el buque de mando *Mehmet Pasá* (TU) y los cazaminas *Edincik* (TU), *Evropi* (GR), *Sulzbach-Rosenberg* (AL), *Numana* (IT) y *Segura*, que relevó al *Sella* a mediados de mayo.

Standing NRF Maritime Group 1 (SNMG-1).—Compuesta actualmente por el destructor estadounidense *Mahan*, la fragata alemana *Sachsen* y el BAC *Patiño* —que se prevé permanezca incorporado hasta finales de junio—. Esta agrupación participó en la segunda quincena de mayo en el ejercicio NOBLE MARINER en el mar Báltico junto a la SNMCMG-1.

Ejercicios

ALCUDRA 07 (01-15 de mayo).—Ejercicio diseñado para el adiestramiento general y específico en guerra de minas, que tuvo

lugar en aguas de Baleares conducido por el Comandante de Medidas Contraminas (COMTEMECOM) entre los días 7 y 12 de mayo. Participaron el buque de mando de MCM *Diana*, el cazaminas *Segura*, la Unidad de Buceadores de MCM, el submarino *Siroco*, el remolcador *La Graña*, aviones de ataque y *P-3* del Ejército del Aire y unidades de la EUROMARFOR. Esta última fuerza se activó el día 4 de mayo en Mahón al mando de COMANDRAG-1, que izó su insignia en la corbeta portuguesa *Joao Cutinho*, integrando a los cazaminas *Turia* (SP), *Capricorne* (FR) y *Milazzo* (IT).

UNITAS XLVIII (5 de abril-6 de junio).—La fragata *Santa María* finalizó su participación en los ejercicios UNITAS XLVIII, Fase Atlántica, organizado por la Marina argentina. Tras hacer escala en Recife (BR) y Funchal (PO), tiene previsto entrar en Rota en la primera semana de junio.

NIRIIS 07 (11-18 de mayo).—Ejercicio programado y conducido en aguas del mar Egeo por la Marina griega. Tenía como finalidad incrementar el nivel de adiestramiento e interoperabilidad de las fuerzas aliadas. Las



Cazaminas *Segura* en Ferrol. (Foto: A. Pintos Pintos).

NOTICIARIO



Fragata *Álvaro de Bazán* en el puerto de Sydney durante el crucero «Luis Vázquez de Torres».
(Foto: E. Cámara Martínez).

unidades participantes, además de fragatas, patrulleros, buques de aprovisionamiento, submarinos y aviones de patrulla marítima griegos, fueron los componentes de la SNMG-2, una fragata rumana y la fragata *Almirante Juan de Borbón*.

MAGRE 07 (21-25 de mayo).—Ejercicio bilateral España-Estados Unidos de desactivación de explosivos, realizado en la Base Naval de Rota con la participación de un equipo de desactivación de explosivos de la Unidad de Buceadores de Cádiz y la Unidad de Desactivación MU8 de la Marina estadounidense.

Adiestramientos

Juan Sebastián de Elcano (7 de enero-13 de julio).—Tras efectuar escala en Norfolk (EE. UU.), el buque salió con rumbo a España para dirigirse al puerto de Valencia, donde permanecerá del 21 al 28 de junio.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Crucero «Luis Vázquez de Torres» (21 de enero-19 de mayo).—La fragata *Álvaro de Bazán*, tras su emotivo encuentro en aguas del Atlántico con la *Méndez Núñez* y la fragata noruega *Fridtjof Nansen*, y habiendo finalizado con total éxito el crucero de resistencia que le llevó a circunnavegar el globo, regresó a Ferrol, su puerto base, el sábado 19 de mayo. El buque, que inició el viaje el pasado 21 de enero, ha realizado escalas en puertos de Grecia, Maldivas, Malasia, Australia, Estados Unidos, México, Puerto Rico y Portugal, en los que fue recibido de forma muy amistosa por las autoridades y ciudadanos de dichos países, encontrando asimismo el cariño y afecto de los españoles y descendientes de españoles residentes en ellos.

Galicia (21-28 mayo).—Entró en Palma de Mallorca con Unidad Aérea Embarcada y un subgrupo táctico de Infantería de Marina para asistir el 25 de mayo a la ceremonia del relevo de la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana



LPD Galicia. «Probando máquinas: ¡atrás toda!». (Foto: A. López-Cerón de Lara).

(SIAF), en la que Italia asume el mando de dicha fuerza. A su regreso a Rota tenía previsto efectuar un PASSEX con la fragata francesa *Lafayette*.

Vigilancia Marítima

P-III.—Durante el mes de mayo realizó vigilancia del mar territorial entre la frontera de Portugal y el meridiano de Punta Umbría.

Serviola (7-18 de mayo).—Efectuó vigilancia e inspección pesquera en los caladeros del mar Cantábrico

Chilreu (14 de mayo-2 de junio).—Siguiendo el Plan Parcial de Inspección y Vigilancia de Pesca, efectúa vigilancia y apoyo pesquero en el caladero nacional del Cantábrico.

Tarifa (16 de mayo-10 de junio).—Lleva a cabo vigilancia e inspección pesquera en el litoral levantino, mar Balear y canal de Ibiza, con especial atención al control de pesca de túnidos y especies afines. Tiene previsto efectuar escalas en Córcega y Valencia para descanso de la dotación y relevo de los inspectores de pesca, respectivamente.

G. V. A.



Suboficiales de la fragata *Álvaro de Bazán* durante la estancia del buque en San Diego, con motivo del crucero de circunnavegación «Luis Váez de Torres». (Foto: E. Rodríguez Paniagua).

ESCALAS

El *Juana de Arco* francés visita el muelle de Cádiz

Entre los días 30 de abril y 4 de mayo la ciudad de Cádiz recibió la visita del Grupo Escuela de Aplicación de Oficiales de Marina (GEAOM), en una escala oficial que efectuaron dos embarcaciones de la Marina Nacional francesa: el buque escuela y portahelicópteros *Jeanne d'Arc* y la fragata *Georges Leygues*, que le acompaña tradicionalmente. La misión

del GEAOM es completar, en el mar, la formación recibida en tierra por los futuros oficiales de Marina a lo largo de dos años y medio en la Escuela Naval de Poulmic, en Bretaña, donde reciben la formación de ingeniero, oficial y *marine*. Además, permite la formación de alumnos oficiales de otros cuerpos de la Marina.

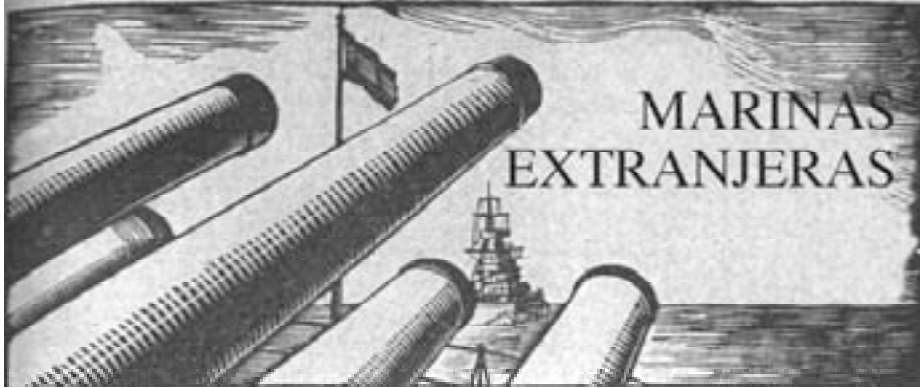
R. P. G.



El buque escuela y portahelicópteros *Jeanne d'Arc* y la fragata *Georges Leygues* atracados en el puerto de Cádiz. (Foto: J. del Cuvillo).



El almirante de la Flota, almirante Fernando Armada Vadillo, a bordo del submarino *Siroco*, en el que presenció un ejercicio de lanzamiento de torpedos durante la visita efectuada a la Base de Submarinos el 14 de mayo. (Foto: A. Arévalo).



China

Programa de submarinos balísticos.— Según fuentes norteamericanas, la Marina china se encuentra realizando las pruebas de mar del primero de sus nuevos cinco submarinos nucleares balísticos. Estas pruebas forman parte del esfuerzo chino para contrarrestar el poder naval norteamericano en el Pacífico por medio de una flota de modernos submarinos nucleares de ataque y balísticos.

El primero de los submarinos nucleares balísticos, designado *Tipo 094 SSBN*, podría estar operativo a mediados de 2008, lo que proporcionaría a China una mayor fuerza de disuasión nuclear basada en la mar. El nuevo submarino estaría equipado con el misil balístico intercontinental JL-2, con un alcance de 5.000 millas.

El único SSBN con que cuenta la Marina china, el *Xia*, tiene 24 años en sus cuadernas y está armado con el veterano misil JL-1, con tan sólo 1.000 millas de alcance. En principio, y siempre según fuentes norteamericanas, China tendría en marcha un programa de construcción de cinco SSBN.

Asimismo, se están realizando las pruebas de mar del nuevo submarino nuclear de ataque *Tipo 093*, más silencioso y mejor armado que su antecesor, la clase *Han*, con misiles y torpedos de mayor alcance. La Marina china cuenta actualmente con 55 submarinos, la mayoría de ellos de propulsión diésel-eléctrica.

Estados Unidos

Entra en servicio un nuevo SSN.— El submarino más moderno de la Marina norteamericana entró en servicio el pasado 5 de mayo en los astilleros de Groton, Connecticut. Tercero de la clase *Virginia*, el USS *Hawai* (SSN-776) lleva el nombre del último Estado de la Unión, que tiene una gran tradición en su relación con los submarinos en el teatro del Pacífico. El almirante Gary Roughead, comandante del Pacífico, presidió la ceremonia, figurando como madrina del nuevo submarino Linda Lingle, gobernadora del también llamado Aloha State. El *Hawai*, considerado el submarino más avanzado del mundo gracias a su sofisticado sistema de combate, tiene capacidad antisubmarina, puede transportar un equipo de operaciones especiales y cuenta con un sonar capaz de detectar minas en inmersión. Además, puede destruir blancos terrestres gracias a sus misiles de crucero Tomahawk, así como participar en operaciones en aguas poco profundas. Sus 134 tripulantes están a las órdenes del capitán de fragata David A. Solms.

