

Ellos nos defienden



Enero-feb.
2008



Nosotros les protegemos

Como mutua de seguros y asesoramiento os proponemos una completa gama de seguros de vida y accidente concebidos específicamente para los hombres y mujeres que, como vosotros, ejercéis o habéis ejercido profesiones de riesgo: militares y personal civil al servicio de la defensa, así como a vuestros familiares.

Con el seguro de vida y accidentes

estáis protegidos contra todos los riesgos, incluso en operaciones, en todo momento, en todo lugar y en cualquier situación: en activo, en la reserva o en retiro y en la vida privada.

«Objetivo Previsión»

Es un contrato flexible y variable que os permite elegir entre 3 posibilidades:

Modalidad S: para asegurados principalmente contra las consecuencias económicas que conlleva un accidente o una enfermedad.

Modalidad M: para proteger debidamente a vuestra familia con una cobertura específica en caso de fallecimiento o incapacidad.

Modalidad «Libre Elección»: para adaptar vuestro seguro a vuestra conveniencia, eligiendo vosotros mismos las condiciones.

ASOCIACION GENERAL DE PREVISION MILITAR

Nuestra dirección:
GALFONSO XII, 22-3ºD. Telf. 91 360 53 70
28014 Madrid.

Aquí te facilitaremos los datos de tu delegado.



REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
ENERO-FEB. 2008

REVISTA GENERAL DE MARINA



Tomo
254



SOMOS PERFECTAMENTE CONOCEDORES DE LOS RIESGOS QUE ENTRAÑA LA VIDA MILITAR

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2008
ENERO-FEB.
TOMO 254



CARTA DEL DIRECTOR	3
CARTAS AL DIRECTOR	5

TEMAS GENERALES

50 ANIVERSARIO DEL CONFLICTO IFNI-SÁHARA Vicelalmirante Ricardo Álvarez-Maldonado Muela <i>BOTÓN DE ANCLA</i>	7 31
Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar EL TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA DON BLAS DE LEZO Y OLAVARRIETA	39
Vicelalmirante José Luis Torres Fernández VENEZUELA EN LA CARRACA (II)	49
Teniente de Intendencia Javier R. Sánchez González EL ROSARIO DE CRISTAL	59
Subteniente de máquinas Jose Manuel Soloso García	

TEMAS PROFESIONALES

SISTEMA DE INFORMACIÓN ECONÓMICA «INTENDENTE MONTOJO» (II)	65
Teniente coronel de Intendencia Alfonso Torán Poggio LAS NUEVAS SITUACIONES ADMINISTRATIVAS DEL SOLDADO Y MARINERO PROFESIONAL: ESPECIAL REFERENCIA A LA SITUACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALES	73
Comandante de Intendencia Juan Luis Zárate Fernández-Cid RELACIONES CÍVICO-MILITARES EN OPERACIONES DE PAZ (CIMIC)	83
Alferez de navío Diego Cánovas Cánovas	

HISTORIAS DE LA MAR

<i>LOS CINCO LATINOS: UNOS BARCOS QUE HICIERON ESCUELA</i>	91
Alferez de navío Juan José Gomila Madrid	

VIVIDO Y CONTADO

FIRMES Y SALUDO MILITAR (II)	103
Sargento reservista voluntario Emilio Manuel Fernández Marín	
REMEMBRANZA	109
José Bergantiños	

INFORMACIONES DIVERSAS

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

Nuestra portada: Palo de señales en la Escuela Naval Militar.
(Foto: E. Felipe García).

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS



SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

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

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-08-021-5 (edición en papel)
NIPO: 076-08-022-0 (edición en línea)

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

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

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

Se dice que recordar es vivir dos veces, y aunque no está en nuestro ánimo retar al destino con el fin de prolongar más de lo debido nuestra efímera existencia, al contemplar la foto de la portada no podemos dejar de evocar aquellos jóvenes años transcurridos en la Escuela Naval Militar. El famoso palo de señales, en cuya cofa tuvimos numerosas ocasiones de meditar largo y tendido sobre infinidad de cosas, permanece a través del tiempo como mudo testigo de innumerables mudas y carreras a torpedos: ¡Atrás carrera mar! ¡Tenderse! ¡Atención! ¡Al frente carrera mar! ¡Sentarse! ¡Atención!... En fin, que no está de más evocar, de vez en cuando, aquellos tiempos de dura forja que sentaron las bases para una convivencia que, aunque resulte extraño a algunos, permanece y se consolida con el paso de los años. Para comprobarlo basta darse una vuelta por la Cámara de la Armada en Madrid cualquier miércoles a la hora de comer.



Y como de recordar hablamos, traemos a nuestras páginas la conmemoración de un hecho suficientemente importante: la Guerra de Ifni, de la que se cumplen 50 años. El vicealmirante Álvarez-Maldonado nos relata detalladamente en su artículo la destacada participación de la Armada, muchas veces olvidada, en aquel conflicto de tan triste recuerdo. Allí, en aquellas costas saharianas, se puso de manifiesto la importancia de contar con unas fuerzas de proyección apropiadas. La necesidad de una adecuada capacidad expedicionaria se hizo ya evidente, y la Logística mostró el papel fundamental que habría de jugar en adelante en cuantos conflictos hubiese que afrontar lejos de nuestras bases.

Pero volvamos a la actualidad. El 1 de enero entró en vigor la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar, cuyo principal objeto es «...regular el régimen del personal militar profesional y, específicamente, la carrera militar y todos aquellos aspectos que la conforman». Trata esta Ley de dar cumplimiento a las directrices establecidas en la Directiva de Defensa Nacional de 30 de diciembre de 2004 y al contenido de la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, principalmente en cuanto a la reforma de la carrera militar. Confiamos que se vean satisfechas las expectativas puestas en la elaboración de dicha Ley.

Guillermo VALERO AVEZUELA



A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las 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

Timonel señalero del crucero Canarias

Atiendo, con mucho gusto, al ruego de don Julio del Cuvillo expresado en su carta publicada en el número de esta REVISTA correspondiente al mes de octubre.

Es cierto que el marinero de primera, voluntario, Luis Felipe García Sanchiz Ferragud era timonel del crucero Baleares y murió en este buque el día 6 de marzo de 1938; pero la Miscelánea citada en la carta del señor Del Cuvillo hablaba del padre de este marinero, el famoso charlista Federico García Sanchiz, que ese año cumplió los cincuenta y dos de edad. A este García Sanchiz es al que, más tarde, se le nombró «Timonel Señalero del crucero Canarias», título que siempre ostentó con orgullo. La primera vez que lo ví, junto a su nombre, fue en un libro escrito por el señor García Sanchiz, titulado Te Deum Laudamus, volumen IV de una colección llamada Del Arca, e impreso en San Sebastián en 1940. Pues bien, en la segunda o tercera página del ejemplar que leí, firmado de su puño y letra, escribió bien claro: «Federico García Sanchiz, Timonel Señalero del crucero

Canarias. 1942». Del mismo autor, otra obra llamada Del Robledal al Olivar, y en un ejemplar que se encuentra en la Biblioteca Naval de Ferrol, también escrita de su puño y letra, puede leerse una dedicatoria que comienza así: «Federico García Sanchiz, que ningún título ostentaría con el orgullo que el de señalero del crucero Canarias, ofrece...». También está fechado en 1942.

Espero haberle sido de utilidad.—P. Gambón Fillat. Ferrol.

Fe de erratas

En el artículo sobre el FNA publicado en el número de noviembre, en el punto final, Conclusiones, donde dice:

«En la medida de lo posible, el apoyo a los infantes en tierra lo deben llevar a cabo unidades navales mediante el tiro de costa...»

Debe decir:

«En la medida de lo posible, el apoyo a los infantes en tierra lo deben llevar a cabo aeronaves en misiones CAS.»



50 ANIVERSARIO DEL CONFLICTO IFNI-SÁHARA

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



Antecedentes



CUANDO empiezo a escribir estas líneas, hace cincuenta años que tuvo lugar el conflicto Ifni-Sáhara del que fui testigo presencial por estar destinado en el Estado Mayor de la Flota a bordo del crucero *Canarias*. De ahí que parte de lo que relato sea historia «vivida». También pretendo con este trabajo dar a conocer el silencioso papel que, como es habitual, desempeñó la Armada.

En este conflicto, que tuvo lugar en 1957-58, peyorativamente llamado «guerrita de Ifni», las Fuerzas Armadas españolas tuvieron unas 800 bajas entre muertos, heridos y desaparecidos. Según el general Casas de la Vega en su libro *La última guerra de África*, fue «el precio de sangre que hubo que pagar porque España tenía derechos que mantener y deberes que cumplir». Y así se hizo: gracias a este sacrificio se continuó pescando en paz en el gran banco sahariano durante dieciocho años más y las islas Canarias pudieron disfrutar de un largo periodo de prosperidad y de la cobertura del glacis defensivo geoestratégico y área de influencia que para ellas representaba el Sáhara español.

Hemos mencionado la pesca porque fue ésta el motivo que propició la ocupación de enclaves en la costa africana adyacente a las islas. Los fosfatos de Bucraa, descubiertos por un geólogo español, no se empezaron a explotar hasta finales de los sesenta.

El 1946 los territorios de Ifni y del Sáhara Occidental se integraron en una sola entidad política y militar: el África Occidental Española o AOE.

La ocupación española de estas tierras llevó consigo años de paz y amistad con los nativos y de tranquilidad para los cientos de barcos españoles que

explotaron los ricos caladeros que se extienden frente a la costa norteafricana, como ya lo venían haciendo sus antepasados desde varios siglos antes.

Factores geográficos

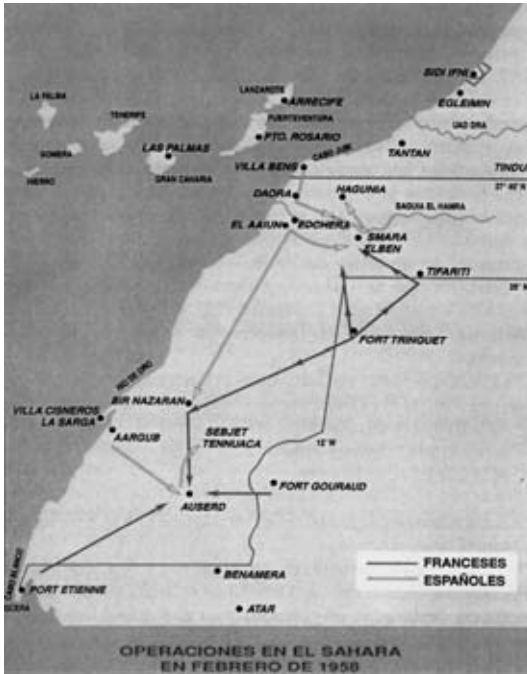


Figura núm. 1.

Los territorios del AOE en 1956 comprendían el enclave de Ifni, de plena soberanía española, de terreno montañoso y propicio a la guerra de guerrillas; la zona sur de nuestro protectorado marroquí, franja comprendida entre el río Draa y el paralelo 27° 40' (actual provincia marroquí de Tarfaya), y el Sáhara español, que se extendía desde dicho paralelo hasta cabo Blanco. El Sáhara español al sur del mencionado paralelo nunca había sido dominado por Marruecos ni había formado parte de su territorio.

En el extenso AOE, con más de 260.000 km² y con una costa de más de 500 millas, no había en 1956 más puerto que el de Villa Cisneros, con un muelle para barcos de poco calado y grúas de descarga. En La Sarga, al sur de la península

de Río de Oro, donde se encontraba Villa Cisneros, podían varar nuestras barcasas *K* y desembarcar en la playa vehículos y material pesado. En el resto del AOE había fondeaderos poco abrigados donde podían permanecer al ancla barcos mayores y barquear su carga a la playa aunque, debido a la fuerte resaca, estas faenas no podían realizarse todos los días del año.

En Ifni, las limitaciones eran particularmente severas ya que la playa utilizable era sucia y peligrosa para la varada de las barcasas *K*, únicas embarcaciones anfibas de que disponía la Armada antes de diciembre de 1957.

Aparte de esta playa de Sidi-Ifni, que constituía el acceso principal por vía marítima al aislado territorio de Ifni, en el AOE las más utilizadas eran las de Villa Bens en cabo Juby, en la zona sur de nuestro protectorado marroquí, y la

de Sidi Atzam o del Aaiún a unos 30 kilómetros de la ciudad de este nombre. El Aaiún, con agua abundante, había pasado en poco tiempo de ser una pequeña agrupación de jaimas a constituir una ciudad con todos sus servicios, incluso con un aeropuerto. El Aaiún era la capital y la ciudad más importante de todo el Sáhara español.

Esta ciudad estaba situada en lo que pudiéramos llamar ribera izquierda del hondo y seco cauce de la Saguia El Hamra, ancha y larga cortadura con muchas ramificaciones y recovecos donde se ocultaron al acecho más tarde bandas armadas enemigas.

Por último, en el extremo sur de nuestra costa sahariana, en la pequeña península de cabo Blanco que cierra la bahía del Galgo, se encontraba La Güera, donde también se podía desembarcar. En dicha península estaba el puerto francés de Port Etienne.

La playa de Sidi Atzam o de El Aaiún era por su situación el terminal marítimo más importante del Sáhara español. En ella se desembarcaba el personal y el material desde barcos que tenían que fondear a casi una milla de la costa por la existencia de una barra de arena de situación variable debido a los arrastres. Dicha barra obligaba a abordar la playa por una canal situada entre piedras donde rompía la mar. El barqueo se llevaba a cabo por medio de caleteras, pesadas lanchas así conocidas por los marineros canarios que o eran remolcadas por botes a motor o atravesaban el paso mediante una espía, hecha firme a un boyarín de amarre, de la que entraban. La faena de tomar la amarra, espirse y abordar la playa esperando la ola requería destreza y audacia.

Los barcos tenían que enmendar con frecuencia el fondeadero para que las anclas no se enterraran en el blando fondo de arena, lo que podía dar lugar a que al levar faltara la cadena. Por otra parte, permanecer al ancla frente a la playa de El Aaiún resultaba incomodísimo por la frecuente y fuerte mar de leva con la que era preciso contar durante la descarga.

Para desembarcar camiones y vehículos pesados se utilizaban las barcazas *K* que llegaban de Las Palmas remolcadas por los RA (remolcadores de altura de la Armada). Como los arrastres formaban lomas de arena o camellones, la barcaza, a veces, varaba más lejos de lo conveniente, lo que hacía que su popa rabeara con el riesgo de atravesar la embarcación a la mar y no poder salir de varada. Si los camiones al desembarcar por la rampa de proa de la barcaza encontraban aguas más profundas de lo debido, sus motores se mojaban y se paraban. No pocas veces la marinería de los equipos de playa tenía que desembarrancar, con picos y palas, camiones hundidos en la arena hasta los ejes pese a los tirones dados por un tractor remolcador.

Los prolijos pormenores descritos, que pueden extrapolarse a otras playas del AOE, permiten formarse una idea de lo frágil que era el cordón umbilical marítimo que proveía de todo lo necesario tanto a la guarnición militar como a la población civil de la zona norte de nuestro Sáhara.

Afortunadamente, en el AOE se contaba con pistas y aeródromos para situar en ellos suministros y tropas aerotransportadas y sobre todo con la cercanía de las islas Canarias, desde donde se podían enviar refuerzos y prestar apoyo logístico a las unidades del Ejército que guarnecían el AOE, aparte de permitir a nuestros barcos servirse de las islas como base de operaciones, principalmente, del puerto militar de Las Palmas con su Arsenal.

Situación política tras la independencia de Marruecos

La relación con los nativos de estos territorios empezó a deteriorarse como consecuencia del establecimiento de unos impuestos sobre bienes de consumo en 1955 y el incremento de refugiados procedentes de Marruecos, huidos de la persecución de las autoridades del Protectorado Francés Marroquí, que propalaron entre los habitantes del AOE la oleada de anticolonialismo que por aquel entonces se extendía por todo África.

Pero todo esto no fue más que el preludio de lo que ocurriría cuando, tras la reposición de Mohamed V en el trono (cuya causa había defendido España) el 7 de abril de 1956, se concedió la independencia a la zona norte de nuestro protectorado, dejando bien claro que conservaríamos nuestras plazas, peñones y territorios de soberanía (entre éstos Ifni y Sáhara) y que el futuro de la franja de terreno situada entre el río Draa y el paralelo 27° 40' se decidiría más adelante en entrevista personal de Franco con el sultán. Mohamed V había reivindicado al caudillo todo el AOE.

En la lucha por la independencia de Marruecos en la zona francesa se habían distinguido las llamadas bandas del Ejército de Liberación (brazo armado del partido independentista Istiqlal). Una vez declarada la independencia y organizadas las Fuerzas Armadas Reales (FAR), las bandas armadas, que no se disolvieron ni desarmaron, iniciaron su desplazamiento hacia el sur del país.

En agosto de 1956 se acusó la presencia de una concentración de unos 800 hombres armados en la zona de Egleimin (población que sería más tarde cuartel general de las bandas), situada entre el río Draa e Ifni. Todos los puestos fronterizos marroquíes con este último territorio, y del río Draa al sur, pasaron a ser ocupados por dichas bandas, no por destacamentos regulares de las Fuerzas Armadas Reales marroquíes. En septiembre de 1956 atravesaron los pasos del río Draa y en octubre se infiltraron en el Sáhara Español, llegando a penetrar hasta la altura de Villa Cisneros. Desde nuestro territorio atacaron con poco éxito los puestos fronterizos franceses de Argelia y Mauritania, evitando el enfrentamiento con las débiles guarniciones españolas del Sáhara.

Los componentes marroquíes de las bandas fueron haciendo prosélitos tanto entre los naturales de Ifni como entre los saharauis, testigos presenciales de la condescendencia española. Los efectivos de las bandas fueron aumen-

tando hasta alcanzar y superar los 3.000 hombres. Disponían de armamento portátil, subfusiles y morteros de 81 mm. La tercera parte eran desertores de los ejércitos coloniales francés y español y mercenarios extranjeros. El resto eran nativos: marroquíes y saharauis.