Botadura de un nuevo submarino de ataque.— El 21 de abril fue bautizado el submarino más moderno de la Marina norteamericana durante una ceremonia realizada en los astilleros de Newport News, Virginia. El cuarto submarino de la clase *Virginia*, el SSN 777, llevará el nombre de *North Caroli* -



Vista parcial del acorazado norteamericano *North Carolina*.

na, en honor al Estado de ese mismo nombre. Por casualidad, la nueva unidad es también la cuarta en llevar el nombre de este Estado, después de un navío de 74 cañones que sirvió entre 1820 y 1836, seguido de un crucero acorazado construido igualmente en los astilleros de Newport News, y que navegó entre 1908 y 1921, para finalizar con el primero de los modernos acorazados norteamericanos, que estuvo en servicio activo entre 1940 y 1947, ganando 12 estrellas en combate durante la Segunda Guerra Mundial, y que ahora es un museo a flote en Wilmington, Carolina del Norte.

El nuevo submarino proporcionará a la Marina estadounidense la capacidad requerida para mantener la supremacía bajo el agua en la primera mitad del siglo XXI, gracias a su mejorada invisibilidad, sofisticados equipos de detección y posibilidades de guerra naval especial, para cumplir sus cometidos multimisión. Gracias a sus misiles de crucero Tomahawk, este submarino podrá realizar

ataques a objetivos en tierra, así como realizar patrullas en cualquier océano para proporcionar inteligencia en aguas litorales de cualquier costa. Entre sus misiones se incluyen las de ataque al tráfico, buques de superficie y otros submarinos, desembarco de unidades de operaciones especiales, minados ofensivos y apoyo a un grupo de combate de portaaviones, gracias a su mejorado sistema de comunicaciones. Con su desplazamiento de 7.800 t, puede dar más de 25 nudos en inmersión. Su planta propulsora cuenta con un reactor nuclear que no necesita ser reabastecido de combustible nuclear durante toda su vida operativa, estimada en 30 años.

Prueba antimisil.—El pasado 26 de abril se realizó una prueba adicional *hit to kill* de interceptación del sistema Aegis de Defensa de Misil Balístico o BMD. La prueba, realizada conjuntamente entre la Marina y la Fuerza Aérea estadounidenses, ha incluido, por décima vez en la historia de estas pruebas, el

Crucero USS *Lake Erie*.

lanzamiento de un misil balístico, habiendo sido interceptados ocho de ellos hasta ahora, lo que implica un 80 por 100 de aciertos.

El sistema Aegis BMD es el componente marítimo de la defensa antimisil, y está diseñado para destruir misiles de corto o medio alcance. Esta prueba marca asimismo el impacto número 27 de las interceptaciones realizadas a misiles de corto alcance desde el año 2001.

En esta ocasión ha participado el crucero Aegis BMD, USS *Lake Erie* (CG-70), utilizando su sistema de armas con el misil Standard SM-3 Block I A contra misiles balísticos, y el misil Standard SM-2 Block III A contra blancos aéreos hostiles. Esta prueba ha demostrado la capacidad del *Lake Erie* para neutralizar un misil balístico hostil. Asimismo ésta ha sido la primera prueba en la mar del misil Standard SM-3 Block I A, ya que

anteriormente se había lanzado desde montajes terrestres.

Sobre las 1131 horas del día 26 un misil balístico de alcance corto era lanzado desde un silo ubicado en Barking Sands, Kauai, Hawaii. Al mismo tiempo, un blanco simuladamente hostil era lanzado desde un avión de la Marina norteamericana. El sistema Aegis BMD detectaba y seguía ambos blancos y desarrollaba soluciones para neutralizar los lanzamientos, disparando primero un SM-3, seguido a continuación de un SM-2 que dos minutos más tarde interceptaban los misiles atacantes. El primero de ellos alcanzaba el misil balístico a 100 millas de altitud y a 250 millas de Kauai, demostrando el éxito de la tecnología *hit to kill*, que significa que el misil blanco es destruido por el impacto directo del misil interceptor.

NOTICIARIO

Incendio a bordo del LCS Freedom.—El buque de diseño más moderno de superficie de la Marina norteamericana, el USS *Freedom*, primero de la nueva clase de LCS o Litoral Combat Ship, sufrió un devastador incendio el pasado 25 de abril, uniéndose este incidente a su polémica construcción. El *Freedom*, que había sido botado en septiembre de 2006 cuando se encontraba al 80 por 100 de su construcción, estaba actualmente en su fase final de armamento en los astilleros de Marinette Marine, en Marinette, Wisconsin, con un programa dirigido por Lockheed Martin. El fuego, que comenzó a las 0530 horas locales en un compartimento de habitabilidad de estribor, donde se estaba soldando, necesitó hasta seis equipos de bomberos del astillero para ser extinguido, después de que destruyese varios compartimentos de la banda afectada. Dos trabajadores tuvieron que ser asistidos en un hospital por inhalaciones de humo.

El programa LCS de Lockheed Martin ha estado sujeto a polémica desde el principio,

sobre todo por los abultados sobrecostos del proyecto inicial, que pasó de 200 millones de euros a 300, lo que motivó la cancelación del contrato del segundo de una serie de 55 unidades por parte de la Marina norteamericana, y que tenía que ser construido en Louisiana. El *Freedom* debería haber sido entregado este verano a la Marina norteamericana, pero debido a este incendio no se espera que pueda estar listo antes de comienzos de 2008.

Se estrella el Blue Angel 6.—El sábado 21 de abril se estrelló contra el suelo el avión número 6 de una formación en Delta de los famosos *Blue Angel*, la patrulla acrobática de la Marina de los Estados Unidos, que utiliza aviones *Hornet* F/A-18. Según testigos presenciales, el avión se estrelló contra un bosquecillo de pinos, por causas todavía desconocidas, cuando se encontraba realizando una exhibición aérea en la Estación Aérea de Beaufort del Cuerpo de Infantería de Marina, en Carolina del Sur. Los restos del avión



Avión de combate *Hornet* F/A-18.

alcanzaron varias viviendas particulares de esta localidad, ubicada a 50 km de Hilton Head Island. Ocho personas tuvieron que ser hospitalizadas con heridas de diversas consideración, aunque la única pérdida mortal fue la del piloto de 32 años, el capitán de corbeta Kevin J. Davis, de Pittsfield, Massachussets, que tenía una experiencia de dos años en la patrulla acrobática. Sus padres se encontraban presenciando la exhibición. El último accidente aéreo de los *Blue Angel* se produjo en 1999 en el curso de un adiestramiento en su base aérea en Georgia.

El capitán de corbeta Davis estaba considerado un piloto excepcional, veterano de la Guerra de Afganistán, que había ganado el *Top Stick* en la Escuadrilla de Caza 101 en Oceana, Virginia, mientras se entrenaba en el F-14 *Tomcat*.

Los pilotos del *Blue Angel*, a diferencia de los otros pilotos que vuelan el *Hornet*, no utilizan el traje anti G, que evita el llamado *black out* o pérdida de visión por falta de riego sanguíneo en el cerebro, debido a que los trajes se inflan automáticamente para evitar esa bajada de sangre, pudiendo el piloto involuntariamente mover el *stick* de control, con el consiguiente riesgo de colisión con un compañero.

Filipinas

Ejercicios navales combinados con Malasia.—Las marinas malaya y filipina realizaron a partir del 10 de abril y durante diez días unas maniobras navales en las que participaron unos 300 efectivos en siete buques de guerra y varias aeronaves pertenecientes a ambas marinas.

Las maniobras tuvieron lugar en el congestionado corredor que va desde Manila a Cebú, con un intenso tráfico marítimo. Antes de salir a la mar, las dotaciones tuvieron un adiestramiento previo en puerto, pasando a continuación a realizar un supues-

to táctico. Estos ejercicios combinados se iniciaron en 1997 con el propósito de acabar con la piratería, el tráfico de drogas y el contrabando en esta zona, por la que transcurre una importante línea de comunicación marítima.

Francia

Adquisición del misil SCALP Naval.—La Marina francesa ha decidido adquirir 250 misiles de crucero SCALP en su modalidad naval para equipar a las futuras fragatas multimisión FREMM, clase *Aquitaine*, así como a los submarinos nucleares de ataque clase *Barracuda*.

La orden de fabricación dada a MBDA, responsable del diseño del misil, especifica que 200 misiles serán para las fragatas FREMM y 50 para los submarinos clase *Barracuda*. La entrega de este importante pedido se hará en cuatro fases, comenzando por la recepción de 50 misiles en el año 2013 para las fragatas FREMM.

El importe de esta adquisición se eleva a 910 millones de euros, estando previsto que los 250 misiles SCALP Naval se fabriquen en la fábrica de Selles Saint Denis, una factoría de MBDA en el centro de Francia.



Maqueta de la futura fragata francesa FREMM, clase *Aquitaine*.

NOTICARIO

India

Éxito de lanzamiento del misil BrahMos.—Los observadores especializados califican de éxito total el lanzamiento realizado el 22 de abril del misil de crucero supersónico BrahMos desde un emplazamiento terrestre. Esta prueba fue seguida muy de cerca por un numeroso grupo de expertos indios y rusos en el polígono de Chandipur, en la costa de la bahía de Bengala, en el estado indio de Orissa. Un lanzador móvil Tata de 12 x 12, construido por la compañía india de este nombre, fue usado para disparar este misil. Un portavoz del Ministerio de Defensa indicó que la versión para el Ejército estará lista para ser comercializada a finales de este año, mientras que la versión naval de este misil ya ha sido entregada a la Marina india a comienzos del mismo. El nombre de BrahMos es una combinación de los nombres de dos ríos, uno indio y el otro ruso, Brahmaputra y Moscú.

El misil tiene ocho metros de envergadura, con dos etapas, un peso de tres toneladas y es capaz de transportar una cabeza convencional de hasta 300 kg hasta una distancia de 290 km. Paralelamente se está trabajando también en la versión del misil aire-aire del BrahMos para ser utilizado por los cazas *Su-30MK1* que Rusia está entregando actualmente a la India.

Irán

Construcción de un destructor.—La Marina iraní planea construir un nuevo tipo de destructor, de acuerdo con un comunicado naval hecho público el 17 de abril. El anuncio fue realizado en el puerto de Bandar Abbas, en un momento en que se acentúa la crisis del programa nuclear. El portavoz naval, capitán de fragata Darioush Ebrahimnejad, apostilló que pronto el destructor sería botado para sorprender a la comunidad militar mundial por sus características, equipos, posibilidades y tecnología.

El capitán de fragata Ebrahimnejad aseguró que el nuevo destructor será uno de los más modernos buques de su clase en el mundo. Los observadores navales aseguran que aunque Irán no tiene la tecnología de

Estados Unidos, puede causar problemas al intenso tráfico marítimo que a diario circula por el golfo Pérsico y del estrecho de Ormuz, por donde pasa el 40 por 100 del petróleo del mundo.

Maniobras navales.—La Guardia Revolucionaria Iraní ha realizado unas importantes maniobras navales en aguas del golfo Pérsico, en las que se han realizado numerosos lanzamientos de misiles para mejorar su capacidad defensiva.

Las maniobras, denominadas POWER MANEUVER o MANIOBRA DE POTENCIA, han involucrado a 16 de las 30 provincias iraníes, en un momento de máxima tensión entre Irán y los Estados Unidos debido al programa nuclear iraní.

La agencia de noticias iraní IRNA informó que: «Con el lanzamiento de misiles de corto, medio y largo alcance, han comenzado los ejercicios POWER MANEUVER». Asimismo, IRNA anunció que un total de 750 misiles serían lanzados durante estos ejercicios, ideados para mejorar las capacidades de respuesta y de defensa de las FAS iraníes. En estas maniobras se realizaron también ejercicios ofensivos con armas antiaéreas con cohetes y misiles de alcances superiores a 200 km.

Los misiles Zeizal tienen un alcance de 100 a 400 km, los Fajr 5 pueden impactar en un blanco a 70 km, mientras que el Fajr 3 tiene un alcance ligeramente menor. Como contestación a estas maniobras navales, los Estados Unidos han enviado un segundo portaaviones al golfo Pérsico.

Noruega

Finalizan las pruebas de mar de la fragata Roald Amundsen.—Tras superar con éxito en abril las pruebas de mar, realizadas en colaboración con la fragata española *Méndez Núñez*, y cuyo principal objetivo era comprobar la eficacia del sistema de combate Aegis en sus capacidades de guerra antiaérea y antisuperficie, la fragata *Roald Amundsen*, de la clase *Nansen*, fue entregada a la Marina noruega el martes día 22 de mayo en los astilleros de Navantia-Ferrol.



Entrega de la fragata noruega F-311 *Roald Amundsen*. (Foto: Regodón).

Las fragatas clase *Nansen* tienen un diseño basado en las fragatas españolas clase *Álvaro de Bazán*, de 5.800 t. La primera de la serie, *Fridtjof Nansen*, realiza junto a la fragata española *Méndez Núñez* el tránsito desde España hasta San Diego para efectuar las pruebas de su sistema Aegis en dicho puerto californiano en unión de un destructor estadounidense, por lo que será la primera vez que en dichas pruebas participen las marinas de tres países diferentes (Estados Unidos, Noruega y España).

Reino Unido

Entra en servicio un nuevo OPV.—En una ceremonia realizada en la Base Naval de Portsmouth, el HMS *Clyde* se unió a la Lista Oficial de Buques de la Marina británica como el último patrullero de altura u OPV de

la clase *River*. Este buque, de 80 m de eslora, fue el primero en ser construido en Portsmouth en los últimos 40 años, teniendo ante sí una serie de pruebas y ejercicios de adiestramiento propio antes de ser utilizado en operaciones reales. El *Clyde* ha sido construido en los astilleros VT Shipbuilding y será alquilado por el Ministerio de Defensa por un periodo inicial de cinco años a VT Naval Support, que proporcionará el apoyo logístico necesario para garantizar la operatividad durante 282 días al año.

En un ámbito diferente, estos mismos astilleros de VT Shipbuilding han iniciado la construcción del sexto destructor del Tipo 45, el HMS *Duncan*, de defensa aérea. De este escolta de 7.500 t de desplazamiento, VT Shipbuilding construye la superestructura de proa junto con el palo y la chimenea, al igual que ha hecho con sus cinco predecesores.

NOTICARIO

Reanudación de los abordajes en el golfo Pérsico.—Después de la entrega de los 15 marineros e infantes de marina de la fragata HMS *Cornwall* por parte de las autoridades navales iraníes a la Marina británica, ésta ha anunciado la reanudación de los abordajes para visita e inspección de los buques que transiten por aguas iraníes a partir del 24 de abril. Recordemos que los 15 marineros y *royal marines* fueron aprehendidos por patrulleros iraníes el 23 de marzo, cuando a bordo de dos *Rhib* abordaban un mercante fondeado en el estuario de Sat-el-Arab, en aguas reclamadas por los iraníes como propias.

Rusia

Mejora la seguridad de los submarinos.—La Marina rusa ha mejorado la seguridad y las técnicas de rescate de su flota submarina desde la pérdida del *Kursk* en agosto de 2000 y la muerte de los 118 miembros de su dotación. El fracasado intento de recuperar a los tripulantes conmocionó a la opinión pública rusa. Desde entonces, las autoridades navales han buscado mostrar la mejora de sus métodos de rescate, pero en el año 2005 se vieron forzados a pedir la ayuda internacional para salvar a siete submarinistas atrapados, paradójicamente, en un mini submarino de rescate. Afortunadamente, la rapidez de la Marina británica contribuyó en agosto de ese año a rescatar sanos y salvos a los siete tripulantes. El pasado verano, un incendio a bordo de un submarino nuclear de ataque trajo como consecuencia la muerte de dos marineros, aunque afortunadamente el submarino pudo salvarse con el resto de la dotación.

Botadura de un submarino nuclear balístico.—La Marina rusa ha botado un nuevo submarino nuclear estratégico, el *Yuri Dolgorukiy*, primero de una clase de ocho unidades, que estarán armadas con 12 misiles balísticos intercontinentales Bulava (SS-NX-30), versión navalizada del misil balístico terrestre Topol-M (SS-27), de 8.000 km de alcance. La botadura tuvo lugar en los astilleros de Sevmash en Severodvinsk, en la costa

rusa del Ártico, el pasado 15 de abril. El anterior submarino balístico que entró en servicio, en la entonces Marina soviética, fue un *Delta IV* o Proyecto 667BDRM, en el año 1984.

Otros dos submarinos similares al *Yuri Dolgorukiy* se encuentran en construcción en Sevmash: el *Alexandr Nevsky* y el *Vladimir Monomakh*, con una cuarta unidad en fase de proyecto. Hay que aclarar que el *Yury Dolgorukiy* no es el submarino del mismo nombre cuya construcción se inició como Proyecto 995 en noviembre de 1996, ya que por motivos técnicos y económicos esa construcción se suspendió dos años más tarde, en enero de 1998, con menos del 5 por 100 completado.

El nuevo submarino, cuya construcción ha durado 11 años, de acuerdo con las palabras del almirante Vladimir Kurodeyov, comandante en jefe de la Marina rusa, utiliza las proa y popa del *Kuguar* de la clase *Akula II* o Proyecto 971. Igualmente, la segunda unidad de esta nueva clase de SSBN, el *Alexander Nevsky*, que se encuentra al 50 por 100, está siendo construido con secciones del cuarto submarino nuclear de ataque de la clase *Akula II*, que tenía asignado el nombre de *Rys*. El uso de componentes de SSN en SSBN tiene sus antecedentes en la clase norteamericana *George Washington* (SSBN 598), que utilizó los planos y algunos elementos de la clase *Skipjack* (SSN 585) de submarinos nucleares de ataque.

La dotación del *Yury Dolgorukiy* tiene ante sí un apretado programa de adiestramiento en la mar a las órdenes de su comandante, el capitán de navío Konstantin Mitkin, tras haber sobrepasado el adiestramiento en tierra en Obninsk, a las afueras de Moscú. El nuevo submarino tiene una eslora de 170 m y una manga de 13,5 m, con una cota máxima operativa de 450 m, pudiendo permanecer 100 días en inmersión con su dotación de 107 personas. Su costo se estima en 700 millones de euros. La Marina rusa cuenta actualmente con 12 SSBN, capaces de disparar un total de 180 misiles balísticos que pueden transportar hasta 636 cabezas nucleares.

J. M. T. R.



La Comunidad Europea propondrá nuevas medidas de política marítima

La Comisión Europea propondrá en octubre un conjunto de medidas para impulsar una política marítima europea que integre ámbitos como la Marina mercante, la pesca, el aprovechamiento energético o el medio ambiente, según anunció el presidente del ejecutivo comunitario José Manuel Durao Barroso, quien subrayó la intención de presentar a los países de la Unión un proyecto «ambicioso» para impulsar una política marítima europea.

El proyecto en cuestión es tan amplio como las propuestas que Bruselas impuso a primeros de año sobre política energética o para luchar contra el cambio climático, coordinando de ese modo la gestión de los asuntos relacionados con el mar.

Una nueva política marítima, en opinión del presidente, podría hacer más llevaderas las consecuencias del cambio climático y apoyar la política energética mediante el desarrollo de nuevas fuentes de energía.

Se pide la modificación del registro especial de buques

El grupo popular en el Congreso de los Diputados ha presentado una proposición no de ley para que el ejecutivo proceda a la

modificación de una disposición recogida en la Ley de Puertos del Estado para ampliar el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias a la flota pesquera.

En dicha propuesta se solicita además que el tonelaje mínimo exigido para que una embarcación pesquera pueda ser inscrita en el citado registro sea de cien toneladas de arqueo bruto.

También exige que promueva ante la Comisión Europea, teniendo en cuenta la posición predominante, cuantas medidas se consideren necesarias, de manera que las empresas armadoras inscritas en dicho Registro tengan la misma consideración que los buques mercantes en cuanto a los beneficios fiscales de la Seguridad Social y requisitos de tripulación mínima.

La iniciativa parlamentaria señala que la flota pesquera española ha sufrido en los últimos diez años una constante reducción debida a la competencia desleal que suponen las banderas de conveniencia y los bajos costes de personal en aquellos países sin tradición en organizaciones de trabajadores.

Destaca que las imposiciones fiscales y de seguridad social a las que están sujetas las empresas pesqueras nacionales hacen muy difícil competir con el resto de las flotas que se encuentran registradas en terceros países.

J. C. P.



El *Queen Elizabeth II* atracado en Las Palmas. (Foto: P. Avanzini).

Autopistas del mar: concurso hispano-francés

El Ministerio de Fomento español y el Ministerio de Transportes, Infraestructuras, Turismo y del Mar francés han lanzado el concurso para la selección de una o varias autopistas del mar entre puertos españoles y franceses de la fachada atlántica-canal de la Mancha-Mar del Norte.

El concurso se lanza dentro del marco de la última revisión de la Red Transeuropea de Transporte, aprobada en abril de 2004, por la que se podrá obtener una subvención pública para su establecimiento y operación.

El objetivo general de las autopistas del mar es la reducción del tráfico pesado por carretera, transfiriendo al tráfico marítimo una gran parte del de camiones pesados y de remolques. La iniciativa es una primera actuación para conseguir una autopista del mar de alta frecuencia y ocupación y de alta calidad de servicio.