No era fácil mantener efectivos tan numerosos en el Sáhara. Aparte de camellos —indispensables— que tenían las bandas, disponían de camiones robados en una base norteamericana de Marruecos y otros vehículos requisados, cedidos o comprados. La línea de aprovisionamiento de las bandas cruzaba Auserd en el sur. El principal proveedor de suministros era un comerciante de Sidi Ifni, Boaia, que fijó su residencia en Rabat y que en premio de sus servicios fue nombrado por Mohamed V gobernador de la provincia de Tarfaya cuando fue restituido a Marruecos el terreno situado entre el paralelo 27° 40' y el río Draa.

El envío de los primeros refuerzos

Antes de la independencia de Marruecos las fuerzas del Ejército en el AOE eran cuatro tabores (batallones) de tiradores de Ifni. Tres en este territorio y otro en el extenso Sáhara recorrido por los Grupos Nómadas de Policía Indígena, compuestos, principalmente, por saharauis.

A la Comandancia General de la Base Naval de Canarias estaban asignados el minador *Neptuno*, las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, las barcasas de desembarco *K-1* y *K-2* y los remolcadores de altura *RA-1* y *RA-2*. Estas dos barcasas fueron adquiridas en 1948; eran de la clase *LCT* (4), de origen británico, y fueron destacadas a Canarias para atender las necesidades logísticas del AOE.

Con posterioridad, ante el aumento de las necesidades como consecuencia de la situación, se agregaron a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias los minadores *Eolo*, *Marte* y *Júpiter* por su capacidad para el transporte de tropas y material. En noviembre de 1957 la *Atrevida* fue relevada por el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*. Era comandante general de la Base Naval de Canarias el vicealmirante Pascual Cervera y Cervera.

Con motivo de un incidente en Tantán en marzo de 1956, Cervera dispuso la salida de la corbeta *Descubierta* con una sección de Infantería de Marina de la Agrupación de Canarias a bordo. La corbeta se mantuvo cruzando frente a la costa con la sección lista para desembarcar si así lo requería el gobernador general del AOE. Calmados los ánimos de los nativos, la *Descubierta* regresó a Las Palmas el 3 de abril. El 9 de dicho mes volvió a salir con otra sección con destino a Ifni. Desembarcada la sección de Infantería de Marina a solicitud del gobernador, que era el general Pardo de Santayana, desfiló por la ciudad de Sidi Ifni para levantar la moral de la población española y mostrar a los «Baamaranis» (moros de Ifni) que España disponía de barcos y hombres

para salvaguardar su soberanía en el territorio. También se enviaron allí una sección y una compañía de Infantería del Ejército desde Canarias.

Como las guarniciones francesas en puestos limítrofes con nuestro Sáhara estaban siendo hostilizadas por las bandas infiltradas y se temía que pudieran atacar Port Etienne partiendo de La Güera, se envió allí otra sección de Infantería de Marina en los viejos *Junkers* 52 del Ejército del Aire. Dicha sección llegó a La Güera el 30 de abril. Más tarde fue reforzada por una compañía de fusiles y otra de ametralladoras que fueron transportadas por mar en la corbeta *Atrevida*. Cesada la alarma dicha fuerza regresó a Las Palmas. En el AOE sólo quedó una Sección de Infantería de Marina en La Güera y otra en Ifni con la misión de defender la cabeza de playa de Sidi Ifni.

En la mar, las corbetas y el minador *Neptuno* establecieron una estrecha vigilancia a lo largo de todo el litoral para impedir desembarcos clandestinos de hombres y contrabando de armas que reforzaran a las bandas infiltradas por tierra. Pero a la vista del cariz que iba tomando la situación se decidió aumentar la guarnición del AOE con fuerzas del Ejército.

Las primeras unidades enviadas fueron la 1.^a Bandera Paracaidista y la recién creada 13.^a Bandera de la Legión. La 1.^a Bandera Paracaidista fue transportada a bordo del *Almirante Cervera* de Cádiz a Puerto del Rosario (Fuerteventura), donde llegó el 7 de mayo de 1956. Desde Fuerteventura, la Aerotransportada podía acudir con rapidez a donde hiciera falta. La 13.^a Bandera fue transportada en el crucero *Miguel de Cervantes* y el transporte *Almirante Lobo* y enviada directamente al Aaiún. En junio, la 1.^a Bandera Paracaidista fue en puente aéreo trasladada de Puerto del Rosario a Sidi Ifni. Al tiempo que se llevaba a cabo el envío de estos refuerzos, las fuerzas indígenas de Tiradores de Ifni fueron en gran parte «europeizadas» con soldados de reemplazo.

Como ya hemos indicado, el enclave de Ifni se abastecía por vía marítima mediante el desembarco en la playa de Sidi Ifni de las cargas transportadas en barco. El barqueo lo realizaba la Unidad de Mar del AOE, formada por nativos que llevaban a cabo estas penosísimas faenas con «carabos» (embarcaciones a remo moras). Sólo se disponía de un «único» vehículo anfibia.

La resistencia pasiva de los indígenas al desembarco de tropas y material obligó a crear la Brigada de Marinería de Ifni, que se componía de 100 marineros y un contraamaestre al mando del teniente de Infantería de Marina Pastor. Esta brigada llegó a Ifni el 13 de junio de 1956.

Los días que el estado de la mar permitía el barqueo estos marineros trabajaban en prolongadas jornadas, sorteando, de ida, al barco fondeado, las «siete» olas, y regresando con sus embarcaciones cargadas a la playa. De forma similar, las barcas *K* remolcadas por los remolcadores RA empezaron a efectuar ininterrumpidos viajes a las playas del Sáhara, donde aquéllas podían varar y desembarcar vehículos y carga general.

Pero a principios de 1957, cuando las bandas armadas fueron incrementan-

do aún más sus efectivos, se hizo evidente que con los refuerzos enviados no se podían defender los puestos aislados del interior si eran atacados por ellas, y mucho menos pretender su expulsión. La máxima «habilidad y tacto diplomático» recomendado por Madrid al general gobernador se había traducido en un hacer la vista gorda, que había acarreado la pérdida del prestigio de España entre la población saharauí y su desafección a nuestra causa.

Francia mantenía en las fronteras del AOE varias posiciones con importante guarnición: Tinduf en Argelia, Fort Trinquet, Fort Gouraud, Benamera y Port Etienne en Mauritania. En total, unos 4.600 hombres bien armados y motorizados con unos 700 vehículos y cerca de un centenar de aviones. Estas guarniciones eran las hostigadas con escaso éxito por las bandas armadas partiendo de territorio español.

La transigencia con las bandas mientras no nos atacaran tenía, forzosamente, que tener un límite. En enero de 1957 las bandas atacaron a un destacamento francés que marchaba por su zona y cerca de la nuestra de Port Etienne a Atar. El resultado de la acción fue desfavorable a las bandas, que se vieron obligadas a regresar con sus bajas a territorio español. Fue necesario enviar en el *Eolo* desde El Aaiún a Villacisneros una compañía de la Legión, que recibió orden de desarmar a una partida de unos cien hombres en Auserd. Exigida su rendición, el jefe de la partida impuso como condición que sus hombres fueran evacuados a Marruecos. Por orden superior se accedió a ello. En el mayor secreto los prisioneros fueron escoltados por legionarios y su jefe evacuado en avión.

En la frontera del territorio de Ifni cundió la alarma por pequeños pero constantes incidentes ocurridos en los puestos limítrofes. La propaganda del Istiqlal estaba calando hondo entre los habitantes del territorio.

Ese mismo mes de enero se decidió relevar la 1.^a Bandera Paracaidista, que como hemos dicho se encontraba en Ifni, por la 2.^a que estaba en su acuartelamiento de Alcalá de Henares. Esta intrascendente operación demostró palmariaamente la limitación que representaba la inexistencia de un muelle en Sidi Ifni, así como la carencia de medios de desembarco adecuados.

El 24 de enero de 1957 la 2.^a Bandera Paracaidista embarcó en Cádiz en el minador *Neptuno* y en el transporte *Tarifa*. El 26 ambos buques fondearon frente a Sidi Ifni. Por el estado de la mar el barqueo no se pudo iniciar hasta el día 30. Fueron desembarcados solamente 153 hombres de la 2.^a Bandera. Subieron a bordo de los citados buques 76 de la 1.^a. De nuevo el mal tiempo obligó a suspender la operación. Los barcos tuvieron que levar y dirigirse a Las Palmas. En puente aéreo Gando-Ifni se tuvo que llevar a cabo el relevo. En él se habían invertido nada menos que diecinueve días.

En febrero las bandas armadas establecidas en el Sáhara español tuvieron un duro encuentro con las fuerzas francesas a las que ocasionaron muchas bajas al sur de Tifariti.

La postura de España era delicada. Si actuábamos duramente contra las

bandas podíamos terminar enfrentándonos con Marruecos promoviendo una indeseada escalada. Si las dejábamos actuar libremente nos enemistábamos con Francia. Por otra parte, una excesiva condescendencia entrañaba una dejación de soberanía.

Cambio de Gobierno y fracaso de la política seguida en el AOE

El 25 de febrero de 1957 se produjo un cambio en el Gobierno, que no supuso en los ministerios militares alteración sustancial de la política seguida hasta entonces de restricción al máximo de los gastos de defensa. Del nuevo Gobierno formaron parte Ullastres y Navarro Rubio, artífices del plan de estabilización proyectado ese año y puesto en práctica en 1959. Lo que más incidencia podía tener en los sucesos que se estaban produciendo en el AOE era la continuación en la Subsecretaría de la Presidencia del Gobierno del almirante Carrero, lo que en principio significaba la continuidad de la política a seguir en África dictada directamente por la Presidencia al general gobernador del AOE.

El 21 de marzo de 1957 el almirante Carrero Blanco, ante la delicada situación en que se encontraba España, dirigió un escrito al gobernador del AOE, general Pardo de Santayana, en el que le indicaba la política de compromiso que debía seguir. Ésta consistía, en su aspecto político, en tratar de convencer a los saharauis de las intenciones anexionistas de Marruecos respecto al Sáhara, lo que significaba la pérdida de las libertades que España les garantizaba y que, con el tiempo, llegarían a la concesión de la independencia, y en el militar, proceder frente a las bandas armadas de la forma siguiente: si las partidas eran débiles, desarmarlas; si eran fuertes, evitar el choque armado; y si su acción iba dirigida contra los franceses, informar a éstos de sus movimientos e intenciones. En la franja de terreno comprendida entre el río Draa y el paralelo de 27 40', que era «protectorado» y no zona de plena soberanía española, la prudencia debía extremarse al máximo. La primera medida no dio resultado. Al contrario, se detectó un trasiego de notables saharauis por los pasos del Draa, que iban y venían de Egleimin e incluso de Rabat, donde acudían a rendir pleitesía al sultán de Marruecos. Las deserciones de nuestros soldados indígenas aumentaron, así como los actos de sabotaje a líneas telefónicas y postes de conducción eléctrica en el territorio de Ifni. Los incidentes originados por la entrada de unidades militares francesas que perseguían a las bandas dieron lugar a reclamaciones por nuestra parte. Pese a todo, de hecho, todavía no se había producido una agresión directa a nuestras escasas fuerzas ni a nuestras instalaciones. Pero la política seguida no podía mantenerse después de la agresión a un puesto español en el Sáhara y del asesinato de un capitán moro del Ejército español, al cual habían de seguir otros muchos oficiales y suboficiales indígenas afectos a España.

Desde el punto de vista militar, lo más urgente era motorizar nuestras unidades saharianas. A paso de camello no se podía acudir con prontitud al interior para imponer nuestra autoridad. Como los únicos medios de desembarco de vehículos de que se disponía eran las dos barcasas *K*, éstas tuvieron que afanarse en llevar camiones y *jeeps*, tanto a la playa de El Aaiún como a la de La Sarga en Villa Cisneros. El 17 de junio de 1957, el crucero *Méndez Núñez* y el transporte *Tarifa* salieron de Ceuta con la 4.^a Bandera de la Legión, que desembarcó en Villa Cisneros el día 21. Era la tercera unidad tipo batallón enviada al Sáhara desde los primeros incidentes. El 20 de ese mes se infiltraron en nuestro territorio de Ifni activistas del llamado Ejército de Liberación para sublevar a la población indígena, lo que aconsejó enviar una compañía de la recién llegada 4.^a Bandera a Ifni, que en la corbeta *Atrevida* embarcó en Villa Cisneros y desembarcó en la playa de Sidi Ifni.

Todos los indicios apuntaban a que los hilos de la trama los movía Marruecos, es decir, el propio Mohamed V. De ahí que desde el Gobierno General del AOE se solicitara el envío de refuerzos y se propusiera el entendimiento con los franceses. En espera de la llegada de refuerzos, especialmente de vehículos para motorizar a las dos banderas de la Legión que ya había en el Sáhara, al nuevo Gobernador del AOE, el general Zamalloa, que había tomado el mando el 23 de junio en relevo de Pardo de Santayana, se le ordenó abandonar todos los puestos del interior de nuestro Sáhara y concentrar todas las fuerzas en él desplegadas en cuatro puntos: Villa Bens en cabo Jubi, El Aaiún y su playa, Villa Cisneros-El Aargú y La Güera. También se le concedió autorización para iniciar conversaciones con el general francés Bourgunt, con objeto de planear acciones combinadas. La medida de abandonar posiciones del interior era militarmente acertada pero políticamente perjudicial. En Ifni, en contra de lo decidido en el Sáhara, continuaron ocupados todos los puestos del interior.

La actividad desplegada por las bandas del Ejército de Liberación, tanto al norte como al sur del río Draa, y las concentraciones de ellas en la zona de Egleimin, produjeron la natural inquietud y propició un cambio de política por parte de España.

Cambio de política: Plan «Madrid» y cooperación con Francia

El 27 de julio de 1957 se reunió en Madrid, bajo la presidencia de Franco, la Junta de Defensa Nacional. En ella se decidió cambiar radicalmente de política: hasta entonces se había consentido la presencia de las bandas armadas en el Sáhara; ahora se pretendía expulsarlas. Todas las propuestas de Zamalloa, que fue convocado a esta reunión, fueron aceptadas.

Fue precisamente la Armada la que recomendó que no se pusiera en marcha ningún plan de ataque a las bandas infiltradas en el Sáhara hasta que

no se dispusiera de medios de transporte y desembarco suficientes, ya que era consciente del ingente problema que se avecinaba para poner en tierra las fuerzas que harían falta y, después, aprovisionarlas. En tal sentido se empezaron a movilizar barcos mercantes y se iniciaron gestiones con las Marinas norteamericana y francesa para obtener los medios anfibios necesarios para el desembarco de tropas y material en Villa Bens, playa de El Aaiún y Villa Cisneros.

La idea de la maniobra en tierra consistía en limpiar de bandas armadas la Sagua El Hamra por medio de dos columnas motorizadas españolas que partirían de Villa Bens y de El Aaiún y otras dos francesas que lo harían desde Fort Trinquet. Todas estas columnas convergerían en Smara, donde además saltaría la Bandera Paracaidista del Ejército del Aire. Después se llevaría a cabo otra operación similar en el sur, partiendo las fuerzas españolas de Villa Cisneros y de El Aaiún y las francesas de Fort Trinquet, Fort Gouraud y Port Etienne para converger en Bir Nazaran en el centro de nuestro Sáhara y en Ausert al sur de éste.

Todo ello implicaba, por parte española, desplegar en el Sáhara dos grupos de Caballería Motorizada, un Grupo de Artillería, cuatro Banderas de la Legión y cinco Batallones de Infantería, además de los servicios correspondientes. En total, unos 9.000 hombres con más de 400 vehículos. Los Grupos de Caballería (Santiago núm. 1 y Pavía núm. 4), como puntas de lanza de las columnas atacantes, serían dotados con carros *M-24* norteamericanos y vehículos AAC (Auto Ametralladora Cañón) de segunda mano comprados a Francia. A Ifni se enviarían, aparte de las fuerzas que allí estaban, entre ellas la Bandera Paracaidista, tres batallones más de Infantería del Ejército. Hasta el mes de noviembre de 1957 no se pudieron realizar las primeras operaciones de transporte de todas estas fuerzas al AOE.

Actividades de la flota en el otoño de 1957

Como se puede deducir de todo lo expuesto, las unidades de la Armada que hasta entonces habían operado en permanencia en aguas del AOE habían sido las asignadas a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias. La Flota, núcleo principal de la Fuerza Naval, continuó en sus bases de la Península para llevar a cabo las maniobras de otoño previstas en su plan de actividades. El comandante general de la Flota era el vicealmirante Pedro Nieto Antúnez desde mayo de 1957.

En septiembre de 1957 la Flota estaba organizada en tres divisiones y se componía de cinco vetustos cruceros que habían participado en la Guerra Civil, *Canarias*, *Almirante Cervera*, *Miguel de Cervantes*, *Galicia* y *Méndez Nuñez*, y ocho destructores de la clase *Churruca* de los años veinte. De estos buques, el *Galicia* y el destructor *Ulloa* se encontraban en reparación. Los

Álava y *Liniers*, de la misma clase pero de construcción más reciente, estaban pendientes de emprender sus obras de modernización, así como los de la clase *Audaz*. Tanto los cruceros como los destructores, carentes de sensores, no contaban con posibilidades antisubmarinas ni antiaéreas. Sí se demostró en la campaña de Ifni que conservaban una capacidad artillera no desdeñable contra blancos en tierra, de la que se supo sacar partido.