El concurso marca las siguientes características:

- Los servicios marítimos de estas autopistas del mar podrán consistir en la mejora de enlaces ya existentes o en la creación de otros nuevos.
- Los servicios deben ser regulares, seguros, frecuentes, económicamente viables y tener buena relación calidad/precio.
- La convocatoria está dirigida a sociedades mercantiles que integren a operadores portuarios y navieros.
- La designación de los puertos origen/destino es una decisión de las compañías licitadoras. Se valorará muy positivamente en los criterios de selección de las ofertas el que haya involucrado más de un puerto español.

La selección de la oferta tendrá en cuenta también el volumen de tráfico trasvasado de la carretera a la mar, la calidad del proyecto,

los resultados económico-financieros y el volumen de la subvención solicitada.

Se trata de conseguir que las subvenciones puedan ajustarse a lo indicado en el programa comunitario Marco Polo II en cuanto a límites y plazos estipulados.

El importe máximo de la subvención es de 15 millones de euros por cada autopista del mar en lo que se refiere a la aportación española. Los presupuestos franceses para 2007 incluyen un máximo de 41 millones de euros para el conjunto de las autopistas del mar y para la ayuda a la puesta en servicio de las líneas marítimas de corta distancia (SSS-*Short Sea Shipping*).

Se prevé finalizar la selección de los proyectos presentados a finales de 2007, para que puedan iniciar su operación durante 2008.

Abanderamiento y matrícula de embarcaciones de recreo

A finales del mes de abril se aprobó el Real Decreto para la regulación del abanderamiento y la matrícula de las embarcaciones dedicadas a la práctica de actividades de recreo u ocio sin ánimo de lucro y a la pesca no profesional. Todas estas embarcaciones se incluirán en la llamada séptima lista del registro de matrícula de buques.

Con esta normativa, la Dirección General de la Marina Mercante ha buscado varios objetivos:

— Simplificación de la documentación. Se reduce a la mitad el número de documen-

tos necesarios, eliminándose el Certificado de Valoración y la Licencia de Navegación; este último documento se sustituye por un Certificado de Registro-Permiso de Navegación. El pago de las tasas se formalizará con un documento único con el importe total a abonar.

— Reducción del tiempo necesario para la tramitación del abanderamiento y matrícula. Se pasará de un promedio de treinta días a solamente tres. Para ello, se tramita simultáneamente la Solicitud de Abanderamiento y Matrícula y la del Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo, y se elimina el Rol y la Patente de Navegación. El Rol seguirá siendo obligatorio para las embarcaciones de la lista séptima con tripulación profesional asalariada.

— Facilitar la gestión al usuario. Los cambios de titularidad, renovación o canje de certificados y otros actos registrables podrán efectuarse en cualquier capitanía marítima del territorio español, que resolverá de forma completa la solicitud. Hasta ahora sólo podían realizarse en la capitanía marítima del puerto de registro.

— Permitir el cambio de matrícula de las embarcaciones de segunda mano. Los propietarios de las embarcaciones compradas de segunda mano podrán cambiar el puerto de matrícula y ya no estarán obligados a mantener la matrícula original.

El real decreto entrará en vigor en octubre de 2007, para evitar cambios de procedimientos hasta la finalización de la campaña de verano.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Navantia construirá el tercer buque para Trasmediterránea

Los presidentes de Acciona-Trasmediterránea y Navantia han firmado un contrato para la construcción de un buque ro-ro, que se suma a los dos buques del mismo tipo cuyo contrato se firmó en junio del pasado año. Según informó Navantia en un comunicado, el nuevo buque ro-ro, cuya adquisición se contemplaba como opción en el anterior contrato, está concebido para transporte rodado y será construido por Navantia en los astilleros de Cádiz, con una carga de trabajo estimada de 900.000 horas.

Con 209 metros de eslora, 26,5 de manga y siete metros de calado, el buque tendrá capacidad para navegar a 26 nudos y transportar 31 toneladas de carga en 210 plataformas. Su construcción se realizará en un periodo de 36 meses, por lo que la entrega está prevista para mayo de 2010.

Este contrato engrosa la cartera de pedidos de Navantia, que ronda en la actualidad los 5.800 millones de euros y reafirma la plena ocupación de sus astilleros.

J. C. P.

Noticias de Astilleros Gondán

Los Astilleros Gondán, situados en Figueras (Castropol), en la margen asturiana de la desembocadura del Eo, han botado el pasado 17 de mayo un nuevo remolcador, el *Apex*, para la empresa noruega Boreas Shipping LTS.

El nuevo buque es gemelo del *Phenix*, botado el pasado mes de abril. Ambos remolcadores operarán en terminales de carga y descarga de petroleros en Noruega.

Las características principales de estos buques son: 37 m de eslora, 14 m de manga y 6,90 de calado máximo. La propulsión es con dos motores tipo Voith-Schneider de 2.400 kW cada uno, con velocidad de hasta 14 nudos y potencia de tiro a punto fijo de 65 toneladas.

Están dotados de medios contraincendios con dos lanzadores de 1.200 m³/hora de capacidad cada uno de ellos, y disponen de un sistema de recogida de vertidos contaminantes y tanque de depósito de residuos hasta 150 m³.

Ambos buques están en el muelle de Mirasol, en el puerto de Ribadeo, donde se procede a su armamento para ser entregados



Borja, nuevo ferry de Balearia. (Foto: A. Ortigueira).

en octubre de este año y febrero de 2008, respectivamente.

Astilleros Gondán construye actualmente dos buques de apoyo a plataformas para el armador noruego Johannes Østensjø Re-deri AS.

En octubre de 2007 entregará la primera unidad, el *Edda Fram*, que es el buque más grande construido en estos astilleros, con 85,8 m de eslora y 19,2 de manga; además es el primero de estas dimensiones en el mundo que cuenta con sistema de propulsión Voith Schneider, mecanismo de propulsión de palas orientables, muy usado en remolcadores de porte menor. Cada una de las unidades tiene un coste estimado de 30 millones de euros. El

segundo de los buques, en fase inicial de construcción de bloques, tiene fecha prevista de entrega en febrero de 2009.

A la cartera de pedidos hay que añadir dos remolcadores para la armadora italiana Fratelli Neri, basada en el puerto de Livorno. Serán del tipo multipropósito, de 35 m de eslora, y tienen previsto trabajar en una terminal gasera para el atraque de buques transporte de gas natural licuado. La construcción de estos remolcadores se encuentra en fase de acopio de materiales y su entrega está prevista para abril y julio de 2009.

A. P. P.



PUERTOS

Los puertos españoles buenos receptores de la pesca fresca

Los puertos españoles recibieron hasta el mes de febrero un total de 28.926 toneladas de pesca fresca, un 4,05 por 100 menos en relación con el último periodo de 2006, según el informe de Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.

Este descenso está motivado por la mala entrada registrada en varios puertos españoles, entre los que destaca el de Avilés, con un 45,04 por 100 menos al alcanzar las 1.325 toneladas registradas hasta febrero de este año, frente a las 2.411 toneladas recibidas en el mismo periodo del año 2006.

Asimismo, en los dos primeros meses del año registraron descensos porcentuales importantes los puertos de Barcelona, con un 26,97 por 100 y 444 t, y Valencia, con un 28,51 por 100 y 173 toneladas.

Por el contrario, aumentaron en el segundo mes del año sus descargas los puertos de Gijón con 713 t, lo que supone un 152,84 por 100 más respecto al mismo periodo del año anterior, y Castellón con 1.233 t, 45,40 por 100 más que el año anterior.

El puerto de Vigo registró la mayor entrada, con 8.987 t de pescado fresco, seguido del puerto de La Coruña con 4.684 t, y el de Cádiz con 3.867 toneladas.

El crucero de lujo *Aida Diva* por primera vez en el puerto de Cádiz

El último crucero incorporado a la flota de Aida Cruise, el *Aida Diva*, ha realizado su primera escala en el puerto de Cádiz, en el que está siendo su viaje inaugural desde que fuera botado.

El buque crucero, de bandera italiana, fue



Crucero *Aida Diva*.

entregado el pasado mes de abril y pasó de inmediato a prestar el servicio turístico para el que fue diseñado, al igual que el resto de buques de la compañía, el *Aida Vita*, el *Aida Aura* y el *Aida Blu*, los tres conocidos en el puerto de Cádiz por las continuas escalas efectuadas durante los últimos años.

El crucero, con más de 250 metros de eslora y 32 metros de manga, tiene capacidad para un total de 1.950 pasajeros y 655 tripulantes. Partió de Hamburgo en viaje inaugural y antes de su llegada a Cádiz hizo escala en Lisboa; desde Cádiz partió para el puerto de Valencia.

Durante su estancia en la capital gaditana, el capitán del *Aida Diva* organizó un acto de recepción al que asistieron autoridades civiles, militares y portuarias, a quienes les fueron mostradas las extraordinarias instalaciones de este ultramoderno buque.

J. C. P.

Modificación de la Administración Marítima periférica

El Consejo de Ministros del pasado día 18 de mayo de 2007 aprobó un Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, por el que se establece una única clase de capitanías marítimas frente a las tres categorías existentes actualmente.

El objetivo es modificar la estructura orgánica de la Administración Marítima periférica, por estar afectada por la evolución de las tecnologías y las condiciones en las que hoy se prestan los servicios de tráfico y transporte marítimo.

La norma pretende también desarrollar nuevos mecanismos para garantizar la seguridad marítima y de la navegación, la protección del medio ambiente marítimo y la lucha contra la contaminación procedente de vertidos ilegales de buques.

Hasta ahora existían 29 capitanías marítimas de primera clase, 16 de segunda y 66 de tercera clase. Las dos últimas categorías pasarán a denominarse distritos marítimos y dependerán del capitán marítimo al que estén geográficamente adscritos.

La Capitanía Marítima de Ibiza, actual-

mente de segunda categoría, pasará a ser Capitanía Marítima de primera categoría, debido a los incrementos cuantitativo y cualitativo del tráfico marítimo, de la navegación y del tráfico deportivo en sus aguas.

Por tanto, habrá un total de treinta capitanías marítimas y el resto se convierten en distritos marítimos.

El real decreto enumera las funciones específicas del capitán marítimo y las de los jefes de distrito marítimo. Todas las capitanías contarán con los ámbitos funcionales de ordenación de la navegación, seguridad marítima, prevención y lucha contra la contaminación, asuntos generales y asuntos jurídicos y sancionadores.

También se establecen mecanismos de coordinación de las capitanías marítimas con las autoridades portuarias de los puertos de interés general, comunidades autónomas y con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

XII Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión Portuaria

Entre los días 23 y 27 de abril se celebró en La Coruña el XII Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión Portuaria.