Por otro lado, según señalaba el almirante Meléndez en uno de sus partes de campaña refiriéndose a los destructores: «La falta de capacidad de sus evaporadores obligaba a racionar el agua a casi tan sólo la necesaria para beber, lo que junto a la calidad de las faenas grises de marinería, las malas máquinas de lavar, las cocinas de carbón y la falta de espacio en los sollados, hacía que las dotaciones de los buques al cabo de sólo cinco días de navegación presentaran un aspecto verdaderamente deplorable». En la campaña de Ifni los destructores llegaron a hacer dieciséis días de mar consecutivos.

Las tres divisiones de la Flota iniciaron los ejercicios preliminares de otoño en aguas próximas a sus bases de Ferrol, Cádiz y Cartagena y después pasaron todas al Mediterráneo para las maniobras de conjunto. Precisamente en esas maniobras participaron por primera vez los dos primeros destructores de la clase *Fetcher* cedidos por la Marina norteamericana, *Lepanto* y *Ferrandiz*, recién llegados a España y que no fueron destacados, supongo que por consideraciones políticas, a aguas del AOE. El 3 de noviembre toda la Flota se encontraba en Palma de Mallorca, lista para realizar ejercicios de tiro y de lanzamiento de torpedos el día siguiente. En estas condiciones de alistamiento se recibieron órdenes de transportar tropas al AOE y prestar apoyo al Ejército en sus aguas.

Precisamente este día se había iniciado, conforme al plan previsto de concentración en las zonas de El Aaiún y Villa Bens, la retirada de Tantán, el 6 se llevaría a cabo la de la guarnición de Smara y el 10 la de Auserd. El cariz de la situación tras el incremento de las concentraciones llevadas a cabo por las bandas que se habían detectado era alarmante pese a los bombardeos esporádicos realizados por nuestros viejos *He-III* contra ellas.

La Flota en aguas del AOE

Para cumplir las misiones ordenadas la Flota se dividió en varias agrupaciones: la Agrupación «A» la componían los cruceros *Canarias*, *Méndez Núñez* y los destructores *Churruca*, *Gravina* y *José Luis Díez*. La Agrupación «B», los cruceros *Cervantes* y *Cervera* y los destructores *Miranda*, *Antequera*, *Jorge Juan* y *Escaño*.

El día 4 la Agrupación «A» se dirigió a Ceuta. En los cruceros *Canarias* y *Méndez Núñez* embarcó la VI Bandera de la Legión del Tercio Duque de Alba,

y en el *Canarias*, aparte de otro material, trece camiones. Estos barcos, que salieron el 5 y el 7, desembarcaron en el Puerto de la Luz los hombres y el material transportado. Posteriormente, en aviones *T-2*, la VI Bandera fue enviada a El Aaiún desde la base de Gando. El 11, con todo su material y efectivos, se encontraba en la capital del Sáhara.

El *Cervera* y el *Cervantes* llegaron a Melilla el 11 y embarcaron al Batallón «Cabrerizas», unidades de ingenieros y equipos quirúrgicos. Los destructores se incorporaron a los cruceros en el Estrecho. Toda la Agrupación se encontraba a la altura de Ifni el 14 de noviembre. Desde allí barajó la costa a poca distancia de tierra hasta Villa Cisneros, donde desembarcó la fuerza transportada. Ésta fue la operación ALDEBARÁN, que aparte del transporte de tropas indicado tenía por misión enseñar el pabellón en nuestras aguas del AOE.

En vuelos directos realizados por quince aviones *T-3* (bimotors *Douglas* recién adquiridos en Norteamérica), empezó a salir el día 5 con destino a cabo Jubu desde Melilla la II Bandera de la Legión. El 11 se encontraba toda ella en Villa Bens.

Del 9 al 15 de noviembre la 3.^a División de la Flota, compuesta por el *Méndez* y los destructores *Churruca* y *Gravina*, a los que se agregó el *José Luis Díez*, realizó la operación SIRIUS con el mismo propósito que la ALDEBARÁN. Consistió también en barajar la costa a la menor distancia posible de tierra desde Ifni a Villa Cisneros para impresionar a los indígenas del AOE. Esta Agrupación recibió al mismo tiempo la orden de reconocer a fondo buques y pesqueros que navegaran por la zona comprendida entre Ifni y Villa Cisneros, especialmente la situada entre los paralelos 27° 40' y 29° 10', es decir, entre el límite norte de nuestro Sáhara y el territorio de Ifni.

Las instrucciones cursadas para impedir el contrabando de armas por vía marítima establecían que dentro de las seis millas fiscales cualquier mercante extranjero sospechoso podía ser visitado e inspeccionado con la máxima cortesía. Dentro de las tres millas incluso podía ser apresado.

Barajar la costa tan cerca de tierra era peligroso por la poca confianza que merecían los levantamientos hidrográficos existentes. Durante la noche, para hacer notar la presencia de los barcos, se encendían proyectores y se disparaban proyectiles iluminantes.

El 16 de noviembre de 1957 toda la Flota se encontraba concentrada en el Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria. De allí se trasladó al de Santa Cruz de Tenerife.

La agresión a Ifni y el apoyo de fuego naval

El 23 de noviembre se produjo la agresión a Ifni por las bandas incontroladas del Ejército de Liberación, invadiendo nuestro territorio de soberanía unos

1.500 hombres. Algunos puestos avanzados fueron tomados y otros quedaron cercados. Un grupo de unos doscientos hombres trató de avanzar hacia la ciudad de Sidi Ifni, pero fue rechazado. Igual suerte corrieron los que por el sur intentaron ocupar el aeródromo. El levantamiento en masa de los nativos, con el que contaban los invasores, no se produjo. De cualquier forma, la situación fue crítica los días siguientes y estaba lejos de ser controlada.

Con gran celeridad se procedió a enviar a Ifni desde El Aaiún la VI Bandera de la Legión por vía aérea y dos compañías de Infantería desde Canarias. En otro puente aéreo la 1.ª Bandera Paracaidista se transportó a Ifni desde su acuartelamiento en Alcalá de Henares. El Ejército

del Aire prestó su apoyo a los puestos cercados mediante el bombardeo y ametrallamiento de los sitiadores y el lanzamiento de municiones y suministros.

El día 24, es decir, el siguiente a la agresión, la Flota recibió orden de dirigirse a Cádiz y transportar tropas de Cádiz a Gran Canaria. El 25 salió de Tenerife y el 27 se efectuó en Cádiz el embarque de tropas de la forma siguiente: el Batallón Expedicionario del Regimiento de Cádiz núm. 41 con su impedimenta en el *Canarias*, el Batallón Expedicionario del Regimiento de Soria núm. 9 con su impedimenta en el *Cervantes* y la 201 Compañía Paracaidista y 52 toneladas de municiones en el *Méndez Núñez*. Conforme se concluía el embarque en cada crucero se salía navegando con independencia con destino a Canarias.

En la noche del 28 de noviembre, al interceptar el *Canarias* un radio del almirante de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina informando de la suma gravedad de la situación en Ifni, el almirante de la Flota decidió alterar la misión encomendada a los cruceros ordenando a éstos dirigirse directamente a Sidi Ifni a 20 nudos para desembarcar allí, con los medios de barqueo



Figura núm. 2.

disponibles, las unidades transportadas. El *Canarias* fondeó en Sidi Ifni la mañana del 29, el *Méndez* lo hizo por la tarde de dicho día y el *Cervantes* al amanecer del 30.

En Sidi Ifni se encontraban el minador *Neptuno* y los mercantes *Paloma* y *Río Sarela*. Este último hacía las veces de almacén flotante donde, sin prisas, se transbordaba la carga para llevarla a la playa con condiciones de mar favorables.

El 30 de noviembre fondeó también en Ifni el transbordador *Virgen de África* con el Batallón Expedicionario del Regimiento de Pavía n.º 15 a bordo. Ese mismo día llegó, en aviones *DC-3*, una compañía de ametralladoras de Infantería de Marina de la Agrupación de Canarias desde Gando, al mando del capitán Francisco González Ibáñez, que ocupó posiciones para defender la cabeza de playa y proteger los desembarcos.

Ya había en Ifni, aparte de la Brigada de Marinería del AOE, una sección de Infantería de Marina y otra de Marinería armada, que habían llegado en la *Atrevida* el 30 de agosto de 1957. Todas estas fuerzas quedaron a las órdenes del comandante de Marina. El barqueo de todas las tropas y del material se efectuó con los botes de los cruceros y con los carabos tripulados por los hombres de la ya mencionada Brigada de Marinería de Ifni. En un carabo cabían 20 hombres con su impedimenta. Una vez cargado, un bote a motor lo remolcaba hasta las proximidades de las rompientes. Allí, largado remolque, el carabo, a remo, atravesaba éstas y varaba en la playa saltando a la arena los soldados que transportaba. El bote a motor remolcador también se enviaba cargado de soldados. El bote esperaba delante de las rompientes a que el carabo regresara vacío; en él embarcaba el personal que iba en el bote y el carabo cruzaba las rompientes y lo ponía en tierra. De esta forma se procuró acelerar el desembarco. El batallón embarcado en el *Virgen de África* se puso en tierra por este procedimiento, con carabos y botes del *Canarias*. El autor de este artículo participó en estas faenas con otros oficiales a las órdenes del capitán de corbeta Fraga Ferreiro, tercero del *Canarias*.

La prolija descripción que antecede pone de manifiesto cómo en 1957 la Armada tuvo que suplir, como tantas veces, con su celo, la carencia de medios adecuados. Con toda la razón había aconsejado posponer la toma de la iniciativa hasta no disponer de los medios requeridos para desembarcar con seguridad y rapidez en playa las unidades del Ejército que, conforme al plan previsto, iban a limpiar de bandas armadas el Sáhara español.

Entendemos que este oportuno envío de refuerzos a Ifni contribuyó en gran medida a restablecer en tierra la comprometida situación en que se encontraban nuestras tropas a finales de noviembre y principios de diciembre de 1957 en dicho territorio.

El 3 de diciembre el *Méndez*, con la insignia del contralmirante Meléndez, salió de Las Palmas para Sidi Ifni. Los destructores de su división también se destacaron a realizar distintas misiones de presencia en El Aaiún y de trans-

porte entre Cádiz y Canarias. Al almirante se le había encomendado, concretamente, mantener contacto personal con el gobernador general del AOE, acudir al lugar de la costa donde fuera necesaria su presencia y facilitar enlace radio-telegráfico. El 4 de diciembre el *Méndez Núñez* fondeó en Sidi Ifni, donde también se encontraba el *Vasco Núñez de Balboa*. El contralmirante Meléndez estableció contacto personal con el general Zamalloa, poniéndose de acuerdo para prestar apoyo de fuego y logístico y establecer procedimientos de enlace radio. En aquellos días la mayor preocupación del general Zamalloa era liberar a los puestos cercados en el interior del territorio, para lo cual se emprendieron las operaciones PAÑUELO (salto de una Compañía Paracaidista en Tiliuin), NETOL y GENTO. Pero lo más alarmante era que nuestro servicio de información estimaba como probable un ataque de las bandas por el norte, con eje de avance Agadir-Mirleit-Tabelcut (este último era el puesto fronterizo de la frontera norte del territorio), con consentimiento y posible colaboración del Gobierno marroquí, y otro ataque por el sur con bandas procedentes del Draa. En Egleimin y Tantan se habían detectado concentraciones muy numerosas. (Ver figuras 1 y 2).

Para hacer frente a esta situación, la aviación recibió orden —que posteriormente fue cancelada— de bombardear masivamente Tantan, posición abandonada en la zona sur del Protectorado. Pero unas bombas arrojadas en un puesto perdido en el desierto no podían ser resolutivas y por ello se decidió recurrir a la Armada para advertir a Mohamed V, que no podía continuar aplicando su equívoca política de apoyo encubierto —a veces descarado— a las bandas incontroladas que habían invadido el territorio de Ifni.

La demostración naval de Agadir

La orden de llevar a cabo esta demostración se cursó la mañana del 6 de diciembre de 1957. El mensaje del jefe de Estado Mayor de la Armada dirigido al comandante general de la Flota decía: «Disponga V. E. que *Méndez, Canarias, José Luis Díez, Gravina, Escaño* y *A. Miranda* al mando CA Jefe 3 División de la Flota hagan lo antes posible demostración sobre Agadir, donde a corta distancia costa permanecerán hasta nueva orden con artillería cubierta apuntando tierra para hacer fuego recibida orden expresa Ministro de Marina. Sidi Ifni será punto de concentración amanecida sábado siete». El mensaje fue descifrado a las 1330 horas del día 6 en el *Canarias*. Es obvio que, en principio, se autorizaba la penetración en aguas jurisdiccionales marroquíes. El puerto de Agadir se encontraba a unas noventa millas al NNE de Sidi Ifni. El *Méndez*, de los seis buques que iban a efectuar la demostración, era el único que se encontraba en Ifni. El *Canarias* estaba atracado en Santa Cruz de Tenerife, donde había desembarcado el comandante general de la Flota para emprender vuelo a Madrid, en donde había sido convocado.

El AJEMA aclaró, en otro mensaje posterior, que la frase «artillería cubierta apuntando tierra» debía entenderse en el sentido de que durante la demostración se efectuarían ejercicios doctrinales de artillería en periodos de tiempo que se consideraran oportunos.

El día 6 los destructores se encontraban desplegados de la siguiente forma: el *Gravina* en El Aaiún, el *Díez* en viaje de El Aaiún a Ceuta y los *Escaño* y *Miranda* navegando de Cádiz a Las Palmas. Todos desempeñando cometidos relacionados con la crítica situación de Ifni. El *Canarias* salió de Santa Cruz de Tenerife a las 1730 horas del 6 para, pasando por la Bocaina, aproar a Sidi Ifni.

En otro mensaje del jefe de Estado Mayor de la Armada, recibido a las 0045, se fijaba las 1000 del día 7 como inicio de la demostración, y se concretaba que se harían dos pasadas frente a Agadir en las condiciones señaladas. El *Canarias*, desde el sur de Arrecife, aprobó a Ifni a 25 nudos. Como no podía llegar a tiempo para reunirse con los demás buques en Ifni al amanecer del 7 y estar en Agadir a las 10, el almirante Meléndez fijó un punto de encuentro situado a 15 millas al 200° de Agadir.

A las 0615 del 7 el *Méndez Núñez*, que había salido del fondeadero de Sidi Ifni rumbo a Agadir, ya se había reunido con los destructores. Hasta las 0910 no se avistaron el *Canarias* y el *Méndez*, ordenándose línea de fila en el siguiente orden: *Méndez*, *Canarias*, *Díez*, *Gravina*, *Escaño* y *Miranda*. La formación quedó establecida a 1021, arrumbándose a Agadir. A las 1103 se inició la primera pasada hacia el norte a ocho nudos con rumbo sensiblemente paralelo a la costa, en zafarrancho de combate y cañones cargados apuntando a tierra por estribor. A las 1135 se invirtió el rumbo por contramarcha pasando a 0,4 millas de la punta del muelle de poniente del puerto de Agadir con los cañones apuntando por la otra banda. A las 1218 se tocó retirada y a las 1712 se dislocó la fuerza, dirigiéndose el *Méndez* y el *Gravina* a Sidi Ifni y el *Canarias* a Tenerife. Los otros tres destructores se dirigieron al fondeadero de La Bocaina para dar petróleo al *Díez*, que tenía que reanudar su viaje a Ceuta y Melilla.

Dada la premura con que hubo que actuar no fue posible concentrar todos los buques participantes con antelación suficiente en el fondeadero de Sidi Ifni para tener un intercambio personal de impresiones con todos los mandos, como pretendía el almirante Meléndez y aconsejaba la delicada índole de la operación. Por ello fue preciso dar por radioteléfono —por los poco fiables TRN4 de HF y fonía—, en clave, un extracto de la operación que se iba a ejecutar, ya que los destructores desconocían los pormenores, corriendo el riesgo de que un error de descifrado diera lugar a un incidente de consecuencias graves. Como era obligado, se hizo hincapié en que no se abriría el fuego sin orden expresa.

Como no se fijó la distancia a la que había que pasar de Agadir, el almirante Meléndez decidió acercarse a 700 metros de la luz existente en la punta del

muelle de poniente del puerto. Como tampoco existían lo que hoy llamamos «reglas de enfrentamiento», el almirante Meléndez preguntó cómo tenía que reaccionar si se le disparaba desde tierra. Se le contestó: «No es de esperar que ocurra lo que manifiesta. De ocurrir se retirará fuera de alcance en espera de instrucciones».

Durante la demostración se avistaron varios aviones, que de ser hostiles hubieran supuesto un alto riesgo para la formación y para el cumplimiento de la misión. Durante ambas pasadas se reconocieron el hotel Gautier y el edificio Satas, así como la refinería con sus depósitos de combustible hacia los que apuntaron amenazadoramente las torres de proa del *Canarias*. En la parte moderna de la ciudad no se vio tráfico alguno. En la zona de poniente se observó algún tráfico de camiones y en el muelle algunos indígenas; uno de ellos impertérrito con una caña de pescar en la punta del muelle. Desde el puente de estado mayor del crucero *Canarias* vimos cómo en la ciudad empezaron a izarse banderas multicolores. Eran los pabellones nacionales de diferentes países mostrados por quienes pretendían poner de manifiesto la presunta propiedad no marroquí de determinados edificios. En aquella mañana de apagado sol y calma chicha, el expectante silencio sólo era roto por los golpes secos de los atacadores y las estentóreas voces de cargar.

En un radio interceptado se decía que las autoridades de Agadir habían informado al Gobierno de Rabat de que una formación naval española de unos «diecisiete» buques cargados de hombres y material se encontraba frente a Agadir con la intención de efectuar un desembarco. Se tuvo información de que las Fuerzas Reales Marroquíes acudieron apresuradamente para impedirlo. Las de guarnición en Agadir permanecieron inicialmente acuarteladas. La prensa francesa se hizo eco de esta demostración, publicando en el *Paris Match* un extenso artículo.