El congreso se celebró en el Palacio de Exposiciones y Congresos de La Coruña y contó con una conferencia inaugural dedicada al papel de los puertos en el comercio internacional.

Las sesiones estuvieron divididas en seis módulos, cinco de ellos dedicados a los diferentes segmentos del mercado: el granel líquido, el granel sólido, el contenedor, el transporte ro-ro, la pesca, y el sexto dedicado a la «Convivencia entre el puerto y la ciudad».

En el módulo dedicado al granel líquido se presentaron las ponencias «El futuro del petróleo y el impacto de su precio en la economía y en el tráfico portuario», «Las redes de distribución marítima y terrestres del granel líquido» y «Especialización de puertos y terminales de graneles líquidos en el mundo». El módulo se complementó con una mesa redonda dedicada a «La respuesta de los puertos a los retos del granel líquido».

NOTICIARIO

El módulo dedicado a la pesca contó con las ponencias dedicadas a «Mercados y cuotas. El papel de los operadores de pesca», «Tipologías de buques pesqueros, gestión de infraestructuras portuarias y servicios de pesca» y «La cadena de suministro de los productos frescos del mar». La mesa redonda estuvo dedicada a «Respuestas portuarias frente a los retos de la pesca».

El módulo dedicado al contenedor incluyó las ponencias relativas a «Concentración y gigantismo de los grandes flujos de comercio exterior de mercancía general», «Dimensión portuaria y diseño de terminales» y «Avances tecnológicos en los sistemas de explotación y gestión del riesgo en terminales de contenedores». Se completó este módulo con el debate relativo a «La respuesta de los puertos a los retos del transporte marítimo de contenedores».

El transporte ro-ro incluyó en su módulo las ponencias dedicadas a «La reacción del mercado: el transporte marítimo a corta distancia», «El impulso público: las autopistas del mar» y «Logística y transporte de vehículos en Europa». La mesa redonda se dedicó a «La respuesta de los puertos a los retos del transporte marítimo a corta distancia».

El granel sólido incluyó en sus sesiones las ponencias dedicadas a «El comercio mundial y las redes de distribución de graneles sólidos tradicionales», «Especialización de puertos y terminales de graneles sólidos en el mundo» y «Sistemas de gestión medioambiental en puertos graneleros». El debate estuvo centrado en «La respuesta de los puertos a los retos del sector del granel sólido».

Por su parte, el módulo dedicado a la convivencia entre el puerto y la ciudad contó con las ponencias dedicadas a «Experiencias en procesos de integración puerto-ciudad. Lecciones para el futuro», «Contribución de los puertos a los grandes acontecimientos deportivos. El ejemplo de la Copa América» y «Evolución y retos del sector de cruceros en el mundo y su efecto en la seguridad y explotación portuaria». La mesa redonda estuvo centrada en «La respuesta de los puertos a los procesos de integración puerto-ciudad y del tráfico de los cruceros».

El congreso contó con actividades complementarias, como la visita técnica a las obras del puerto exterior de La Coruña, las visitas a la ría de Ferrol y a la lonja pesquera del puerto coruñés.

A. P. P.





MARINA DE PESCA

El Parlamento Europeo pide mejorar las condiciones de la flota

El pleno del Parlamento Europeo ha pedido mejorar las condiciones respecto a las propuestas de Bruselas para ayudar a modernizar la flota costera y garantizar más seguridad en el trabajo.

La Eurocámara aprobó un informe sobre la propuesta de reglamentación de la Comisión Europea (CE), que recoge modificaciones en la gestión de la flota de la Unión Europea.

Los eurodiputados propusieron cambiar la propuesta de la Comisión de reasignar el cuatro por ciento de la capacidad de la flota retirada con ayuda pública para la modernización de los buques que quedan.

Nuevo buque de investigación pesquera

El buque oceanográfico *Miguel Oliver* iniciará su actividad científica el próximo mes de junio con la continuación del carto-

grafiado de los fondos marinos del banco de pesca Hattton Bank. Este nuevo buque, que entró en servicio el pasado año, se viene a sumar a la ya notable —aunque siempre insuficiente— flota de barcos científicos españoles, como el *Vizconde de Eza*, el *Cornide de Saavedra* o el *Emma Bardan*.

Tanto este último barco como el *Miguel Oliver* están dotados de los últimos adelantos en equipamiento de sondas científicas para el cartografiado y de equipos electrónicos para la evaluación de la biomasa de especies pelágicas.

J. C. P.

Bolsa de pesca congelada en Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo estudia la posibilidad de crear una bolsa de pescado congelado de ámbito internacional. Su funcionamiento estaría basado en los suministros futuros esperados de los buques

NOTICARIO



Estiba de redes en Pontedeume.
(Foto: A. Pintos Pintos)

congeladores y en los precios que esos suministros alcancen en las pujas realizadas por vía telemática.

En definitiva, sería una lonja electrónica de futuros con sede en la lonja de Vigo y apoyada por un sistema informático que permita su funcionamiento.

Las casas armadoras podrán planificar las campañas anuales sobre la base de una demanda existente; también los mayoristas y comercializadores contarán con paquetes de recursos alimenticios de una calidad determinada que podrán situar en el mercado por medio de las transacciones adecuadas con otros operadores.

El objetivo de esta bolsa es lograr una mayor estabilidad en precios e impedir las distorsiones habituales en numerosas especies comerciales.

La iniciativa no es novedosa en el campo internacional, donde ya existen estas bolsas

pesqueras. Por ejemplo, en el mercado japonés de Tsukiji, que con intercambios de 2.000 toneladas diarias cuenta con un servicio similar de futuros en el mercado de los túnidos congelados. También los mercados de Fulton, en Nueva York, y el Mercado Agropecuario de Chile tienen servicios similares.

A menor escala, muchas de las lonjas españolas cuentan ya con servicio informatizado para la realización de las subastas, etiquetados, identificación y pesaje. En concreto, 40 de las 64 lonjas gallegas cuentan con este sistema telemático.

Flota pesquera europea 2000-2005

La Comisión Europea ha hecho público a través de su Oficina Estadística (Eurostat) el informe relativo a la situación de la flota pesquera comunitaria en 2005.

La flota pesquera de la UE a 25 países constaba en 2005 de 89.373 buques, con más de dos millones de toneladas de desplazamiento y una potencia de 7,3 millones de kW.

Los estudios señalan que en el periodo 2000-2005 la flota pesquera comunitaria se redujo en un 12,4 por 100. España fue el cuarto país en pérdidas de buques pesqueros, con un 17,9 por 100, tras Países Bajos (24,6 por 100), Dinamarca (20,9 por 100) y Suecia (18,7 por 100).

En número de buques en España pasó de 16.678 en el 2000 a 13.691 en 2005, lo que son pérdidas superiores a las de Grecia e Italia, que tienen flotas mayores. A pesar de ello, la flota española se mantenía como la tercera más grande de Europa, tras la griega (18.275) y la italiana (14.459).

Además, por eslora de buques, España es el país con mayor número de buques grandes, ya que 1.090 unidades superan los 24 m de eslora y 433 superan las 250 t de desplazamiento. La edad media de la flota española era de 27,1 años, cuando la media comunitaria (25 países) era de 20 años.

A. P. P.

SALVAMENTO MARÍTIMO

Incremento de medios para el salvamento marítimo

La directora de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante, ha asegurado que el Plan Nacional de su departamento, aprobado en 2006, es ya una mejora y «un incremento» de medios muy espectacular, que elevará los niveles de seguridad marítima en las costas españolas y dará respuesta ante cualquier emergencia.

En declaraciones a los medios informativos, tras la primera fase de un simulacro marítimo y lucha contra la contaminación marina en la ría de Vigo, la directora calificó ese plan nacional (2006-2009) como «el más ambicioso» en cuanto a la dotación de medios, ya que se está procediendo a una renovación y modernización completa de todos los recursos.

J. C. P.

Nueva Base de Salvamento Marítimo

El pasado 12 de abril se presentó la nueva Base Estratégica de Salvamento y Seguridad Marítima (BEC) que Salvamento Marítimo ha creado en Santander.

La base, destinada a la lucha contra la contaminación marina, se incorpora al Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09. Su área de actuación preferente será la corni-

sa cantábrica, en la zona comprendida entre la frontera francesa y la provincia de Lugo, abarcando las comunidades autónomas de Vascongadas, Cantabria y Asturias.

En este momento, Salvamento Marítimo cuenta con seis bases estratégicas situadas en La Coruña, Madrid, Castellón, Tenerife, Sevilla y la recién abierta en Santander. Está prevista una nueva base en Cartagena para sustituir a la de Madrid.

Las bases están diseñadas para hacer frente a posibles derrames o vertidos en la mar, para lo que Salvamento Marítimo necesita preposicionar suficiente material de reserva (barreras, bombas succionadoras y de trasiego, etc.) en puntos estratégicos para su rápido empleo en caso necesario.

La base de Santander cuenta con una superficie de 4.000 m² pavimentados, de los que 2.100 m² están construidos. Dispone de dos naves de almacenamiento; una de ellas preparada para carga paletizada en altura, y la otra diáfana y con una grúa puente de cinco toneladas de capacidad de izado.

La base dispone de 5.000 m de barrera de contención de hidrocarburos, tres bombas *skimmers* para succión de hidrocarburos, bombas de trasiego, material disolvente, equipo de fondeo y diferente material de actuación para caso de emergencia. Para la gestión logística y apoyo se cuenta con un camión-grúa con remolque, dos carretillas elevadoras y un vehículo todoterreno.

A. P. P.



NÁUTICA

Volvo Ocean Race

El 4 de mayo la compañía PUMA presentó el barco y la tripulación con la que competirá en la *Volvo Ocean Race* durante una ceremonia que tuvo lugar en el puerto de Boston y a la que asistió, entre otras personalidades, el alcalde de la ciudad, Thomas M. Menino. Esta presentación coincidió con el anuncio de que Boston sustituirá en esta ocasión a Baltimore como único puerto norteamericano de escala durante la regata que, con una duración de nueve meses, comenzará en Alicante en octubre de 2008 y finalizará en el norte de Europa en junio de 2009. La escala en Boston tendrá lugar a mediados de mayo e incluirá una quincena de festejos y acontecimientos

locales para celebrar la historia marítima de dicha ciudad, el deporte de la vela y la regata en sí.

Por otro lado, en esta edición de 2008 la *Volvo Ocean Race* contará por primera vez con la participación de dos barcos españoles, según anunció el armador del equipo español Pedro Campos. Ambas embarcaciones serán construidas en la Comunidad Valenciana, para lo que se utilizará exclusivamente tecnología española. Hasta el momento parece que han confirmado ya su participación diez competidores, por lo que podría tratarse de una de las ediciones con mayor número de embarcaciones en la historia de la regata.

A. C. O.



Buque de instrucción. (Foto: P. Avanzini).

El Orión I vencedor del XI Trofeo «Almirante Rodríguez Toubes»

El acto de entrega de premios del XI Trofeo «Almirante Rodríguez Toubes» tuvo lugar el día 6 de mayo en la Escuela Naval Militar. El vencedor absoluto fue el barco *Orión I*, patroneado por Benigno Miranda, perteneciente al Club Náutico de Caramiñán.

La entrega de trofeos estuvo presidida por el almirante Jaime Rodríguez-Toubes, hijo del que fuera comandante de Marina de Villagarcía y en cuyo recuerdo se celebra esta regata, y estuvo acompañado por una nutrida representación de su familia.

La regata fue todo un éxito, tanto en el ámbito de la organización como en la alta participación, llegando a competir 31 barcos de todos los clubes de la zona, lo que viene a

confirmar el arraigo de este trofeo. Durante los dos días en los que se ha desarrollado, el viento fue un gran aliado de la flota, lo que hizo que todos los participantes disfrutasen de unas magníficas jornadas náuticas, en las que reinó la deportividad.

Resultados de la Regata:

Etapa Villagarcía-Marín: vencedor clase B: *Orión I*, patrón Benigno Miranda. Vencedor clase A: *Alfa Tres Meridional*, patrón Cándido San Isidro.

General: Vencedor clase B: *Orión I*, patrón Benigno Miranda. Vencedor clase A: *Alfa Tres Meridional*, patrón Cándido San Isidro.

(Foto y texto: ORP, ENM).





Harrier tomando en el portaaviones *Príncipe de Asturias*. (Foto: D. Yusti Ríos).



Cultura Naval

EL MUSEO NAVAL EN LA VIII FERIA DE LA CIENCIA

Como en los últimos años, el Museo Naval de Madrid ha vuelto a participar en la Feria de la Ciencia, que del jueves 12 al domingo 15 de abril de 2007 tuvo lugar en el pabellón número 10 del Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid.

Esta feria ha sido la octava desde que comenzó su andadura, y ha estado organizada por la Comunidad de Madrid, con los siguientes objetivos: difundir la cultura y la investigación actual; comunicar la ciencia que se realiza en centros de todo tipo; estimular el interés y la curiosidad por la ciencia; mostrar cómo la ciencia influye en el desarrollo; acercar la ciencia a la gente, y presentar la ciencia como un valor cultural.

Contó con unos 140 puestos de exposición, en los que participaron ocho colegios de educación primaria e infantil; 72 centros de ESO, bachillerato y ciclos formativos; nueve universidades; 12 museos; 10 agencias de la Comunidad de Madrid; 9 centros de investigación; 11 centros de las Administraciones Públicas; 21 empresas; 16 fundaciones



CULTURA NAVAL



(Foto: J. A. Clemente).



(Foto: J. A. Clemente).

y sociedades, y seis representaciones de otras ferias. El lema de la feria fue «Madrid es Ciencia», y tuvo las siete áreas temáticas siguientes: «Ciencia en la red»; «+ Ciencia». «La Ciencia y los Niños», «La vida», «100 años de Ciencia», «Año Polar» y «Matemáticas».

El Museo Naval participó con el colegio Cristo Rey bajo el lema «La mar de ecológico». En un pabellón muy bien ambientado, los alumnos del colegio presentaron tres actividades, elaboradas de forma didáctica e imaginativa, relacionadas con la contaminación del mar, las formas de prevenirla y los métodos para combatirla. Una de las actividades versaba sobre la forma de limpiar vertidos, en referencia a los medios y procedimientos para limpiar la mar cuando se produce una contaminación por hidrocarburos. La otra hablaba de las incrustaciones que se producen en los cascos de los barcos y los procedimientos que se siguen para combatirlas o reducirlas. La tercera era un juego con un tablero, dados y una pequeña ruleta, para

CULTURA NAVAL

simular transportes por tierra y por mar, con referencias a costes, riesgos, accidentes, peligros, etc. Estas tres actividades se complementaban con paneles preparados por los propios alumnos, que les servían para apoyar sus explicaciones.

El Museo presentó dos modelos de barcos de guerra, uno de madera y vela y otro de casco metálico, así como diversos paneles. También presentó una actividad orientada a explicar el principio de Arquímedes y las razones por las que flotan los barcos o se van al fondo, utilizando para ello un recipiente con agua y un casco de un barco, al que se le añadía carga hasta el límite del hundimiento.

Como complemento de todas estas actividades, un cabo segundo de maniobra y un soldado de Infantería de Marina, de la sección de Captación, se turnaron durante toda la feria para elaborar nudos marineros que hicieron las delicias de los muchos curiosos que se acercaron al pabellón.

Durante los cuatro días de feria, el pabellón del Museo Naval fue muy visitado, sobre todo por niños y jóvenes, que son siempre los verdaderos protagonistas de la Feria de la Ciencia.

M. G. F.



(Foto: J. A. Clemente).

CULTURA NAVAL

NUEVAS DONACIONES AL MUSEO NAVAL

La afluencia de nuevos elementos que por donaciones ingresan en el Museo Naval de Madrid e incrementan su patrimonio es cada vez más frecuente. Prueba de ello es que los días 16 y 17 de abril de 2007 se firmaron seis actas de donación de diversas piezas.

Las donaciones efectuadas el día 16 fueron realizadas por el vicealmirante Luis Carrero-Blanco Pichot, presidente de la Asociación de Amigos del Museo Naval (AMUNAV), y por Arturo Giralt Herranz, miembro de la directiva de dicha Asociación. Los objetos donados fueron un bastón de mando, una máquina de escribir, un libro de 1916, una estampa litográfica realizada con motivo del III centenario de Lepanto (1871) y representaciones de la Torre del Oro en diversos soportes.

Las donaciones del día 17 corrieron a cargo de Cristina Iglesias de Ussel Leste, Pilar Goas Iglesias de Ussel, Enrique Goas Chao y el general consejero togado Manuel María Ortiz Calderón, asesor del Órgano de Historia y Cultura Naval. Las piezas donadas fueron armas largas de fuego, lanzas, sables reglamentarios en la Armada y espadines de corte, la mayor parte del siglo XIX.

De estas donaciones, que vienen a incrementar las colecciones del Museo Naval, unas pasarán a engrosar sus depósitos patrimoniales y otras serán enviadas a museos filiales o periféricos.

M. G. F.



(Foto: J. A. Clemente).

70 ANIVERSARIO DEL COMBATE NAVAL DE CABO MACHICHACO

Con motivo del 70 Aniversario del combate naval de cabo Machichaco, el pasado 5 de marzo se inauguró un monumento alegórico, con la presencia de las primeras autoridades vascas y representaciones de las asociaciones Bidasoa y Machichaco, entre las que se encontraban supervivientes y familiares de los fallecidos.

En una explanada muy próxima al mencionado accidente geográfico, concretamente en el kilómetro 32 de la carretera de Bakio a Bermeo, una escultura, obra del prestigioso artista vizcaíno Nestor Basterretxea, llamada Matxitxakoko Guda, recuerda dicha efeméride. El monumento en hierro, muy en la línea de la escuela del renombrado Chillida, destaca por su funcionalidad, con un gran predominio de la línea recta, evocando el épico combate librado entre el crucero pesado nacional *Canarias*, al mando del capitán de navío Salvador Moreno, y los bous armados de la Marina Auxiliar de Euskadi: *Gipuzkoa*, *Bizkaya*, *Nabarra* y *Donostia*, al mando de los habilitados tenientes de navío Manuel Galdós, Enrique Moreno, Alejo Bilbao y Francisco Elortegui, respectivamente.



A. C. i R.





Fragata *Álvaro de Bazán* (WASH DOWN). EW Trials 2006. (Foto: P. Roldán Tudela).



GACETILLA

Jornadas de la Armada española en Utrera

Los días 19 y 20 de abril se celebraron en la sevillana localidad de Utrera las Jornadas de la Armada española, con motivo del V centenario de la llegada de la Virgen de Consolación a dicha ciudad. El general auditor José R. Cervera Pery deleitó a la audiencia el primer día al pronunciar una brillante conferencia titulada «Cuando el mar y el campo se hermanan. Una devoción tierra adentro». La exposición de la conferencia tuvo lugar en uno de los salones del Hospital de la Santa Resurrección, cedido a tal efecto por su Patronato. La presentación del conferenciante corrió a cargo del también general auditor José Rojas, hermano mayor de la Hermandad de la citada institución utrera, quien hizo un retrato exacto de la gran personalidad del conferenciante e ilustró a los presentes con una breve reseña histórica sobre el Hospital de la Santa Resurrección.

La conferencia del general Cervera constituyó un hermoso canto a la ciudad de Utrera, a su pasado y a su presente, en el que destacó especialmente la historia de la Virgen





de Consolación y su relación con los hombres de la mar. Entre anécdotas simpáticas y datos exactos, pasó revista a lo más granado de la nómina de marineros utreranos y a los acontecimientos más importantes de estos cinco siglos que se conmemoran. Habló también de flamenco y de toros, destacando la importan-



cia que tiene nuestra ciudad en esos dos campos. Fue una conferencia impresionante, densa, emotiva y a veces poética, en la que mostró de forma clara la importancia de la ciudad de Utrera y los argumentos que avalan la grandeza histórica de Consolación. Fueron también frecuentes durante la conferencia diversas y jugosas notas de humor, muy celebradas por el público.

El acto estuvo presidido por el alcalde de Utrera, Francisco Jiménez, y el almirante de la Flota, Fernando Armada Vadillo, contando con la presencia del patrono de la primera línea, conde de Perpleja, los portavoces municipales y otras personalidades civiles, religiosas y militares. El lleno fue absoluto. Al término de la conferencia el Patronato del Hospital ofreció a los asistentes una copa de vino.

El día siguiente, 20 de abril, el Ayuntamiento ofreció una recepción a la delegación de la Armada, presidida por el almirante de la Flota, y a las personalidades invitadas a los actos.

(Fotos: P. Álvarez).

W. Morris

Alumnos de la Escuela Naval británica completan estudios en la Escuela Naval Militar de Marín

Cuatro alumnos de la Escuela Naval de Dartmouth (Devon), futuros oficiales de la Marina Real británica, se incorporaron la segunda semana de abril a la Escuela Naval Militar de Marín. Durante siete días de estancia en sus instalaciones pudieron conocer sus capacidades y participaron con los alumnos españoles en diferentes tareas de adiestramiento conjuntas. Además del entrenamiento específicamente militar, los alumnos británicos de la Escuela Naval Militar realizaron diversas visitas culturales: una al museo de la ciudad de Pontevedra y otra a la ciudad de Santiago de Compostela.