Sea como fuere, todo parece indicar que el efecto disuasorio ejercido en el ánimo de Mohamed V le hizo rectificar su política de apoyo a las bandas. De hecho su heredero, el futuro Hassan II, se había reunido con los jefes de las bandas en Rabat para planificar la campaña. Para hacerse cargo de cuál era la situación militar basta señalar que el día de la demostración se combatía encarnizadamente en Ifni para liberar los puestos cercados de Tingsa y Tenin. En la evacuación de este último estuvo a punto de ser totalmente aniquilada aquel día una Sección del Regimiento de Soria núm. 9. De los treinta y dos hombres de la sección sólo cuatro resultaron ilesos. Mandaba esta sección el alférez de complemento Francisco Rojas Navarrete, que murió heroicamente. Se le concedió a título póstumo la Medalla Militar Individual. Fue el primero y único oficial de la Milicia Universitaria que obtuvo tan honrosa y preciada recompensa. Que Mohamed V entendiera el callado mensaje de los cañones de nuestros buques parece confirmarlo su actitud negociadora a partir de entonces. Quizá se convenciera que la vía del diálogo, a largo plazo, podría ser más rentable que su apoyo a las bandas y su connivencia con ellas.

Las operaciones en Ifni y el apoyo de fuego naval

Terminada la demostración, el *Méndez Núñez* y el *Gravina* fondearon en Sidi Ifni, el *Churruca* se situó frente a la cabeza de playa de El Aaiún, mientras que el *Canarias* y los destructores *Escaño* y *A. Miranda* quedaron de reserva en el Puerto de la Luz para acudir a donde fuera necesario. La intención del almirante de la Flota era mantener en permanencia un crucero y dos destructores fondeados en Ifni y El Aaiún o patrullando frente a la costa relevándolos cada quince días.

El *Cervantes* con el *A. Antequera* y el *Jorge Juan* se apostaron en Ceuta y el *Cervera* y el *Díez* en Málaga en misión de cobertura a nuestras plazas del norte de África, por si se producía una escalada, y listos para embarcar y transportar con rapidez otras unidades del Ejército al AOE si hacían falta.

El 9 de diciembre el *Méndez Núñez* realizó bombardeo de hostigamiento sobre blancos en tierra en Ifni con artillería de 120 mm. Se tiró sobre Telata, Mesti y Si Uarsig. En total hizo 69 disparos. El día 10 se recibió en el *Méndez Núñez* un mensaje que decía que el enemigo se estaba concentrando para atacar la ciudad de Sidi Ifni y que con objeto de obstaculizar el ataque y desmoralizarlo se hostigara con artillería una zona del norte y otra del sur del territorio. El *Méndez* disparó diez salvas. También lo hicieron el *Churruca* y el *Vasco Núñez de Balboa*, que dispararon otras tantas sobre blancos situados al sur de Tabelcut. El 11, a petición, se volvió a hacer fuego y por la noche se dispararon iluminantes. En total, los días 9, 10 y 11 el *Méndez* efectuó 132 disparos de 120 mm sobre tierra.

Pero el fuego sobre tierra tuvo que ser suspendido a requerimiento del Ministerio de Asuntos Exteriores, que en aquellos momentos consideró que el bombardeo de la costa no era oportuno. La orden de no disparar fue cancelada poco después, sin duda porque las negociaciones emprendidas no debían estar progresando todo lo debido. Sea como fuere, el caso es que la Flota continuó prestando apoyo de fuego en Ifni.

Hasta el 14 de diciembre duró la presencia del *Méndez* y el *Churruca* frente a Ifni. El 15 de diciembre llegaron el crucero *Canarias* y los destructores *A. Miranda* y *Escaño*, que permanecieron frente a Ifni hasta el 27 de diciembre.

El 20 de diciembre tuvo lugar una operación de rectificación del perímetro defensivo establecido en torno a Sidi Ifni, que tenía por objetivo la ocupación del vértice Buyarifen en el norte. La unidad designada para llevar a cabo esta operación fue el 2.º Tabor de Tiradores de Ifni, muy reforzado. Tanto los destructores como el *Canarias* prestaron apoyo de fuego. En la preparación artillera los destructores dispararon 10 salvas cada uno y el *Canarias* 14 con la batería de 120 mm de Er sobre la ladera oeste del monte. Más tarde se dispararon 44 salvas de 203 y 120 sobre la cumbre. La operación empezó a las 0700 de la mañana y a las 1300 se apreció desde los barcos que la Infantería

había coronado la cima. La resistencia fue dura y el objetivo ocupado desbordándolo por el oeste para tomarlo de revés. La ladera de poniente del monte era la orientada hacia el mar. A petición, el *Canarias* disparó siete salvas con la batería de Br de 120 mm sobre el Bumayod, otra cima situada al norte del Buyarifen, así como otras 26 del mismo calibre sobre la cota 324, también al norte de este último.

El 24 de diciembre se esperaba un ataque a Sidi Ifni. Con objeto de demostrar vigilancia activa y disuadir al enemigo, el gobernador general solicitó fuego de hostigamiento. El *Canarias* hizo 34 disparos de 120 mm sobre la cota 578 situada en el macizo de Adrar Buzgui al sudeste del Buyarifen.

El 25, en plenas operaciones de rectificación por el sur del perímetro defensivo de Sidi Ifni en el sector de Sidi Sedam, el *Canarias* disparó 19 salvas de 120 sobre la cota 360 y 4 de 203 sobre blancos situados al sur de la pista Sidi Seman-Biugta. Durante su permanencia en Ifni los destructores recibieron petróleo del *Canarias*, que les aprovisionó en la mar, maniobra que empezó a hacerse habitual.

El 27, el *Canarias* y los destructores *Escaño* y *A. Miranda* que, como hemos visto, pasaron las Navidades de este año prestando apoyo artillero a las fuerzas del Ejército, fueron relevados por el crucero *Galicia* y por los destructores *Gravina* y *Antequera*. El *Galicia* había terminado sus reparaciones el 19 de diciembre y el *Antequera* vino a Ifni desde Ceuta.

El periodo que siguió fue más tranquilo en tierra. Aunque se reanudaron los ataques enemigos contra diversos puntos del dispositivo defensivo los días 4 y 10 de enero, tuvieron más carácter de acciones de reconocimiento que de intentos de ruptura.

El almirante de la Flota enjuició así la participación de sus barcos en este periodo del conflicto: «El desarrollo de la misión en Ifni ha constituido un magnífico entrenamiento para las dotaciones. La eficacia de éstas ha ido mejorando por día. Los viejos destructores han soportado con buen resultado los dieciséis días de continua actividad sin ninguna avería de importancia. Superados ciertos defectos iniciales conforme el personal se fue familiarizando con el material, se acusó una notable mejora en la eficacia artillera. Sobre todo el tiro sobre costa del *Canarias* es eficaz y se lleva a cabo de forma que se tira por encima de las tropas con entera confianza».

En párrafos anteriores se ha aludido a un perímetro defensivo establecido alrededor de Sidi Ifni. Dicho perímetro fue consecuencia de un plan de defensa desarrollado por el Estado Mayor Central del Ejército hasta en sus más mínimos detalles. Por decisión superior no se permitió al general Zamalloa recuperar todo el territorio que había sido abandonado, como era su deseo, sino consolidar el perímetro fijado. La necesidad de espacio para proteger el entorno de Sidi Ifni (ciudad, playa, aeropuerto e instalaciones militares) contra disparos de artillería fue la que impuso las rectificaciones llevadas a cabo del cinturón defensivo y la posesión de determinadas crestas dominantes. Ésta fue

la razón de la ocupación del vértice Buyarifen y la extensión por el sur hacia Sidi Seman de nuestras líneas defensivas.

La última acción ofensiva de cierta entidad llevada a cabo por nuestras tropas en Sidi Ifni, después del establecimiento del cinturón defensivo, fue la operación PEGASO. Esta operación consistía en una acción ofensiva en dirección norte, hacia Tabelcut, con posterior retirada hacia la línea de partida. La situación de Tabelcut en la costa, en el borde de la frontera norte del territorio, permitía contar con el apoyo artillero de la Flota. Esta acción la llevaron a cabo la VI Bandera de la Legión y la II Paracaidista, ambas muy reforzadas, el 19 de febrero de 1958. Las unidades destacadas en Ifni eran, entonces, el crucero *Galicia* y el destructor *A. Miranda*. El primero se situó frente a Tabelcut y el segundo más al sur. El crucero efectuó 16 disparos de 152 mm sobre el macizo de Yebel Bu Gamin, 22 sobre Tabelcut y 6 sobre Ib Buchini al este del primero. El destructor batió Id Buchini con 20 disparos, Ercunt con 16 y las alturas del macizo antes citado con otros ocho.

Como, pese al apoyo artillero, el ímpetu de penetración de las unidades participantes estaba llegando al límite y además estaban sufriendo muchas bajas, se decidió lanzar una Compañía de la Primera Bandera Paracaidista sobre Ercunt, objetivo ya batido por el *A. Miranda*. Este lanzamiento implicaba el riesgo de que los paracaidistas cayeran sobre el mar. La compañía indicada la mandaba el capitán Pedrosa. El lanzamiento fue preciso y decisivo. La enérgica resistencia del enemigo al avance de nuestras tropas cedió de repente y, desmoralizado, huyó a la desbandada, pero el saldo de bajas fue demasiado oneroso. Esta operación ratificó la decisión ya tomada de renunciar a la conquista del terreno abandonado.

Las operaciones en el Sáhara y la obtención de medios de desembarco

En párrafos anteriores hemos centrado nuestra atención sobre lo acaecido en Ifni. Ahora tenemos que retroceder algo en el tiempo para relatar lo sucedido en el Sáhara después de la invasión de Ifni por las bandas «incontroladas» con el beneplácito de las Fuerzas Reales Marroquíes.

El 25 de noviembre de 1957 fue atacada la cabeza de playa de El Aaiún. El tiroteo duró cinco horas y hubo bajas por ambas partes. El hecho era alarmante, ya que era el principal punto de aprovisionamiento de la zona norte de nuestro Sáhara, a treinta kilómetros de la ciudad de El Aaiún. Además, entre ésta y la playa había una cadena de dunas ideal para la ocultación y el movimiento a cubierto de tiradores a pie.

El 30 del mismo mes se produjeron otras dos agresiones: una al convoy de abastecimientos procedente de la cabeza de playa y otra al faro de cabo Bojador. El ataque al convoy, del que intentaron apoderarse, fue rechazado por la compañía que lo escoltaba. El faro fue saqueado y el personal tanto militar

(dos soldados) como civil fue hecho prisionero. Indudablemente, la fechoría fue perpetrada con la complicidad de dos soldados de la Policía Indígena Sahariana.

La corbeta *Descubierta*, que ocupó el faro con un trozo de desembarco, informó así: «Cabo Bojador ha sido totalmente saqueado. Se ven señales de violencia en muebles y puertas. Manchas de sangre en paredes. Encontrados cartuchos de fusil iguales a los utilizados por indígenas en El Aaiún. Destrozada totalmente la radio. Violentado garaje con desaparición del camión. Recogida alguna correspondencia oficial y particular. Efectos personales en completo desorden. Alevosa agresión a un faro de carácter internacional donde se alojaba personal civil». Hay que añadir que los «prisioneros españoles», entre los que había tres mujeres y dos niños, no fueron liberados hasta mayo de 1959.

La cabeza de playa de El Aaiún fue atacada de nuevo los días 20, 21 y 22 de diciembre. Ataques que fueron rechazados. El 21, el *Neptuno* desembarcó una sección de Infantería de Marina.

Ese mes un transporte norteamericano hizo entrega en Cádiz a la Armada española de trece lanchas de desembarco del tipo *LCM*, que quedaron depositadas en el caño dieciocho de San Fernando a cargo del Cuartel de Instrucción de Marinería, iniciándose seguidamente la formación y adiestramiento del primer grupo de dotaciones. El 24 de diciembre entraron por la frontera de Irún los vehículos franceses AAC (auto-ametralladora-cañón) que iban a dotar a los grupos de caballería motorizada destinados a operar en el Sáhara. Parte del material de éstos, los conductores y los carros M-24 con que también iban a contar los mencionados grupos, se trasladaron de Cádiz a Las Palmas en el transbordador *Plus Ultra*.

El 13 de enero tuvo lugar el combate de Edcheda, donde hicimos muchas bajas al enemigo pero tuvimos también el mayor número de bajas propias. Para llevar a cabo las penosas faenas de desembarco de personal, vehículos y carga general que se avecinaban se envió a la cabeza de playa de El Aaiún, cuyas pésimas condiciones hidrográficas han sido descritas, una sección de marinería del crucero *Canarias* al mando del teniente de navío José Díaz del Río.

El 19 de ese mismo mes, y para la defensa de tan importante cabeza de playa, llegó una compañía de Infantería de Marina del recién creado Grupo Especial a bordo del *Marte* al mando del capitán Galiana. Esta fuerza sería más tarde reforzada con otra compañía del indicado Grupo que llegó a la playa de El Aaiún en dicho minador el 8 de febrero al mando del capitán Iglesias. Aparte de su misión principal de defensa de la cabeza de playa, la primera compañía participó en misiones de limpieza y reconocimiento en la desembocadura de la Saguia El Hamra. También se envió al AOE la Unidad Especial de Zapadores Anfibios del Tercio de Baleares al mando del capitán Gorordo para realizar misiones de reconocimiento de playa y demoliciones

de obstáculos con objeto de abrir canales de acceso a las lanchas de desembarco.

La Marina francesa nos cedió el buque de desembarco *Odet* (ex USS *LST 815*), que se dio de alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada y cuyo mando se entregó al capitán de corbeta Alfonso de las Heras. También nos cedió seis lanchas de desembarco del tipo *LCM*, y en los desembarcos intervino el buque-dique francés *Foudre* (ex USS *LSD 2*). Así, los medios de desembarco con que llegó a contar la Armada fueron: un *LST*, dos barcasas *K* y 19 lanchas del tipo *LCM*. Con ellos y con el auxilio del *Foudre* se pudieron poner en las playas de El Aaiún y Villa Bens el personal y el material de los dos grupos de Caballería Motorizada, dos baterías del Regimiento de Artillería 19 y una Compañía de Morteros de 120 mm, aparte de otros muchos vehículos para motorizar a otras unidades que ya estaban en el desierto e ingentes cantidades de material.

Durante los meses de enero y febrero de 1958, en que se efectuaron esos desembarcos masivos y se llevaron a cabo las operaciones ofensivas previstas en el Sáhara, las unidades navales asignadas a la Comandancia General de la Base Naval de Canarias —aparte de todas las de desembarco— eran los minadores *Neptuno*, *Marte* y *Júpiter*, el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, la corbeta *Descubierta* y los remolcadores de altura *RA-1* y *RA-2*. De la Flota continuaban en aguas de Canarias-AOE los cruceros *Canarias*, *Galicia* y *Méndez Núñez* y los destructores *Churruca*, *Gravina*, *Esaño*, *A. Antequera* y *A. Miranda*.

Durante los desembarcos y operaciones posteriores en tierra todos los barcos se mantuvieron fondeados en El Aaiún, Villa Bens y Sidi Ifni o navegando frente a la costa. El 24 de enero el *Foudre* llegó al fondeadero de El Aaiún, donde ya se encontraban otros medios de desembarco. El Grupo Santiago desembarcó en esta playa el 26 de enero y el Pavía en la de Villa Bens. El 31 de enero desembarcó la *K-2* en Villa Bens los 10 carros de combate *M-24* que quedaban del Grupo Pavía. El 1 de febrero habían terminado de desembarcar todas las unidades del Ejército que iban a tomar parte en las operaciones previstas con sus vehículos, armas y material pesado.

Las necesidades logísticas determinadas por el Estado Mayor del Gobierno Militar del Sáhara para quince días de operaciones hicieron que se considerara necesario acopiar 450.000 litros de gasolina para 400 vehículos, 280 toneladas de municiones, 200 toneladas de víveres e incluso 300 bidones de 200 litros de agua. Estos últimos para la columna que iba a partir de Villa Bens. Aparte del combustible indicado para los aviones de apoyo aéreo-táctico que iban a aprovisionarse en el aeropuerto de El Aaiún, se decidió situar en éste, como reserva, 90.000 litros adicionales de gasolina. La mayor parte de estos suministros fueron desembarcados en playa con los medios de desembarco anfibios de la Armada.

El 10 de enero del 1958 la organización del Mando en el AOE fue modificada, creándose dos Gobiernos Generales, uno en Ifni y otro en el Sáhara, dependientes en lo militar del Mando Unificado de Canarias. (Ver figura 1).

El del Sáhara lo tomó el general de brigada de Caballería Héctor Vázquez, a cuyas órdenes se inició la ofensiva el día 9 de febrero de 1958. Se limpió de bandas enemigas toda la Saguia El Hamra y sus múltiples ramificaciones y recovecos. Se recogió un inmenso botín en armas abandonadas por el enemigo y el día 14 toda su «intendencia», compuesta fundamentalmente por 400 camellos y 1.000 cabras. El 19 habían terminado las operaciones con la destrucción del enemigo o su fuga. Como estaba previsto, la Bandera Paracaidista saltó sobre Smara ocupando esta histórica población antes de que llegaran a ella las columnas motorizadas.

Las operaciones en el sur del Sáhara duraron del 20 al 24 de febrero. Terminaron con un reñido combate en las rojizas arenas de Sebjet Tenuaca en pleno desierto, donde se portaron valerosamente los soldados del batallón Cabrerizas que también había sido motorizado. Como en Alhucemas en 1925, tanto en el norte como en el sur del Sáhara las tropas españolas tuvieron el honor de llevar el peso de los combates. De esta forma, todo el territorio del AOE al sur del río Draa quedó totalmente limpio de bandas y sometido de nuevo a la autoridad de España.

Durante estas operaciones, concretamente entre el 9 y el 16 de febrero, permaneció el *Canarias* frente a la playa de El Aaiún para prestar auxilio con sus medios a los desembarcos de aprovisionamientos y prestar apoyo de fuego naval si era necesario. Así, durante las noches del 10, 11 y 12 disparó proyectiles iluminantes sobre la costa en previsión de posibles ataques en tan importante cabeza de playa. Cometidos similares, como hemos dicho, prestaron otros buques de la Flota en los puntos de desembarco. En Ifni, después de la operación realizada el 19 de febrero de la que hemos hecho un resumen y que terminó con el salto de Ercunt, las tropas españolas se establecieron sólidamente en el cinturón fortificado previsto. De hecho, se renunció a ocupar de nuevo todo ese montañoso territorio. Ni se disponía de fuerzas suficientes ni, sobre todo, las condiciones del fondeadero y playa de Sidi Ifni permitían abastecer por mar, con continuidad, las que hubiera hecho falta situar y mantener en el territorio con una mayoría de población indígena promarroquí. Se pagaron las consecuencias de no haber construido al menos un cargadero en un territorio de soberanía española ocupado desde 1934, cuando desembarcaron en él las tropas del coronel Capaz.

Además la guerra, como todas las guerras, estaba resultando demasiado cara, ya que el esfuerzo que hubo que hacer para movilizar los medios puestos en juego fue grande y el Gobierno había decidido poner en marcha el Plan de Estabilización Económica que tan buenos resultados dio. Por otro lado, en la mente de Franco se afianzaba la idea de que el territorio de Ifni, aunque de plena soberanía, con el tiempo, sería mejor entregarlo a Marruecos.

La franja de protectorado entre el Sáhara y el río Draa era imposible reternerla tras la independencia de Marruecos, y fue entregada formalmente a las Fuerzas Reales Marroquíes poco después de concluido el conflicto. Las fuerzas españolas permanecieron en Ifni hasta 1969, en que todo el territorio fue entregado a Marruecos.

Consideraciones finales

En este conflicto quedó plenamente demostrada la necesidad que tenía la Armada de disponer de medios de desembarco, y como consecuencia emprendió con decisión la obtención de la Fuerza Anfibia que precisaba. La contribución de los medios de desembarco fue imprescindible en tan particular teatro de operaciones para llevar a cabo con éxito las operaciones pertinentes.

Del esfuerzo logístico que supuso situar en el AOE los hombres y el material que hicieron falta para hacer frente a la situación da idea el haber tenido que recurrir para su transporte por vía marítima a los siguientes buques mercantes: *Ciudad de Oviedo*, *Ciudad de Salamanca*, *Ciudad de Tenerife*, *Ciudad de Alicante*, *Plus Ultra*, *Virgen de África*, *Domine*, *Poeta Arolas*, *Viera* y *Clavijo*, *Paloma*, *Gran Tarajal* y *Capitan Mayor*; aparte, claro está, de todos los de guerra capaces de embarcar tropas y material.

Con independencia de la labor realizada por los buques y embarcaciones de desembarco y tropas de Infantería de Marina, no cabe omitir el brillante y abnegado papel desempeñado por las demás unidades de la Armada que operaron en el AOE, tanto en misiones de vigilancia como de apoyo logístico o de fuegos. Estas últimas, principalmente, en Ifni.

Difícilmente se podría sacar mayor partido de unos buques anticuados pero magníficamente contruidos y convenientemente mantenidos que, gracias al esfuerzo y espíritu de sus motivadas dotaciones (constituidas mayoritariamente por marineros de reemplazo), pudieron salir airosos pese a sus muchos años de servicio y a las duras pruebas a que fueron sometidos.

Comentario aparte merece la demostración naval de Agadir, que puede calificarse de acción de presión resolutive en un ambiente de crisis al borde de la escalada, que conducía a un enfrentamiento directo con Marruecos. Nadie podía sospechar que unos barcos viejos próximos al desguace pudieran, con su presencia y amenaza de empleo de la fuerza, prestar tan gran servicio. A partir de entonces se percibió un cambio en la actitud política de Mohamed V respecto a las bandas a las que abandonó a su suerte facilitando su aniquilamiento.

BOTÓN DE ANCLA

(Una película de marinos que hizo época y triplete)

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*Guardia marina es,
¡qué duda hay!,
un tipo alegre
y campechano sin igual...*

(Dúo Dinámico).



ACE ahora sesenta años dos piezas, una de pequeño tamaño como es el botón que se pone en todo tipo de vestimenta para abrocharlas y asegurarlas, y otra de gran tamaño cual es el ancla, que tiene como cometido prevenir que las naves sean arrastradas por las corrientes o el viento, quedaron indisolublemente unidas en la memoria del público español, por obra y gracia del cine.

De los componentes de una embarcación el ancla es el más difundido, al punto de que su figura ha pasado a ser el símbolo de las marinas, y síntesis del quehacer marítimo: en España, a partir de la Real Orden de 9 de julio de 1802, su silueta quedó plasmada en los botones de la uniformidad de los oficiales de la Armada. Desde ese momento, el botón de ancla dorado pasó a ser un distintivo de los marinos militares, y posteriormente de los mercantes y deportivos que, con variantes en su diseño, también lo adoptaron en su uniformidad. Al igual que son conocidos por la bata blanca que utilizan todos los pertenecientes a las carreras sanitarias, las profesiones marineras lo son, en todo el mundo, por esta peculiar botonadura.

En 1947 los españoles concurrían a las salas cinematográficas con asiduidad, siendo muy habitual asistir una o dos veces cada siete días a algún tipo de proyección, sobre todo a las de sesión continua y programa doble, lo que daba un balance de 6.000.000 de espectadores semanales. En ese año, la industria nacional produjo un total de 178 películas, de las que 49 eran largometrajes y



Los tres protagonistas de la película *Botón de ancla*.

129 cortometrajes. Había en nuestro país 3.900 cines, lo que daba una proporción de uno por cada 7.000 habitantes. El número de empresas cinematográficas existentes era de 383, cifra que comprendía 11 estudios de rodaje, 13 estudios de doblaje, 78 sociedades productoras y 270 distribuidoras de películas, entre casas centrales, sucursales, agentes y representantes. El coste medio de un largometraje era de unos dos millones de pesetas de promedio.

Hollywood, con 4.680 millones de espectadores, había alcanzado la cifra más alta de su historia, comenzando el declive a partir de ese momento, como consecuencia de la motorización, el *camping* y la televisión, fenómenos que a nosotros nos quedaban aún distantes. No obstante, el cine americano imperaba en todo el mundo, y las medidas de fomento y protección corrían en paralelo con un notable afán de superación de nuestra cinematografía por acercar a los espectadores a las películas españolas. *Don Quijote de la Mancha*, *Angustia*, *Fuenteovejuna*, *La Fe*, *La Lola se va a los puertos*, *Mariona Rebull*, *Noche sin cielo* y *Reina Santa* fueron declaradas ese año de interés nacional, a la par que recibieron premios del Sindicato Nacional del Espectáculo. Tenían ante ellos el reto de competir con cintas como *Gilda*, estrenada el 1 de febrero de 1948 en el Palacio de la Música de Madrid. Película con la que, a partir del 13 de enero —y martes— de ese mismo 1948, debió enfrentarse *Botón de Ancla*

desde las carteleras de su vecino Cine Avenida: avalada por las distinciones referidas anteriormente, y producida con el claro objetivo de arrasar en la taquilla; a la vez que crear una corriente de simpatía hacia la oficialidad de nuestras fuerzas navales —tan diezmadas durante la aun recién terminada Guerra Civil—, y fomentar las vocaciones marineras entre nuestros jóvenes.

Un escenario sin cartón-piedra

La Escuela Naval Militar y su flotilla de buques es el escenario natural en el que se rodó la mayor parte de la película, con la idea de dar a conocer unas tan modernas como magníficas instalaciones, recién estrenadas cuatro años antes en la localidad pontevedresa de Marín; tras



Gilda.

doscientos treinta años de haberse iniciado la formación de nuestros oficiales, al crearse en 1717 en Cádiz la Real Compañía de Guardias Marinas, y después de sus pasos por Ferrol, Cartagena y San Fernando, de donde se trasladó definitivamente a tierras gallegas, rincón de nuestra geografía en el que, desde su creación hasta nuestros días, se han impartido los cursos para la capacitación de los aspirantes a oficiales de Marina en las distintas áreas de formación: científico-técnica, profesional, militar, marinera y física. A la par que allí se fortalece la disciplina, creando hábitos de obediencia, se inculca la moral a través de la seguridad y fortaleza del conjunto y se hace ostensible demostración de la disciplina de la fuerza en desfiles y paradas.

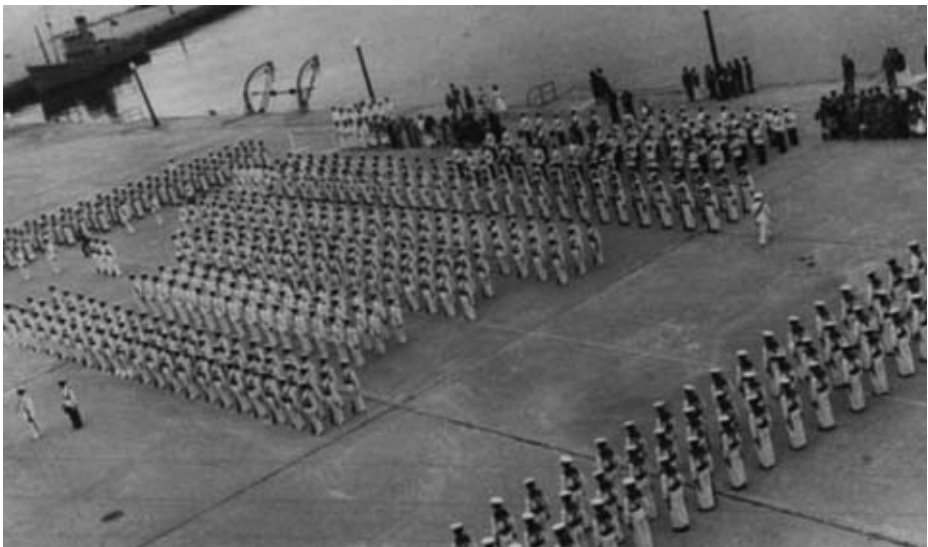
Los guardias marinas y su forma de vida y anhelos, dentro de un escenario como el de la Escuela Naval, afluyeron a la mente del entonces joven oficial del Cuerpo Jurídico de la Armada José Luis Azcárraga, que acababa de escribir una novela con el ya sugestivo título de *Botón de Ancla*. Azcárraga era consciente de la relación fructífera existente entre la literatura y el cine, desde



El director de la película Ramón Torrado.

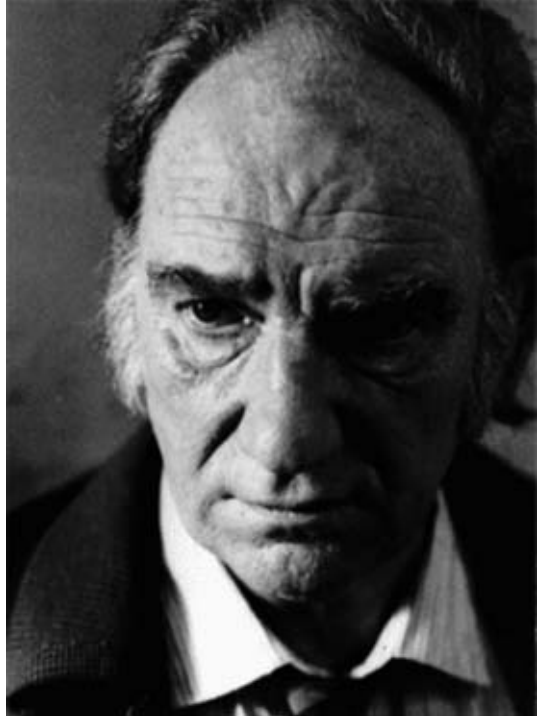
los orígenes de éste; momento en que se desdibujaron las fronteras entre pintura, poesía, música y fotografía, para impulsar con fuerza los mensajes que se querían transmitir; tarea que corrió a cargo de Ramón Torrado, un novel cineasta que había cosechado su primer éxito como director en 1942 con *¡¡Campeones!!*, y acababa de exaltar a la Galicia emigrante a América en *Mar abierto*.

Cesáreo González, con Suevia Films, produjo la película que estuvo interpretada por Jorge Mistral, Fernando Fernán Gómez, Antonio Casal, Isabel de Pomés, Fernando Fernández de Córdoba, Xan das Bolas, Alicia Romay,



Vista de la Escuela Naval Militar de Marín.

Mary Santpere y María Isbert, a los que Torrado dirigió con habilidad, basando la trama de la cinta en la amistad, desarrollada a lo largo de un curso académico, entre tres jóvenes guardias marinas de la octava brigada de la Escuela Naval de Marín. Mientras estudian, practican tanto la instrucción militar como los deportes, navegan en los buques de la Escuela y disfrutan de sus ratos de asueto. El conquistador, Carlos Corvian (Jorge Mistral), entabla una sólida amistad con sus compañeros Enrique Tejada (Fernando Fernán Gómez) y José Luis Baamonte (Antonio Casal), hasta el extremo de crear una trinca solidaria entre los tres, a través de la que se juramentan, para apoyarse en sus momentos de máximo optimismo o peligro, recitando un conjuro, a la vez que palpan los botones de las bocamangas de sus uniformes, que dan título a la película:



El actor Fernando Fernán Gómez, fallecido el mes de noviembre de 2007.

*Botón de ancla, botón de ancla,
 todos unidos, unidos todos,
 nos salvaremos de todos modos,
 tira la bota, tira la chancla.
 Botón de ancla, botón de ancla.*

La acción gira a través de la vida en la Escuela, con sus escenas de novatadas, compañerismo y rigor en los estudios, a la que se añaden como hilo conductor las conquistas amorosas de los tres miembros de la trinca. Carlos es quien tiene más éxito, enamorando a la guapa María Rosa (Isabel de Pomés), mientras que Enrique y José Luis deben aguantar a unas feas y simpáticas hermanas, interpretadas por Mary Santpere y María Isbert. Los celos entre Carlos y José Luis por la aparición en escena de una cupletista (Alicia

Romay) son la causa de la fractura entre el trío, lo que lleva a que Carlos deje de ser el mejor alumno de la Escuela Naval, hasta que, de forma trágica, la accidentada muerte de Enrique durante una operación de salvamento de náufragos es la causa desencadenante para que se unan nuevamente los tres amigos, mientras recitan por ultima vez su conjuro. Azcárraga y Torrado consiguieron navegar con habilidad dentro de un entorno patriótico y militar, imprimiendo a la trama un tono ni patriotero ni militarista, transmitiendo un mensaje de simpatía hacia la Armada, a la vez que representaron una comedia, donde los mejores momentos de humor corrieron a cargo del excelente secundario Xan das Bolas que interpreta al marinero gallego *Trinquete*, y un estuendo Fernando Fernán Gómez que, con esta interpretación y la de Balarrasa, vio lanzada su figura al estrellato.

Una trinca de versiones sobre la trinca



Almirante de los Estados Unidos Nimitz.

El 14 de enero de 1948 desde Nueva York, el corresponsal de *ABC*, Carlos Sentís, se refería en su crónica a las declaraciones del almirante Nimitz, jefe de la Marina norteamericana durante la guerra, en relación a la alarma de los americanos, y de las madres en particular, por el embarque de Infantería de Marina para el Mediterráneo. Nimitz vino a decir: «No todo se ha acabado con la bomba atómica. Somos los más fuertes sobre las aguas, pero para sostenerlo hay que utilizar el viejo procedimiento de “embarcar”». Lo que da idea de la actividad militar aún existente en el mundo de la época, y de la importancia que las naciones daban a sus armadas.

Menos trascendente, pero sí elocuente, era la crónica aparecida, en el mismo diario



Alumnos de la Escuela Naval Militar en el desfile conmemorativo del Día de las Fuerzas Armadas. (Foto: ORP, Armada).

del estreno de *Botón de ancla*, en función de gala con asistencia de las autoridades de Marina, en el madrileño cine Avenida: «Si se tratase de una película americana o inglesa sobre los estudiantes marinos —comenzaba la misma—, estamos seguros de que el triunfo que anoche logró esta película española y las manifestaciones efusivas a que dio ocasión no hubieran estado más justificados. Porque ni le faltan ni le sobran alicientes graciosos, ni desenfado juvenil, ni patetismo dramático a la nueva producción de Ramón Torrado. El estilo del guión parece algunas veces influido por la jovialidad ingenua que en esta clase de obras suelen desparramar los directores de Hollywood, para satisfacer los gustos y aficiones de su público... En la carrera cinematográfica de Ramón Torrado, la película de anoche es un gran paso hacia la definitiva consagración. El interés del guión —obra de don José Luis Azcárraga, capitán auditor y profesor de la Escuela Naval Militar— va creciendo continuamente hasta que, en los últimos momentos, entre marcial y patético, llega a su punto culminante y arranca el entusiasmo del público. El director de *Botón de ancla* emplea una gran variedad de recursos cinematográficos para presentarnos las bellezas del paisaje de Marín, la alegre existencia de los guardias marinas, su sincero espíritu patriótico y de cuerpo —sin oratoria vana ni gesticulación melodramática— e incluso la titánica vida de la gente de mar. Extraer una

obra tan entretenida y lozana gracias, en gran parte, al hermano del director, el comediógrafo Adolfo Torrado, que es un diálogo justo y correcto... La interpretación está entonada en su excelencia general, y en ella se distinguen Isabel de Pomés y Jorge Mistral, Antonio Casal y Fernán Gómez —los tres estudiantes amigos—; Fernández de Córdoba contribuyó también con su gran experiencia al triunfo de la película. Las anotaciones musicales del maestro Leoz y la vibrante *Marcha de los cadetes*, del maestro Adolfo Montegrifo, subrayan el triple carácter risueño, marcial y dramático del nuevo film de Ramón Torrado».