Alumnos de otras armadas también han pasado distintas temporadas en la Escuela Naval de Marín y han participado en diferentes actividades. Igualmente, un grupo de

alumnos españoles realizaron cursos de perfeccionamiento en el Reino Unido.

Durante los últimos meses académicos estos intercambios se intensifican. Buques de la VI Flota norteamericana, el portahelicópteros *Jeanne D'Arc* de la Marina francesa, el buque escuela de la Armada chilena *Esmeralda* y el buque escuela *Brasil* de la Armada brasileña son algunos de los destinos de intercambio habituales para nuestros alumnos.

La presencia de estos estudiantes extranjeros es posible gracias a un marco de intercambio y colaboración entre escuelas navales de países amigos y aliados para reforzar aún más si cabe los tradicionales vínculos de amistad y cooperación.

(ORP, ENM).



Visita del comandante general de Infantería de Marina al campamento de primavera de la Escuela Naval Militar

El pasado día 9 de mayo el comandante General de la Infantería de Marina (COMGEIM), general de división Juan Chicharro Ortega, efectuó una visita a los alumnos de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar (ENM) mientras éstos realizaban ejercicios en el campo de maniobras de El Teleño en Astorga (León), durante el campamento de primavera, en el que a lo largo de diez jornadas los alumnos realizaron ejercicios de tiro, topográficos y de técnicas especiales.

Durante su visita, el COMGEIM, que en todo momento estuvo acompañado por el comandante-director de la ENM, capitán de navío José Luis Urce-





lay Verdugo, presenció el tiro de una batería de artillería del Tercio de Armada desplazada hasta allí para colaborar en la formación de los alumnos, así como tiro con morteros de 81 mm, un ejercicio de helitransporte con los helicópteros AB-212 de la 3.^a Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves desplazados desde Rota, y un ejercicio de fuego y movimiento. Asimismo, tuvo oportunidad de conversar con los alumnos y el cuadro de profesores.

(ORP, ENM).



Conmemoración del XL aniversario de la entrega de despachos en la Escuela Naval Militar

Los actos conmemorativos del cuadragésimo aniversario de la entrega de reales despachos a los componentes de las promociones 367 del Cuerpo General, 29 de Infantería de Marina, 19 de Máquinas, 43 de Intendencia, así como a los componentes de las promociones de los Cuerpos Militares de Sanidad, Jurídico y de Intervención tuvieron lugar el viernes 18 de mayo en la Escuela Naval Militar. A la citada promoción del Cuerpo General pertenecen el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza Soto; el almirante de la Flota, almirante Fernando Armada Vadillo; y el almirante jefe de Apoyo Logístico, almirante Miguel Angel Beltrán Bengoechea.

El acto castrense comenzó a la finalización de la Santa Misa. El batallón de alumnos formó en la explanada para el homenaje a los que dieron su vida por España, y a continuación los miembros de las promociones que

celebran este cuarenta aniversario realizaron el homenaje a la Bandera, desfilando de a uno y besándola.

El capitán de navío José Luis Urcelay Verdugo, comandante-director de la Escuela Naval Militar, dirigió a los asistentes al acto una breve alocución en la que agradeció a los presentes su ejemplo y dio las gracias a sus mujeres por su generosa entrega. A continuación el almirante de la Flota, representante de estas promociones, pronunció unas palabras evocando los tiempos en la Escuela y a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, y animó a las nuevas promociones a poner todo el empeño en el servicio a España.

Tras el canto del *Himno* de la Armada, el acto finalizó con el desfile del batallón de alumnos, teniendo lugar a continuación un vino de honor en el casino de alumnos «Almirante Bonifaz».

(ORP, ENM).



8.º Campeonato Nacional Militar y 42.º Campeonato de la Armada de Vela 2007

Entre los días 24 y 27 de abril tuvieron lugar en la Escuela Naval Militar el 8.º Campeonato Nacional Militar y 42.º Campeonato de Vela de la Armada 2007.

Dichos campeonatos forman parte de los Planes de Actividades del Consejo Superior de Educación Física y Deportes de las Fuerzas Armadas y de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada, correspondiendo la organización del Campeonato Nacional, por delegación, a la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada.

En el Campeonato Nacional Militar participaron equipos pertenecientes al Ejército de Tierra (2), Ejército del Aire (3), Guardia Civil (2) y Armada (19).

Se celebraron cinco pruebas, de las cuales se eliminó la de peor puntuación para obtener las clasificaciones finales.

La clasificación final del 42.º Campeonato de la Armada de Vela fue la siguiente:



Participantes.

Primera dotación clasificada: patrón sargento José Rey-Seijo Alcalá; proel, alférez de fragata Jacobo Hernández Martínez-Esparza.



El comandante director de la Escuela Naval Militar, José Luis Urcelay Verdugo, preside la ceremonia de inauguración.



Segunda dotación clasificada: patrón, capitán de corbeta Adolfo Martín Pueyo; proel, teniente de navío José Ángel Tortosa Delfa.

Tercera dotación clasificada: patrón, coronel de Intendencia Diego López Díaz; proel, teniente de navío Jorge Monato Roncaño.

La clasificación final del 8.º Campeonato Nacional Militar de Vela fue la siguiente:

Primera dotación clasificada: patrón, guardia civil José Antonio Medina Ruiz; proel, guardia civil Francisco Javier Soto Loureiro.

Segunda dotación clasificada: patrón, sargento José Rey-Seijo Alcalá; proel, alférez de fragata Jacobo Hernández Martínez-Esparza.

Tercera dotación clasificada: patrón, capitán de corbeta Adolfo Martín Pueyo; proel, teniente de navío José Ángel Tortosa Delfa.

La Ceremonia de Clausura estuvo presidida por el almirante-director de Enseñanza Naval, vicepresidente de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada, acompañado del alcalde de Marín.

(ORP, Armada).



Concurso de pintura

El pasado día 11 de mayo se falló el IV Certamen de Pintura «Club Naval de Oficiales de Ferrol», al que se había presentado un total de ochenta y cinco obras enviadas por artistas desde todos los puntos de España. Cuarenta y tres de ellas fueron seleccionadas para la fase final. El jurado, dada la calidad de las obras seleccionadas, concedió tres menciones a: *Meridiana desde el Juan Sebastián de Elcano*, de Diego Martínez-Cañavate; *Bahía de La Coruña*, de Victoria Ramírez Escudero, y *Septiembre*, de María Encarnación Domingo Martínez. El primer premio se otorgó a la obra *Atracando en Ceuta*, del pintor granadino Bernardino Sánchez Bayo.



A. L. T.

Atracando en Ceuta, del pintor Bernardino Sánchez Bayo.





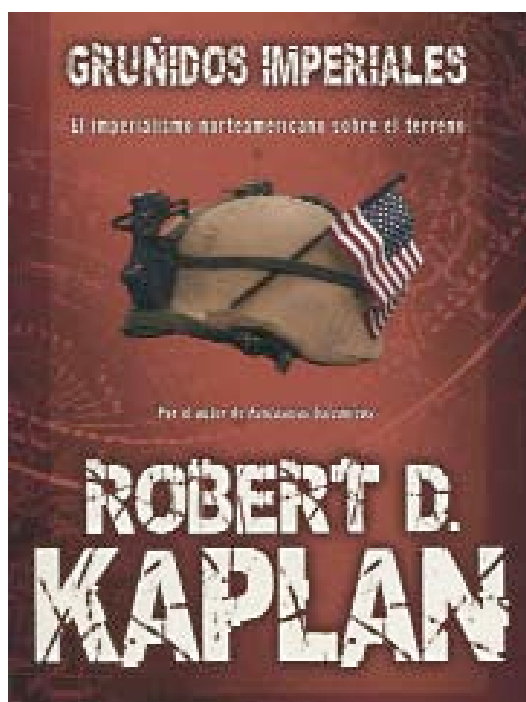
El general de división del Cuerpo de Intendencia de la Armada, Vicente Rodríguez Rubio, durante el acto de toma de posesión de su cargo como director de Asuntos Económicos de la Armada, el día 23 de mayo. (Foto: ORP, Armada).



LIBROS

KAPLAN, Robert D.: *Gruñidos imperiales. El imperialismo norteamericano sobre el terreno.* — (ISBN 978-84-666-2619-4). Ediciones B, S. A. Barcelona, febrero de 2007. 454 páginas.

«Roma ya no se limita a Roma: En adelante debe identificarse con la mitad del orbe, o debe perecer». Estas palabras que Marguerite Yourcenar pone en boca del emperador Adriano bien pudieran constituir el fundamento de la acción exterior norteamericana, acción que numerosos expertos y tratadistas consideran como «imperial», por supuesto con todas las matizaciones que se quiera. El último libro de Robert Kaplan, autor mercedamente conocido por sus obras anteriores *Viaje a los confines de la Tierra*, *Viaje al futuro del imperio*, *La anarquía que viene* o *Fantasma balcánico*, entre otras, sostiene que los imperios son obras en



LIBROS Y REVISTAS

curso, para los que la necesidad, más que el ansia de gloria, actúa como una onda expansiva. En el convulso panorama mundial, los Estados Unidos poseen una visión imperial propia de lo que son, una potencia hegemónica, ya que ningún otro país u organización internacional puede o quiere hacerse cargo de responsabilidades planetarias que comporten gastos ingentes y riesgos graves. El relato, que combina el reportaje periodístico de primera línea con el análisis erudito, es trepidante, amenísimo y constituye un verdadero homenaje a las virtudes y cualidades del US Army, del US Marine Corps y de sus componentes, cuyo espíritu sostiene que se forjó no durante las pasadas guerras mundiales, sino en las guerras indias decimonónicas, que presentaban un panorama similar con los actuales y asimétricos conflictos étnicos y religiosos que asolan medio mundo. Kaplan analiza la moderna estrategia militar de los Estados Unidos y narra su paso por las más variadas unidades de su Ejército, a las que acompaña en sus dispares y arriesgadas misiones en los cinco continentes: Yemen, Colombia, Mongolia, Filipinas, Cuerno de África, Irak o en los propios Estados Unidos, misiones que van desde el adiestramiento en la selva de tropas especiales colombianas para combatir a la guerrilla narco-marxista, a la lucha contra el terrorismo islamista en Irak (la crónica de la primera batalla de Faluya es magnífica), pasando por la labor diplomático-militar en la remota Mongolia. La visión imperial o hegemónica que sostiene el autor pudiera parecer a algunos excesivamente arrogante, pero responde a la realidad de los hechos; es lo que hay. Nos encontramos ante un libro que describe con brillantez el papel global de los Estados Unidos en el siglo XXI, y que resulta indispensable para el mejor conocimiento y comprensión del complejo mundo actual.