El éxito de *Botón de ancla* dio lugar a la mayor cantidad de versiones de un mismo tema en la historia del cine español. El guión, que cuenta las aventuras de tres amigos en la Escuela Naval, cuatro años más tarde se trasladó a otra película de paracaidistas, con el mismo equipo, y sus tres protagonistas, Mistral, Fernán Gómez y Casal, que en 1951 rodaron *La trinca del aire*, también para el productor Cesáreo González.

En 1960 empezaba a ser patente que la televisión era difícilmente rebatible por el cine que, entre otras armas, se prodigó con el color para ganar esa batalla. Así ese año se estrena una nueva versión en color de *Botón de ancla*, dirigida por Miguel Lluch, para Ignacio F. Iquino, con Manuel Gil y el Dúo Dinámico, que hace su primera incursión cinematográfica, estando acompañados por los humoristas Miguel Gila y Mary Santpere, única superviviente del reparto de la primera versión.

Los caballeros del botón de ancla que pese a su título distinto sigue fielmente el guión de la primera versión, fue dirigida en 1974 también por Ramón Torrado, e interpretada por Peter Lee Lawrence, Maribel Martín y Alfredo Mayo, e igualmente estuvo producida por Cesáreo González.

Hoy, cuando ha cumplido sesenta años, es posible ver cualquiera de las versiones a través de las reposiciones en televisión o por la magia reproductora de los vídeos o DVDs. Lo que nos permite recordar con simpatía a una sexagenaria que ha hecho historia en el cine español, creando una corriente de afecto sin precedentes hacia nuestra Marina de guerra.



EL TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA DON BLAS DE LEZO Y OLAVARRIETA

(Olvido y muerte de un héroe)

José Luis TORRES FERNÁNDEZ



*Josefa: diles a nuestros hijos que
yo, como buen vasco, defendí siempre
a España y a su Imperio.*

(Blas de Lezo y Olavarrieta).



ESPUÉS que el teniente general de la Armada Blas de Lezo le comunica al teniente general del Ejército Sebastián de Eslava, virrey de Nueva Granada, el final del asedio inglés de Cartagena de Indias, llevado a cabo por el almirante Vernon al mando de una impresionante fuerza naval, y le dice la escueta frase de: «Señor: Nos hemos librado de aquel inconveniente», comienza para Blas de Lezo un periodo de tiempo relativamente corto de tres meses y veintinueve días, en los que como consecuencia de mentiras calumniosas sufre un abandono ignominioso, con una carencia absoluta de recursos por no recibir sus sueldos y un total olvido en su enfermedad, que desembocaría en la muerte, asistido sólo por su abnegada esposa y un reducido grupo de leales.

A los pocos días de la victoria se celebra en la catedral de Cartagena de Indias un solemne *Te Deum*, oficiado por el señor obispo, al que acude Blas de Lezo, que es recibido con grandes muestras de entusiasmo por parte de los cartageneros y que contrastó con la frialdad con la que los mismos cartageneros habían recibido al virrey Sebastián de Eslava. Esta fue la última aparición en público de Blas de Lezo, ya que se retiró a su casa, en donde asumió su



Teniente general Blas de Lezo.

complicada situación, a la que plantó cara en la medida de sus posibilidades, que no eran muchas.

El 20 de mayo fue el final feliz para España del intento de conquista de Cartagena de Indias por parte de Inglaterra. Pues bien, con fecha 1 de junio de 1741, es decir once días después de la victoria, Sebastián de Eslava elevaba al rey de España un documento en el que solicitaba la real decisión para que fuera castigado Blas de Lezo por los delitos de «insubordinación e incompetencia», que había puesto en evidencia el general Lezo en los acontecimientos bélicos desarrollados en la campaña llevada a cabo contra los ingleses en los meses de marzo, abril y mayo de aquel año de 1741.

Por tratarse de Blas de Lezo, y a la vista de una brillantísima carrera de armas, curtido en numerosos combates, con signos evidentes de su

entrega, no es necesario argumentar la falta del más mínimo rigor que sostenga tales acusaciones. Con referencia a la primera de las imputaciones, la insubordinación, es suficiente acudir al *Diario de Operaciones* de Lezo y ver la elegante deferencia y respeto cuando cita a Sebastián de Eslava, al que da continua y cumplida cuenta de las acciones que se realizan, así como le facilita en su totalidad la información que Lezo tiene y que obtiene por sus propios agentes. Lo que también figura en el citado *Diario* son los reparos que Lezo hace a las disposiciones de Eslava, así como las numerosas propuestas que le hace para mejorar la situación, por veces muy delicada y comprometida para los españoles, y que nunca fueron tomadas en consideración y siempre rechazadas por acción u omisión.

En cuanto a la incompetencia, ahí está la victoria obtenida unos días antes del envío del documento que se comenta, y también está toda una vida dedicada a defender a España en la mar y en tierra, todo ello certificado con las huellas indelebles en su propia figura. Como muestra contamos con un hermoso cuadro de pintura que existe en nuestro Museo Naval, en el que se ve el navío de Lezo haciéndole la *T* a un desarbolado *Stanhope* inglés.

Pero la pretendida descalificación de Lezo no se limitó a los conceptos anteriores, sino que se dice que el general padece un cierto desequilibrio



Combate del navío de Lezo contra el *Stanhope* inglés.

mental como consecuencia de su obsesión literaria, que se manifiesta por una desmesurada inclinación a la escritura. La razón de esta falsa imputación es sencilla: Eslava conocía la existencia del *Diario* de Lezo y lógicamente intuía que podían perjudicarlo algunos de sus contenidos, por lo que ante la posible eventualidad de que llegase al rey se trataba de que S. M. supiese que era fruto de un desequilibrio. El *Diario* se mandó a la Corte, pero no hay constancia de que el propio rey lo hubiese leído.

Con el fin de desprestigiar a Blas de Lezo, el 21 de mayo 1741, es decir al día siguiente de la victoria, Sebastián de Eslava encomienda al coronel Desnaux, amigo personal del virrey, que redacte un *Diario de Operaciones* cuyos fines son los ya conocidos. Este documento se consideraba como el diario oficial del Mando de las fuerzas españolas, por lo que se expresa en tercera persona, y se da la circunstancia que hace muy pocas alusiones a los hechos militares de la contienda, pero sí continuas citas de Lezo, todas ellas en sentido negativo y señalando su incoherencia mental. Se redacta un tercer *Diario*, como si fuese el propio virrey su autor, si bien él encargó su redacción a Pedro de Mur, ayudante de Eslava. Este documento sigue, en líneas generales, el criterio observado en el *Diario* anterior, con algunos detalles significativos, como es la cita en la que se dice que una noticia que se da fue comunicada

por Sebastián de Eslava, cuando «en teoría» se hace figurar a éste como único autor del documento. En dicho documento se asignan a Eslava los éxitos de Lezo, e incluso no se hace la menor alusión al principal desembarco de los ingleses en la playa de Chamba; tampoco al importante desembarco masivo de artillería por parte de los ingleses, ni el éxito que alcanzó el alférez de navío Loayzaga con su fuego, que forzó la importante retirada de los ingleses, acción decidida y ordenada por Lezo, al que se olvida en el diario.

Estos dos *Diarios* fueron enviados al rey Felipe V y llevados en mano por el ayudante del virrey. El ayudante De Mur llevaba la encomienda de visitar al ministro del rey, marqués de Villarias, para hacerle saber los criterios del virrey.

Lezo estaba convencido que se trataba de destruir su prestigio, anular sus heroicos antecedentes y llevarlo a la miseria moral y humana. A todo lo anterior se unía que su estado físico no era saludable y sus fuerzas comenzaban a menguar.

Básicamente eran dos las preocupaciones de Lezo en el contencioso que le había planteado Sebastián de Eslava frente al propio rey: primera, su honorabilidad y crédito en la Armada, y segunda, su esposa e hijos, cuyo porvenir tanto le preocupaba. Tenía suficientes motivos para ello, y los hechos confirmaron los temores que le abrumaban; todo ello en un clima de precaria salud.

El general Lezo debía de tener algún informador que le advertía de los pasos que Eslava daba en su propósito de que nuestro héroe fuese castigado. Según los informes que le llegaban, en ningún momento Eslava precisaba o detallaba lo que Lezo había hecho mal, limitándose a indicar su «insubordinación» e «incompetencia». Blas de Lezo se pone en contacto con sus amistades en la corte, a las que envía su *Diario*, advirtiéndoles de lo que Eslava estaba realizando. Igualmente remite su *Diario* al ministro del rey, el marqués de Villaria, con una carta en la que le dice:

«He sabido, por una copia que he podido hacer llegar a mis manos, que D. Sebastián de Eslava ha forzado a nombre de D. Carlos Desnaux disculpar sus omisiones o para vestirse de mis triunfos...»

Como se deduce del texto anterior, Blas de Lezo partía de una exacta y puntual información y estaba, igualmente, al tanto de los manejos de don Sebastián. Con objeto de cubrir todos los flancos posibles, envía al rey su *Diario* con la siguiente carta:

«Señor: Por el diario que acompaño reconocerá V. M. la defensa que se hizo en el asedio que padeció esta Plaza y sus castillos contra la superior fuerza de los ingleses, que la atacaron y que en conformidad con las reales órdenes de V. M. he contribuido con las fuerzas a mi cargo a la mayor custodia de este antemural.

31 de mayo de 1741.»

La redacción de este texto, al ser dirigida la carta a S. M., es la correcta, diferente a los términos utilizados para dirigirse al ministro. Como se verá, lamentablemente primó lo enviado por Sebastián de Eslava.

Vivía Blas de Lezo en una casa unifamiliar en régimen de alquiler. La vivienda era propiedad del marqués de Valdehoyos y, debido a que Lezo llevaba meses sin recibir su paga, la deuda del cobro del alquiler era de los mismos meses que estaba Lezo sin cobrar. A su casa acudían, con cierta asiduidad, vecinos y amigos fieles a saludar al matrimonio Lezo, y aun en su precaria situación su mujer hacía los honores a las visitas, por supuesto modestísimamente. Cada día que pasaba se ponía en evidencia el abandono por parte del virrey y su entorno, lo que angustiaba a Blas de Lezo al considerar que su salud iba en sensible deterioro y ver la difícil situación que se presentaba para su familia.

En la carta que había dirigido al marqués de Villarias, ministro del rey, aparte de lo ya señalado, le daba cuenta de la indefensión en la que se encontraba Cartagena y el abandono de las autoridades para remediar tan deplorable y peligroso estado de las defensas de la plaza, muchas de ellas destruidas. Igualmente le indicaba su situación militar, ya que por disposición de Sebastián de Eslava se le había desposeído de su cargo y de los efectivos que como comandante del apostadero tenía. Así le rogaba al ministro que interesase del rey la real orden de su traslado a Europa. También le informaba de que no percibía sus sueldos.

Como consecuencia de las privaciones sufridas en la ciudad de Cartagena y su comarca durante el asedio y guerra a la que fue sometida la ciudad por los ingleses, brotaron con virulencia enfermedades contagiosas que se cobraron numerosas víctimas. Blas de Lezo sufría en el alma y en el cuerpo. En la primera, como lógica consecuencia de la situación a la que había sido llevado por la franca e injusta actitud del virrey y sus partidarios, con el único objeto de borrar toda huella de Lezo en los hechos acaecidos en Cartagena. Ya se ha tratado lo que se hizo para llevar al ánimo del rey que condenase lo que, sin fundamento, se le adjudicaba a Blas de Lezo. Estos hechos le agobiaban y entristecían en grado sumo.

Pero también su salud se había resentido muy gravemente, en lo que sin duda habían influido sus mutilaciones y demás heridas, junto a su constante permanencia a bordo de los buques de la Armada, en los que las condiciones de habitabilidad y alimentación tenían importantes deficiencias. Todo ello le estaba pasando factura, pero de cualquier modo las del alma eran las más lacerantes. Para completar el cuadro de este periodo final, que no puede ser más lúgubre, se unía la extrema y negativa situación crematística por no recibir sus ordenancistas pagas. Aún, por si fuese poco todo lo anterior, hay que destacar el ignominioso olvido por parte del virrey y de la casi totalidad de sus compañeros de armas.

Así se llega al 15 de agosto de 1741, cuando Blas de Lezo contrae la peste.



Estandarte del teniente general don Blas de Lezo.

El cuadro clínico era terminal. Y es en estos momentos cuando la figura de doña Josefa adquiere caracteres heroicos. Aquella dama, afincada en Lima que se enamora del «medio hombre», profesó a lo largo de su vida matrimonial, nada fácil, una dedicación y admiración a su esposo dignas de ser elogiadas junto a otras virtudes como madre y esposa.

En la segunda quincena de agosto se recibieron en Cartagena las felicitaciones, parabienes, recompensas y ascensos que la plaza de Cartagena celebró con entusiasmo y patriotismo a pesar de la precaria situación material y sanitaria que sufría. Con las noticias de felicitación de España venía también la disposición real del nombramiento de Sebastián de Eslava como capitán general de los Reales Ejércitos, así como la distinción nobiliaria de marqués de la Real Defensa de Cartagena de Indias. Igualmente se ascendía a general de brigada al coronel del Arma de Ingenieros Carlos Desnaux, muy unido al virrey y declarado antagonista de Lezo. Se les concedían a ambos las más altas condecoraciones y las de tipo colectivo para las unidades. A Blas de Lezo no se le hacía la menor mención.

Eran los subordinados fieles a Lezo los que le visitaban sencillamente para interesarse por su estado, debiéndose resaltar que abundaban los de empleos

más bajos. También visitaban la casa de Blas de Lezo sus amistades y vecinos, entre ellos el señor obispo. Entre dichas visitas es de destacar la del comandante del Batallón de Marina Leopoldo de Alderete, cuya admiración y lealtad a Lezo eran proverbiales, y a quien éste confió sus últimos deseos. Así, le manifestó que ante los muros del Castillo de San Felipe se erigiese un monumento o una placa con la siguiente inscripción: «Ante estos muros fue humillada Inglaterra y sus colonias». Le instó a comunicárselo al virrey, deseo que Leopoldo de Alderete cumplió y fue testigo de la indiferencia de don Sebastián.

La negativa evolución de la enfermedad de Lezo al comenzar el mes de septiembre fue notoria. Su estado febril le consumía y las molestias y dolores iban en aumento. En esta situación se lamentaba de las continuas ausencias de su hogar durante su dilatada carrera, y dice a su mujer: «Josefa: diles a mis hijos que los amo muchísimo y que lamento mis ausencias, pero fueron debidas a que me reclamaban otras obligaciones también importantes para con mi Patria».

El 4 de septiembre el señor obispo, Diego Martínez, le administra los sacramentos de Confesión, Comunión y Unción de los enfermos. Así este heroico militar perteneciente a la Armada arreglaba su cuenta con Dios.



Cartagena.

En este estado terminal en el que se encontraba Blas de Lezo le obsesionaba la idea de la falta de contestación de las cartas enviadas a S. M. y al ministro marqués de Villarias. Igualmente se lamentaba que Patiño, que le tenía a Lezo en su justa estima, hubiese fallecido cinco años antes.

Siguió Lezo dándole conocimiento a su mujer de sus sentimientos. Así, le da las gracias por todo lo que significaba ella en su vida, al tiempo que le decía que siempre se había conducido con honor y valentía, y lamentaba dejarle sin recursos, lo que le dolía en el alma. Le recordaba la cantidad de sueldos que le adeudaban, instándole que cuando llegasen arreglase las cuentas y se marchase a Europa a reunirse con sus hijos.

Le dice a su esposa que solicite del señor obispo autorización para ser enterrado en la capilla de Vera Cruz, al lado del convento de los Franciscanos en las inmediaciones del castillo de San Felipe, con vistas al Arsenal y los navíos que han sido su vida. Igualmente le hace la petición de hacer llegar a sus hijos el siguiente mensaje, que sirve de introducción a este trabajo, y que reza así: «Josefa: diles a nuestros hijos que yo, como buen vasco, defendí siempre a España y a su Imperio».

El día 6 de septiembre se recibe de España la triste noticia de que el rey había admitido y confirmado lo que Eslava le había enviado sobre Blas de Lezo, confirmando así su destitución como comandante del apostadero y ordenando su traslado a España para ser sometido a juicio por los delitos de insubordinación e incompetencia. Lo anterior lo leyó doña Josefa y es fácil suponer lo que sufrió a solas esta abnegada esposa, derramando mares de lágrimas. Decidió guardar con secreto esta horrible noticia, lo que supuso un ahondamiento en el sufrimiento que estaba pasando, y ocultarla a todos, principalmente a su esposo, el cual murió sin conocer la noticia.

Amanecía el día 7 de septiembre y la situación era extrema. Todo se había complicado y así, en el momento en el que se cayó de su mano el crucifijo que le había acompañado siempre, y pronunciaba la jaculatoria de Santo Tomás «Señor mío y Dios mío», Blas de Lezo entregaba su alma al Señor, y doña Josefa le abrazaba totalmente derrotada en un mar de lágrimas.

Dada la ya conocida situación precaria de la familia Lezo, los gastos funerarios fueron sufragados por sus buenas amistades. Los funerales fueron presididos por el obispo Diego Martínez, que ofició nueve misas por su eterno descanso, renunció a sus estipendios, procedió al pago de los alquileres atrasados y tomó bajo su protección a doña Josefa. En todo momento contó ésta con el inestimable apoyo del fiel caballero que era Leopoldo Alderete.

El 21 de septiembre se recibió oficialmente la Real Orden de su destitución como comandante del apostadero, disponiendo el traslado de Lezo a España para ser sometido a juicio. De todo esto, y tal como se ha señalado anteriormente, Blas de Lezo nunca tuvo noticia gracias a la actitud heroica de su esposa.

Las dos figuras enfrentadas en la guerra en Cartagena fueron Vernon y

Blas de Lezo. Después de la victoria de éste, Vernon regresa a Inglaterra y nunca se le considera vencido; incluso, en cierto modo, se le acoge y trata como un vencedor. Vive hasta 1757 en que fallece a los setenta y tres años. Se le enterra con solemnidad, y el epitafio de su tumba se redacta en términos elogiosos por los servicios de armas prestados. El reverso de esta medalla es lo sucedido a Blas de Lezo: vencedor del combate, es víctima de las opiniones y juicios del virrey. Vive solamente tres meses y dieciséis días después de la victoria. Fallece a los cincuenta y dos años, tras padecer en alma y cuerpo; es enterrado de favor y no se coloca ninguna lápida en su tumba.

Con sus adversarios encumbrados con ascensos y distinciones, Blas de Lezo enterrado, olvidado y su familia en apuros y estrecheces, en 1762 Sebastián de Eslava le ruega al rey que anule las reales órdenes condenatorias contra Lezo, que se le reponga en sus derechos y categorías, como felizmente se hizo, y S. M. le concede el título nobiliario de marqués de Ovieco, antigua aspiración reiteradamente manifestada por Blas de Lezo.

No conozco los motivos que movieron a Sebastián de Eslava a dar ese paso que, aunque tardío, es bienvenido. El marquesado de Ovieco no determina con claridad el motivo de su otorgamiento, aunque parece ser un título que llevara la familia de su esposa doña Josefa. Por el contrario, el concedido a Sebastián de Eslava si está claro.

Según la información de que dispongo, no se sabe que se hayan satisfecho los sufrimientos morales y corporales de Lezo y su entorno; pero sobre todo, las angustias y las lágrimas de doña Josefa.

La Armada cuenta hoy con un buque de los más modernos y mejores del mundo, que lleva el nombre de este heroico marino en su popa, así como la dotación lo lleva en la cinta del lepanto. Esto es un motivo de orgullo para todos los que pertenecemos a la Armada.

En esta idea de honrar a nuestros héroes que sirvieron a España en la Armada en paz y en guerra, sería precioso que los nombres de Blas de Lezo y de otros muchos hombres de mar figurasen grabados en bronce sobre mármol o granito en nuestro Panteón de Marinos Ilustres de San Carlos, y así les alcance su evocador epitafio:

*Omnes isti
in generationibus
gentis suae
gloriam, adepti sunt
et, in diebus suis
babentur
in laudibus.*



Machetazo del petrolero *Spessart* durante una maniobra de aprovisionamiento de combustible a la fragata *Sachsen* (F-219) de la misma nacionalidad. (Foto: D. Yusty Ríos).

VENEZUELA EN LA CARRACA (II)

Javier R. SÁNCHEZ GONZÁLEZ



N Venezuela en La Carraca se analiza la figura del general Miranda con el objetivo de conocer su historia y el resultado de las investigaciones genéticas que se están realizando. En este segundo capítulo, primero cronológico, examinaremos la vida del universal caraqueño desde sus comienzos.

Sebastián Francisco de Miranda nació en Caracas, Venezuela, el 28 de marzo de 1750. Sus padres fueron Sebastián de Miranda y Ravelo, canario, y Francisca Antonia Rodríguez Espinosa, caraqueña. A los doce años inicia estudios de latinidad en el colegio de Santa Rosa de Lima. Posteriormente Miranda cursa estudios de Clase de Mayores en la Universidad de Caracas, recibiendo una educación básica de buena calidad.

Su padre fue nombrado capitán del Batallón de Milicias de Blancos de Caracas, pero por ser isleño (proveniente de las islas Canarias) y comerciante se granjeó el rechazo de los mantuanos (1), que lo consideraban un ciudadano de segunda categoría en una sociedad con marcadas diferencias.

Con 20 años, el 25 de enero de 1771 se embarca rumbo a España desde La Guaira en la fragata sueca *Príncipe Federico*. Llega al puerto de Cádiz el 1 de marzo de 1771 y se aloja en la casa de las Cuatro Torres, propiedad del señor Añino, un comerciante amigo de su familia.

A finales de marzo Miranda llega a Madrid, donde comienza a crear su biblioteca personal, incluyendo libros prohibidos por la Inquisición. Empieza un minucioso diario de su vida, mejora sus conocimientos de idiomas —italiano, inglés y francés— y también estudia música.

(1) La clase alta, con el poder económico-social, formada por los blancos descendientes de los conquistadores españoles.



Estatua de Miranda en Cádiz.
(Foto: J. R. Sánchez González).

Después de estudiar geografía, arte militar, artillería, fortificación y ataque de plazas, y con el pago de 85.000 reales de vellón, obtiene el empleo de capitán. En enero de 1773 el capitán Miranda (2) es destinado al Regimiento de Infantería de la Princesa. Posteriormente se alista para la defensa de Melilla, desde diciembre de 1774 hasta marzo de 1775, consiguiendo rechazar a las tropas del sultán de Marruecos. Tras esto regresa a la Península y conoce en Cádiz al comerciante inglés John Turnbull, que será su amigo toda la vida.

En abril de 1780 se embarca en la expedición a La Habana. Participa en el Sitio de Pensacola, en Florida, en una acción militar que culminó el 8 de mayo de 1781 con una victoria sobre los ingleses, consiguiendo el as-

censo a teniente coronel por su actuación en combate. En septiembre se embarca rumbo a Jamaica (colonia británica) para negociar un convenio que reguló el intercambio de prisioneros españoles e ingleses.

En mayo de 1782 participa en la expedición que ataca y conquista las Bahamas (colonia británica), negociando la capitulación de los ingleses en favor de España. De regreso a La Habana se ve obligado a cambiar de rumbo, debido a una sumaria de la Inquisición española por tenencia de libros prohibidos y pinturas obscenas, por lo que se embarca hacia Estados Unidos.

El 10 de julio de 1783 llega a los Estados Unidos y estudia el proceso revolucionario de Norteamérica, que acaba de terminar su Guerra de Independen-

(2) Biografía del capitán Miranda. Buque escuela de Uruguay. Francisco Miranda nació en Montevideo el 28 de abril de 1869 y falleció el 26 de abril de 1925, después de haber dedicado hasta el último día de su vida a la Marina Militar uruguaya, en cuyos buques navegó más de 55.000 millas y permaneció casi 17 años embarcado. Como vemos, nada que ver con Miranda, el venezolano de La Carraca.



Casa de las Cuatro Torres, en la plaza de Argüelles de Cádiz. (Foto: J. R. Sánchez González).

dencia. Conoce a George Washington, primer presidente de Estados Unidos, considerado el padre de la nación americana.

El 15 de diciembre de 1784 Miranda sale del puerto de Boston en la fragata *Neptuno* rumbo a Londres y llega a Inglaterra el 10 de febrero de 1785, después de casi dos meses de dura navegación. Aquí continúa ampliando sus conocimientos en diversos campos del saber, llegando a hablar a la perfección seis idiomas y traduciendo griego y latín.

Durante cuatro años (1785-1789) emprende un largo viaje por Europa en calidad de viajero y de investigador, anotando detalladamente en su completo y minucioso diario todo lo vivido, oído y aprendido. Por ello se le considera el mejor memorialista de su tiempo. Visitó Prusia, Holanda, Hungría, Polonia, Grecia, Turquía (Constantinopla) y Rusia, donde entabla una estrecha relación de amistad con Catalina II de Rusia y el Príncipe Potemkin. Tras su estancia en Rusia continúa viajando por los países nórdicos, Dinamarca, Alemania, Holanda, Bélgica, Austria (en Viena conoce al compositor Joseph Haydn), Suiza, Italia y Francia.

En junio de 1789 regresa a Inglaterra, residiendo en Londres, donde intenta convencer al primer ministro William Pitt (hijo) de las beneficiosas repercusiones que tendría para los británicos la independencia hispanoamericana.



Interior del Arco del Triunfo, donde aparece subrayado el apellido de Miranda.

En marzo de 1792 vuelve a Francia, en plena revolución, y entabla relaciones con el alcalde de París, Jerome Petion, y con el grupo de los girondinos. El ministro de Guerra, José Servan, le nombra general del Ejército Revolucionario. Obtuvo grandes éxitos militares ante las disciplinadas fuerzas prusianas, destacando el conseguido en la batalla de Valmy.

Sin embargo, las rivalidades entre los revolucionarios le conducen ante el Tribunal Criminal Revolucionario y es encarcelado en París, primero en la Conserjería (paso previo a la guillotina, que se le aplaza en dos ocasiones), luego en La Force y en La Madelonette. Con la sublevación de los moderados franceses contra el régimen de terror de Robespierre, Miranda recupera su libertad en enero de 1795. Después de su liberación conoce al general Napoleón Bonaparte, que dirá de Miranda «...ese Quijote, que no está loco, tiene fuego sagrado en las venas».

En diciembre de 1797 firma con Pablo de Olavide el Acta de París, donde asume la representación de la América Meridional Independiente.

De su intensa actuación en Francia han quedado su nombre en el Arco de Triunfo de París (3), su retrato en el Palacio de Versalles y su estatua en el campo de batalla de Valmy.

(3) Napoleón Bonaparte decidió construir este arco tras su victoria en la batalla de Austerlitz en 1805. (Sobre los muros interiores del monumento están inscritos los nombres de los 558 generales del imperio francés. Los de aquellos que murieron en combate están subrayados).

Como continúa siendo perseguido por el Directorio y tiene que vivir en la clandestinidad, decide regresar a Londres en enero de 1798, donde reanuda sus gestiones en favor de la independencia de Hispanoamérica. En 1799 traduce y publica en francés la *Carta a los españoles americanos*, del jesuita peruano Juan Pablo Viscardo y Guzmán.

A principios de 1800 convive en Londres con Sarah Andrews, su inicial ama de llaves, con la que tendrá sus dos hijos, Leandro y Francisco (nacidos en 1803 y 1805). Aquí termina Miranda de elaborar su idea de un gobierno inca para Hispanoamérica, denominado Colombeia, nombre inspirado en Cristóbal Colón. Informa de su plan al chileno Bernardo O'Higgins y al ministro inglés Nicolás Vansittart, que comparten su idea y le dan su apoyo.

En 1802 se traslada a la casa número 27 de Grafton Way (hoy núm. 58), que será su residencia definitiva en Londres, y que hoy día es propiedad del Estado venezolano.

En septiembre de 1805, se embarca con destino a Nueva York. En Estados Unidos visita al presidente Thomas Jefferson, quien lo recibe cordialmente pero sin comprometerse en la expedición que prepara. Aun así, Miranda decide llevar a cabo su empresa y, con recursos propios, donaciones y ayudas de amigos, consigue armar al bergantín *Leandro*. El 2 de febrero de 1806 el comandante del buque, Thomas Lewis, inicia la partida de Nueva York hacia



Residencia de Miranda y familia en Londres.

Jacmel (Haití), donde se le unen las goletas *Bee* y *Bacchus*. El 12 de marzo de 1806, en el mástil del *Leandro* anclado en la bahía ondea por primera vez la bandera tricolor creada por el *criollo universal*.

El 28 de abril de 1806 se produce el combate naval en Ocumare contra los barcos españoles, cuyo poder de fuego es muy superior. Las goletas *Bee* y *Bacchus* son apresadas, el *Leandro* logra escapar y pone rumbo a Trinidad, donde llega el 23 de junio. Allí consigue el apoyo de los ingleses, debido a las beneficiosas consecuencias que tendría para Inglaterra un triunfo del caraqueño. En la madrugada del 3 de agosto de 1806, mientras los buques de guerra ingleses descargaban su artillería, Miranda y sus hombres desembarcan en el puerto de La Vela de Coro, toman el fortín e izan la bandera tricolor, pero no encuentran el respaldo de sus habitantes, que huyen de la ciudad.

Al no encontrar la respuesta esperada, se embarca rumbo a Aruba, Granada, Barbados y Trinidad, donde pasó más de un año buscando el apoyo a su causa y el momento oportuno para intentarlo de nuevo. Al no obtener respuestas, en diciembre de 1807 regresa a Londres, a su casa de Grafton Way, donde le esperan Sarah, Leandro y Francisco. Aquí reinicia sus gestiones ante el gabinete británico durante los primeros meses de 1808.

El 19 de abril de 1810 se inicia el proceso para la separación de España de las provincias de Venezuela, con la justificación de que el rey de España



Estatua de Simón Bolívar en Cádiz. (Foto: J. R. Sánchez González).



Amanecer en el Penal de Cuatro Torres. (Foto: J. R. Sánchez González).

Fernando VII se había sometido a Napoleón Bonaparte y abdicado en Bayona a favor de su hermano José Bonaparte.

El 14 de julio de 1810 llegan a Londres los comisionados de la Junta Suprema de Gobierno de Caracas: Simón Bolívar, Luis López Méndez y Andrés Bello. Miranda se convierte en el consejero, introductor y compañero de los comisionados. Estos le convencen para que vuelva a Venezuela y les ayude con su experiencia y conocimientos en la creación del nuevo Estado.

El 10 de diciembre de 1810 llega a La Guaira; Simón Bolívar lo recibe y se aloja en su casa de Caracas. Miranda es nombrado teniente general de los Ejércitos de Venezuela y se incorpora al Congreso Constituyente como diputado por El Pao. El 5 de julio de 1811 se declara la independencia definitiva, y pocos días después se adopta como bandera nacional la que enarboló en el *Leandro* el 12 de marzo de 1806. En diciembre de 1811, como diputado, suscribe la Constitución Federal.

La República no progresa adecuadamente, sobre todo en lo económico, por lo que se producen insurrecciones y levantamientos en varias poblaciones. Así, los realistas de la ciudad de Valencia se levantan en armas contra la independencia y, tras el fracaso del marqués del Toro, el ejecutivo designa a Miranda general en jefe del Ejército, con poderes dictatoriales plenos, quien ocupa la ciudad después de violentos combates.



Ventana del este en la celda de Miranda en Cuatro Torres, vista del caño de la Culebra.
(Foto: J. R. Sánchez González).

A inicios de 1812 ocurre el alzamiento en Coro del oficial realista Domingo Monteverde, que capitanea un ejército que avanza hacia la capital. Poco más tarde se produce un destructor terremoto que produjo grandes daños materiales y la muerte de cerca de 20.000 personas. El seísmo afectó en mayor medida a las ciudades de las provincias independizadas: Caracas, Mérida, Trujillo, Puerto Cabello, Barquisimeto, San Carlos y San Felipe. Al desastre natural se une el hecho de que las tropas independentistas no son todo lo disciplinadas y organizadas que requiere la situación, lo que origina la pérdida de posiciones de gran valor, como el Castillo de Puerto Cabello con sus almacenes y municiones, que estaba al mando de Simón Bolívar. Los

esclavos sublevados en la región de Barlovento avanzan sobre Caracas. Se producen desertiones. Ante este clima de desorden y confusión, y temiendo una derrota, Miranda, después de una junta celebrada en La Victoria, decide proponer a Monteverde un armisticio y la subsiguiente capitulación, que es ratificada el 25 de julio de 1812 en San Mateo. Pero Monteverde comienza a apresar a las personas comprometidas en la revolución y decomisa sus bienes, infringiendo los términos establecidos en la capitulación.

El general decide embarcarse en La Guaira, pero Bolívar, junto con otros revolucionarios, frustró su intento de escapar y lo entregaron al Ejército Real español en la creencia que su rendición correspondía a una traición de las causas republicanas. El buque inglés *Shappire* logró salir de La Guaira el 31 de julio de 1812, sin Miranda, pero con sus archivos (4), que fueron

(4) Los archivos se conservan hoy día en la Academia Nacional de la Historia en Venezuela. *Colombeia* consta de 63 volúmenes, divididos en tres secciones: «Viajes, Revolución Francesa y Negociaciones».

llevados a Inglaterra y posteriormente comprados por el Gobierno venezolano.

Miranda es trasladado a la prisión de La Guaira, luego a la de Puerto Cabello, posteriormente a la de El Morro en Puerto Rico, y finalmente lo traen preso a España, donde es internado en el Penal de Cuatro Torres, construido en el año 1765 en el Arsenal de La Carraca en San Fernando, Cádiz.

El 25 de marzo de 1816 sufre un ataque de apoplejía. Para ser atendido debidamente es trasladado a la enfermería del arsenal, donde fallece en la madrugada del 14 de julio de 1816, una vez que le fue administrado el Sacramento de la Extremaunción por el capellán del arsenal Juan Francisco de Paula Vergara. Sus restos mortales fueron sepultados en la fosa común del camposanto del arsenal.

La única pretensión de este relato ha sido dar a conocer una de las muchas e interesantes historias que han ocurrido en el Arsenal de La Carraca, mediante el resumen de las intensas y variadas vivencias de este *ciudadano universal* del siglo XVIII, que seguramente algún día volverá a su Caracas natal. Pero ésa será otra parte de su historia, que aún está por escribir.

BIBLIOGRAFÍA

Unidad de Contratación del Arsenal. Jefe: coronel de Intendencia José Ramón Suárez Martínez.

Funcionario Francisco Aragón de la Cruz, destinado en La Carraca. (En el Penal/Cuartel de Cuatro Torres en 1959).

Cartógrafo de la Armada Rafael Sánchez Castaño.

Teniente de Intendencia José Torres Rendón, destinado en el Museo Naval de San Fernando.

Funcionario Félix Muñoz López, destinado en el Archivo Naval. (Asesoró al historiógrafo venezolano Nectario María).

NECTARIO MARÍA: *La verdad sobre Miranda en La Carraca*. 1.ª Edición.

QUINTERO GONZÁLEZ, José: *Arquitectura y Urbanismo en La Carraca en el siglo XVIII*. Sevilla, 1989.

TORREJÓN CHAVES, Juan: *La Nueva Población de San Carlos en la Isla de León 1774-1806*. Madrid. Junio 1992.