J. R.

GONZÁLEZ DE CANALES, F., y GUARDIA SALVETTI, F. de la: *La construcción naval en la obra de Rafael Monleón Torres*.—Valladolid, AF Editores, 2006. Edición bilingüe español-inglés, tapa dura, sobrecubierta, 30 x 21 cm, 238 pp., [90] il. color, vocab. (ISBN: 84-96016-84-6).

La celebración en Valencia en este año 2007 de la regata internacional Copa América supone para España una ocasión única para dar a conocer a un público internacional la contribución española a la historia de la navegación en los campos de la ciencia y de la construcción naval. Ésta es la idea básica que animó a los autores a emprender la tarea de publicar este libro, pensando en aportar la colaboración de la Armada a un hecho tan extraordinario y universal, con la intención de perpetuar la presencia en nuestras aguas de los productos más elaborados de la ingeniería de la vela. No obstante, desde el principio los autores pensaron en un libro dirigido no sólo a los profesionales

y aficionados a la mar, sino a todo aquel que de una u otra manera se acercara a tal acontecimiento. Y en segundo lugar, insertar un libro propio en la producción editorial, artículos, conferencias y exposiciones que darán, sin duda, cobertura a tamaño suceso marítimo; un libro atractivo para un público heterogéneo. Y ninguno mejor que el dedicado a la colección de acuarelas navales de Rafael Monleón, por su idoneidad, temática y representatividad.



Rafael Monleón Torres, arqueólogo y marinista, nace en Valencia en el seno de una familia de artistas. Piloto naval y alumno de la Real Academia de San Fernando de Madrid, en 1870 consigue el nombramiento de pintor honorario del Almirantazgo y del Museo Naval de la Armada en Madrid, y en 1881 se le designa pintor-restaurador de dicho museo. Su dedicación al estudio y representación gráfica de los buques de todos los tiempos ocupa el resto de su vida. En el *Legado Monleón* de la Biblioteca Nacional se pueden contemplar unos 600 dibujos hechos para ilustrar su obra *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días...*, complemento idóneo a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval, cuya reproducción constituye el contenido del libro que presentamos. Un pintor prolífico, con una obra repartida entre numerosos museos, instituciones y colecciones privadas de España y de otros países; extraordinario marinista, cronista gráfico de los hechos marítimos de su tiempo; excelente aguafuertista y ceramista, comparable con los mejores en estos campos.

El trabajo realizado, que pone al alcance del gran público la parte más conocida de la obra de Monleón, la que forma parte de los fondos del Museo Naval de la Armada en Madrid, recoge 89 de las 90 acuarelas de temática marítima pintadas entre 1885 y 1898. El lector disfrutará contemplando todo tipo de embarcaciones, desde las más primitivas hasta los más modernos buques de la época del fallecimiento del pintor en 1900. Son pinturas que sólo se han expuesto dos veces, y no en su totalidad: una en el Museo Naval de la Armada en Madrid en 1965, y otra en Valencia en una exposición patrocinada por el Ayuntamiento de la ciudad en 1968. Por eso ha sido un acierto publicarlas en este momento, coincidiendo con esa gran regata que se celebra en Valencia y también allí con una exposición representativa de la totalidad de la obra de Monleón.

LIBROS Y REVISTAS

Destacamos en las acuarelas el trabajo de investigación arqueológica, y esto es importante, que queda reflejado en los numerosos y minuciosos detalles de las formas de los cascos, proas, popas, castillos y alcázares; planos, secciones, timones y otros accesorios aclaratorios dibujados en las borduras de las láminas. Es una lástima que algunas, pocas, hayan sido recortadas por exigencias de la edición y que en otras el color esté tan descompensado que no refleja la realidad del original. No obstante, los autores logran dar una visión acertada de esta parte de la obra de Rafael Monleón, del valor artístico de sus reproducciones y del profundo conocimiento que el pintor tenía de las embarcaciones de todo tiempo y lugar, lo que queda reflejado en la multitud de detalles técnicos que aporta. Las láminas se complementan con unas notas, breves pero suficientes, que ayudan al lector a una mejor comprensión del motivo y le introducen en el ambiente de la época. Si a esto unimos unos trazos biográficos del pintor y un glosario bilingüe de términos marineros, creemos que se ha hecho un buen trabajo y se ha alcanzado el objetivo propuesto.

J. A. O.

MORTERA PÉREZ, Artemio: *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española (1936-1939)*.— (ISBN 84-611-4711-1). Fundación Alvargonzález. Gijón, 2006. 342 pp. Ilustraciones.

A pesar de que no es poco cuanto se ha escrito de la última Guerra Civil española en el mar, el tema sigue despertando nuevas motivaciones y criterios contrapuestos. Sin embargo, el libro que ahora reseñamos no es «uno más» de la serie, toda vez que se centra en aspectos técnicos de la artillería naval que en los dos bandos, republicano y nacional, tuvieron directo protagonismo combativo.

Artemio Mortera es un estudioso de los avatares, tanto terrestres como navales, de la última contienda española, de la que ha dejado cumplidas pruebas en una serie de artículos y colaboraciones en diferentes revistas especializadas, y que constituye un aporte esencial para el mejor conocimiento de un tema que aún sigue suscitando pasiones encontradas.

Con *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española*, su autor no emite juicios de valor sobre la eficacia de una y otra, ya que no es ése su objetivo, pero sí realiza una completa disección a fondo del material bélico utilizado, con una descripción exhaustiva de cañones y ametralladoras en sus diferentes modalidades y referencias directas a las piezas importadas por el bando nacional, tanto de Italia como de Alemania, y las importadas por el bando republicano de Polonia, la URSS, México, Estonia, y hasta de la neutral y pacífica Suiza.

Este tratamiento individualizado de cada una de las armas que intervinieron con voz directa en el conflicto naval, y de las que hace una descripción técnica acorde con su mayor o menor importancia participativa, constituye sin duda el mayor mérito del libro, que a buen seguro será de gran ayuda para el investigador temático, pero que también gustará al lector «de a pie» por la solvencia y originalidad del tema.

La Fundación Alvargonzález, siempre en vanguardia del quehacer naval, se apunta un nuevo éxito con la publicación de este libro, cuidadosamente editado, como todos los suyos, y cuyos apéndices enriquecen también el contenido de un texto de también cuidada factura.

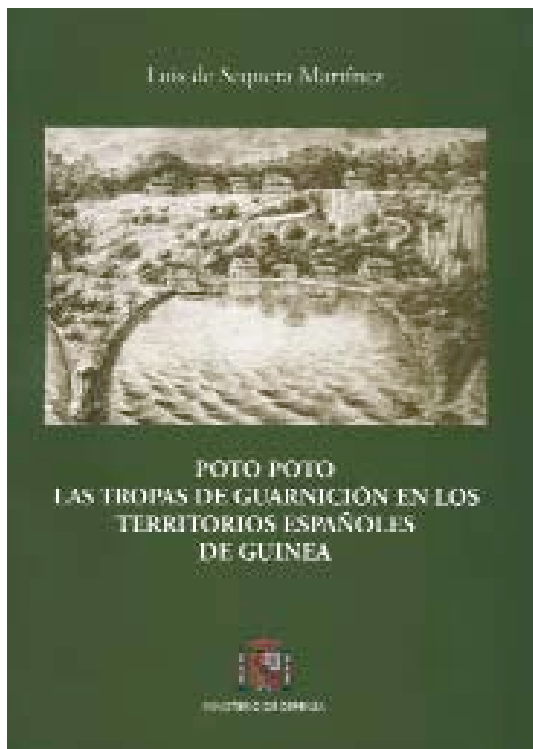
J. C. P.



SEQUERA MARTÍNEZ, Luis: *Poto Poto. Las tropas de guarnición en los Territorios Españoles de Guinea.* — (ISBN 84-9781-280-8). Ministerio de Defensa 2006. 348 pp. Ilustraciones.

Desde hace más de dos siglos, lo que hoy se llama República de Guinea Ecuatorial estuvo tutelada por España bajo diversas denominaciones: Territorios Españoles del golfo de Guinea, Provincias Españolas, Región Ecuatorial, Régimen de Autonomía... hasta llegar a la culminación de su total independencia. Quiere decirse con ello que la presencia española en aquellas lejanas tierras fue efectiva, mantenida a pesar de no pocas dificultades, y trascendente, tanto en su labor colonizadora como en la custodia de su evolución política.

Sin embargo, es poco lo que se sabe de la presencia y actitud militar desplegada en aquellos territorios durante el tiempo de la permanencia hispana y aun después de producirse su independencia. El general Sequera, buen conocedor del país en el que estuvo destinado en tiempos de juventud, en un



amplio, documentado y ameno estudio nos sitúa en esa perspectiva histórica digna de conocerse y valorarse en toda su dimensión. Con un hilo conductor rigurosamente mantenido, sus capítulos ofrecen una amplia visión de aquel proceso que comenzó con las primeras fuerzas de Infantería de Marina y terminó con las unidades móviles de la Guardia Civil, pasando por los destacamentos de la Guardia Colonial, transformada en Guardia Territorial tras un nuevo *status*.

El libro está estructurado en tres grandes parcelas que cumplen ampliamente su objetivo. En la primera de ellas se contemplan los antecedentes de la participación de las Fuerzas Armadas desde la época de los descubrimientos portugueses y la cesión a la Corona

española, con los primeros años de colonización, hasta llegar al expolio de los territorios tras la Conferencia de París de 1886 y el subsiguiente tratado de 1900. Pero también nos da noticia de los gobernadores creadores de la Guinea moderna, como fueron don Ángel Barrera Luyando y los almirantes don Faustino Ruiz y don Francisco Núñez. La segunda parte afronta el estudio de las tropas de guarnición y los estatutos orgánicos, con todo su bagaje organizativo y de adecuación en los distintos periodos que contempla. Y la parte tercera y final estudia la cooperación militar española durante la independencia.

Una amplia bibliografía, la calidad y el interés histórico de las ilustraciones —algunas rigurosamente inéditas—, y unos importantes e imprescindibles anexos son igualmente factores esenciales para el enriquecimiento de un texto que sorprende e impresiona desde sus primeras páginas hasta su colofón final. Y es que el general Sequera ha tenido en sus manos los ingredientes necesarios para culminar esta obra para propios y extraños.

J. C. P.