Enciclopedia Británica.

El Archivo Original de Francisco de Miranda. Departamento de Biblioteca-Archivo de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela.

Diccionario de Historia de Venezuela, tomo 3. Caracas. Fundación Polar.

Periódico *El Nacional* de Venezuela.

www.el_mundo.es.

www.cervantesvirtual.com

www.agenciaefe.es.

www.capitanmiranda.org.uy.



El *Marqués de la Ensenada* aprovisionando de combustible a las fragatas *Laboon* (Estados Unidos) y *Aliseo* (Italia) durante su destacamento en la agrupación SNMG-2 entre el 28 de agosto y el 23 de octubre de 2007. (Foto: archivo del P/F *Marqués de la Ensenada*).

EL ROSARIO DE CRISTAL

José Manuel SOLLOSO GARCÍA



(MQ)



El día 7 de octubre de 1751 tuvo lugar la batalla naval de Lepanto, un hecho histórico que puso fin a las ansias de poder y expansión del Imperio Otomano, gobernado desde su capital Constantinopla por el sultán Selin II, hijo de Solimán «el Magnífico».

La flota cristiana que se enfrentó a las galeras turcas estaba formada por las escuadras de tres países (España, Venecia y la Santa Sede) y tomó el nombre de Liga Santa.

El Papa Pío V envió como símbolo de unión y de fe cristiana un estandarte que fue entregado por el cardenal Granvela en la iglesia de Santa Clara (Nápoles) al capitán general de la Liga Santa, don Juan de Austria, para que fuese izado durante el combate en la popa de la galera real, junto al pendón real y la imagen de la Virgen de Guadalupe.

Antes del combate, los infantes de marina y la marinería, fieles a sus convicciones religiosas y entusiasmados con la causa de la lucha, dirigieron sus plegarias a la Virgen con el rezo del santo rosario invocando su protección. Al finalizar, la mayoría de ellos se colgó al cuello, como contraseña, la sarta de cuentas que habían empleado para rezar sus oraciones.

El éxito de aquel combate naval tuvo un fuerte componente religioso, que ayudó en gran medida a vencer a los turcos. El papa Pío V declaró el día primero de octubre como la festividad de la Virgen de las Victorias, que más tarde sería conocida como Fiesta del Rosario, una festividad de rezos y oraciones a la Virgen, que se extendió como una costumbre religiosa por todo el mundo cristiano. Costumbre conocida e instituida años antes por Santo Domingo de Guzmán, fundador de la Orden de los Predicadores (dominicos) para enfrentarse con sus oraciones a los albigenses.

En 1753 el papa Gregorio III, procedente de la Orden de los Predicadores de Santo Domingo, sucedió al papa Pío V y cambió el nombre de la festividad por el de Nuestra Señora del Rosario, patrona de la Armada hasta 1901. A



Estandarte de la Liga Santa, 1751.

santo rosario en la capilla de la Virgen María de la Basílica del Pilar, continuando con los rezos de los últimos misterios en la calle, formando una solemne procesión al amparo de velas y antorchas que iban iluminando el recorrido. La devoción fue aumentando progresivamente y se le empezó a llamar popularmente la procesión del «Rosario de la Aurora», entrando a formar parte de los acontecimientos religiosos que se celebraban el día 12 de octubre, festividad de la Santísima Virgen del Pilar.

El 2 de enero de 1889, después de casi siglo y medio de constantes peticiones al papa para que fuese reconocida como cofradía, el excmo. Cabildo Metropolitano y el emmo. cardinal Benavides, arzobispo de Zaragoza, recibieron del papa León XII la autorización para que fuese canonizada en la Basílica del Pilar como «Cofradía del Santísimo Rosario de Nuestra Señora del Pilar».

partir de entonces, la costumbre de darle gracias a la Virgen con la ayuda de las oraciones del santo rosario se hizo más fuerte, y de una forma muy especial en España.

Según consta en los archivos de la Real Cofradía del Santísimo Rosario de Nuestra Señora del Pilar (Zaragoza), en 1756 un grupo de fieles, dirigidos por Mariana Velilla, tenía por costumbre rezar el



«Farol de la Marina». (Foto: J. Balsas García).

La primera junta directiva estuvo formada por José María Pra y Duarte y Juan Francisco Pardo Aznares, que ayudados de un grupo de «rosarieros» establecieron las normas y los estatutos de la cofradía nombrando hermano mayor honorario a S. M. el rey don Alfonso XIII.

En su afán de exaltar el fervor religioso y engrandecer la procesión, su presidente, José María Pra y Duarte, sustituyó las antorchas y las velas por monumentales y coloridos faroles, que fueron proyectados en dos etapas por Ricardo Magdalena, arquitecto del ayuntamiento de Zaragoza, y realizados en los talleres del



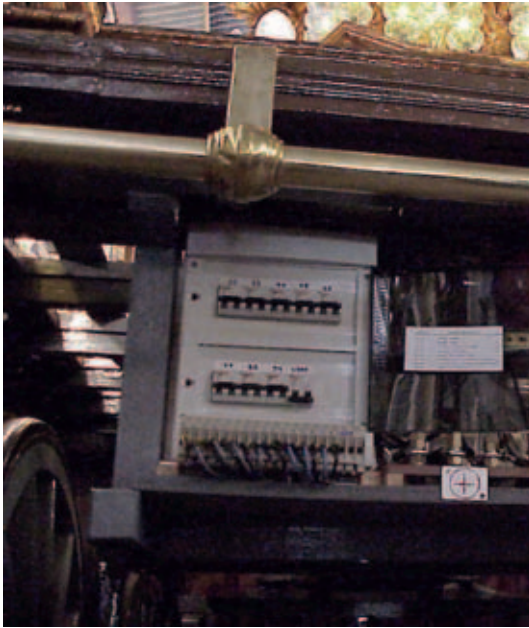
Querubines. (Foto: J. Balsas García).

maestro Quintana. En la primera etapa se realizaron pequeños faroles que representaban los 15 padrenuestros, las 15 avemarías, las 15 glorias y las 63 letanías del conjunto de oraciones que componen el santo rosario. Es de suponer que, ante la vistosidad obtenida, se continuara con la segunda etapa, en la cual se realizaron quince monumentales faroles, portados sobre carrozas representando los quince misterios del santo rosario. A partir de entonces, y debido a la majestuosidad y el colorido de sus vidrieras, se empezó a llamar popularmente la procesión del «Rosario de Cristal».

Con el paso del tiempo la procesión fue aumentando el número de grandes faroles, al mismo tiempo que se modernizaban las instalaciones. En 1957 se incorporó megafonía en todo el recorrido de la procesión, y en 1969 se sustituyeron las velas de los faroles por un alumbrado eléctrico portátil.

En 1944 Federico García Sanchiz, charlista, viajero universal y miembro de la Real Academia de La Lengua, después de contemplar la procesión, sugirió la idea de añadir un farol que recordara la batalla naval de Lepanto, en donde el rezo del santo rosario había sido, junto al valor y el coraje de los hombres de la Armada, la causa fundamental de la victoria.

La Armada hizo suya la sugerencia, y el ministro de Marina Salvador Moreno Fernández mandó realizar un farol que estuviera estrechamente ligado a la batalla naval. Para ello, se tomó como referencia el fanal de la galera *La loba*, buque insignia de la escuadra de Nápoles, que participó en la batalla al mando de don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz. Un año



Cuadro eléctrico. (Foto: J. Balsas García).

después, el 13 de octubre de 1945, el «Farol de la Marina» (fanal) salía a la calle escoltado por marineros de la Base Naval de Cartagena formando parte de la solemne procesión del «Rosario de Cristal».

El «Farol de la Marina» está adornado en su parte baja con seis tallas de querubines de madera, que le sirven de apoyo. En su parte alta tiene una cúpula de cristal, rematada con la escultura de una mujer que representa, «La Fama». En su parte baja delantera se puede leer *Auxilium Christianorum ora pro nobis*, y en la parte trasera, «La Marina Española a la Cofradía del Rosario». Todo el conjunto está decorado con vidrieras emplomadas de color fuego.

En su base de apoyo, que le sirve para ser trasladado sobre ruedas, tiene en cada una de sus esquinas cuatro farolas más pequeñas, que ayudan a realzar la vistosidad del farol principal. Toda la estructura exterior tiene 5,45 metros de altura por 2,80 de ancho y 2,90 de largo.

Durante medio siglo, el «Farol de la Marina» fue portado por los penitentes de la Hermandad de San Joaquín de la Virgen de los Dolores y acompañado por la Hermandad del Santo Refugio, la Hermandad de Nuestra Señora del Pilar de Correos, el Colegio de Abogados, el Colegio de Secretarios e Interventores y la Cruz Roja, permaneciendo el resto del año expuesto a la vista del público en el Museo de la Iglesia del Sagrado Corazón.

A pesar de los cuidados y mantenimientos recibidos, el «Farol de la Marina» necesitaba una urgente restauración, puesto que había sufrido algunos percances, siendo el más importante de ellos la pérdida de la escultura que coronaba la cúpula del farol principal.

A mediados de 1999, un cofrade perteneciente a la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas propuso a su Junta Provincial de Zaragoza que se hiciese una suscripción castrense para poder acometer la restauración del «Farol de la Marina». Pero no fue necesaria, ya que el presidente de la Junta pasó la petición de ayuda al almirante jefe de Estado Mayor de la Armada,

que mandó a la Jefatura de Apoyo Logístico hacer un informe sobre el estado del farol, que fue realizado por el jefe del Ramo de Casco del Arsenal de Cartagena, capitán de corbeta Pedro García Hervas, y el ingeniero técnico de Arsenales José Balsas García.

Al realizar la inspección apareció de forma casual, en la parte posterior de la base del farol, una placa grabada en donde pone que había sido construido en los talleres de Quintana en el año 1944, poniendo en duda que hubiera sido realizado en el Arsenal de Cartagena, como así se creía.

El día 23 de marzo de 2000 llegó al Arsenal de Cartagena a bordo de dos camiones de la empresa de transportes Servicios Logísticos Integrados, procedente de Zaragoza, el

«Farol de la Marina», que fue depositado en el taller del Ramo de Casco, en donde fue desmontado, casi en su totalidad, para poder iniciar las obras de restauración, de las que destacamos las dos más significativas: la fundición de la escultura que corona la cúpula de cristal y la sustitución integral de la instalación eléctrica por otra de nuevo diseño que ofreciera mayor seguridad.

Para realizar la fundición de la escultura por el sistema de la cera perdida, se tomó como referencia la escultura que corona la reproducción del farol de la galera *La loba*, actualmente en el Museo Naval de Madrid. La escultura fue realizada en 1993 por el escultor Juan San Martín, y representa «La Fama» (sin alas) portando una corneta.

La nueva instalación eléctrica consta de ocho circuitos independientes, protegidos con magnetotérmicos y alimentados por un grupo de baterías (seis unidades) conectadas dos a dos, que suministran 24 V de salida. La carga de las baterías se hace con la ayuda de un cargador-rectificador, que se puede emplear para alimentar el alumbrado del farol cuando está en exposición. Finalizadas las obras, el «Farol de la Marina» regresó a Zaragoza el día 22 de septiembre de 2000.



La Fama. (Foto: J. Balsas García).



«Farol de la Marina» (restaurado) en el taller del Ramo de Casco. (Foto: J. Balsas García).

A su llegada a la capital aragonesa la prensa se hizo eco de la noticia de su restauración, publicándola en los periódicos locales y dando muestras de agradecimiento a la Armada y al equipo de operarios especialistas que participaron en la restauración del «Farol de la Marina».

EL Cabildo Metropolitano de la Real Cofradía del Istmo. Rosario de N. S. del Pilar de Zaragoza y el presidente de la Cofradía, junto con la directiva, nombraron cofrade de honor al Arsenal Militar de Cartagena, distinguiendo de forma especial al capitán de corbeta Pedro García Hervas, al ingeniero técnico de arsenales José Balsas García y al grupo de colaboradores de los ramos del Arsenal (Casco y Electricidad) con la medalla y el diploma de la Cofradía, que les fueron entregados en Zaragoza el día 13 de octubre de 2000, acompañando después al «Farol de la Marina» en su primer recorrido por las calles de la capital después de la restauración.



SISTEMA DE INFORMACIÓN ECONÓMICA «INTENDENTE MONTOJO» (II)

Descripción funcional

Alfonso TORÁN POGGIO



Introducción



A Armada, dentro de los Presupuestos del Ministerio de Defensa, recibe una serie de partidas para su funcionamiento. Su gestión y adecuada utilización es una de las mayores preocupaciones de la Dirección de Asuntos Económicos de la Armada (DAE), máxima responsable de que así suceda.

Para cumplir con esta misión se necesita controlar cómo, cuándo y en qué se gasta, y asegurar que se están cumpliendo todos los preceptos legales relati-

vos a la contratación, contabilidad y gasto público. El proceso se complica por la dispersión geográfica de las unidades de gasto.

Tradicionalmente, la Armada ha contado con sus propios sistemas de gestión económica que han ayudado a la consecución de sus objetivos. Estas herramientas solían ser soluciones de fortuna que los distintos usuarios creaban para hacer más fácil su trabajo.

Al no estar enlazadas, los datos se registraban sucesivamente en cada una de las aplicaciones distintas que tenían los organismos participantes en la gestión. Esta introducción repetitiva de los mismos datos daba lugar a errores y a discrepancias en la información disponible en los diferentes organismos, lo que originaba importantes esfuerzos para subsanar los errores y casar las bases de datos.

Los procedimientos que se aplicaban a la gestión eran distintos, dependiendo de la zona marítima que los hubiera desarrollado, ya que en definitiva se trataba de diferentes soluciones encontradas por cada usuario a un mismo problema.

La desaparición de la organización territorial junto con la introducción de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación propiciaron la creación de un Sistema Integrado de Gestión Económica, que trabaja *on line* sobre una base de datos única, a la que pueden acceder los usuarios desde cualquier parte. La puesta en funcionamiento de este nuevo sistema ha motivado una revisión a fondo de todos los procedimientos de gestión que se siguen en la Armada. En este proceso de revisión se han aprovechado los esfuerzos realizados por la DAE, en un grupo de trabajo liderado por el Ministerio de Defensa, que definió, elaboró y catalogó los procedimientos de gestión económica, con la idea de establecer el Sistema de Información Económica de la Defensa (SIECODEF). El sistema se ha concebido e implantado acorde con estos procedimientos.

Desarrollo

Los sistemas informáticos de apoyo a la gestión que se estaban utilizando eran incompatibles entre sí. Se consideraban incompletos y alguno de ellos obsoleto desde el punto de vista tecnológico, lo que hacía que su riesgo de colapso fuera muy elevado. Cada organismo trabajaba de una forma independiente, enviando sus documentos contables para que se procesaran en la Dirección de Asuntos Económicos, como paso previo a su remisión al Ministerio de Defensa.

La contabilidad se hacía por áreas de responsabilidad. Así, las autoridades que distribuyen recursos sólo contabilizaban qué parte del presupuesto habían repartido entre las autoridades de gasto y lo que les quedaba, mientras que en el siguiente nivel se contabilizaba el importe recibido de las autoridades anteriores, la parte gastada y el remanente.

Aunque la información disponible era suficiente, su obtención era compleja y requería considerables esfuerzos. Para obtener una visión global del estado económico de la Armada había que recopilar datos dispersos, pertenecientes a varias autoridades, con los problemas de casarlos entre sí que ya se citaron. Además, el sistema no estaba capacitado para los nuevos procesos que la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) y el Ministerio de Defensa estaban desarrollando, tales como la digitalización y la tramitación electrónica de documentos contables, TELCON.

Por todas estas razones, a finales del año 2004 se decidió crear un nuevo Sistema de Gestión Económica de la Armada, llamado «Intendente Montojo», que se ha desarrollado utilizando como modelo de gestión los pasos que se realizan en el trámite de un expediente cualquiera.

En la gestión del recurso financiero intervienen diferentes organismos que se encuentran distribuidos geográfica (antiguas zonas marítimas) y funcionalmente (presupuestos, contabilidad, tesorería, contratación). Las comunicaciones entre los distintos puestos de trabajo de estos organismos se efectúan a través de la Red Corporativa de Defensa de Propósito General.

Se ha establecido la idea fundamental del dato único por el que cada uno de los que componen un expediente se introduce una única vez en el sistema. Para ello, se ha definido quién es el responsable de su grabación, de tal forma que, una vez registrados, son accesibles para los usuarios posteriores, evitándose así su introducción duplicada y la posible generación de errores.

Los responsables de las diferentes áreas funcionales del recurso financiero van añadiendo sus actuaciones hasta la finalización del expediente de acuerdo con esta idea del dato único. Todos los participantes tienen acceso *on-line* a la información necesaria para poder realizar la parte de la gestión que les corresponde, sin necesidad de tener que acudir al expediente físico. Cada nivel de responsabilidad tiene acceso a mayor cantidad de información que los niveles inferiores.

No todos los usuarios tienen habilitados los mismos derechos de introducción y/o modificación de los datos; depende de su nivel de responsabilidad. La corrección de errores y el borrado de datos están reservados a los jefes de los organismos y, en algunos casos, a la sección responsable en la Dirección de Asuntos Económicos.

Además, se ha conseguido una unidad de criterios y procedimientos de todos los organismos participantes, evitando distintas interpretaciones de un mismo hecho económico. No tiene ninguna lógica que ante la misma fase de un expediente se sigan actuaciones y procedimientos distintos, que dependen exclusivamente de la región geográfica donde se producen.

Presupuestos

El ciclo comienza con la elaboración de las Fichas de Necesidades para el ejercicio económico siguiente, de acuerdo con los criterios y directrices establecidos por el Estado Mayor de la Armada y las instrucciones de la Dirección General de Asuntos Económicos. La Sección de Presupuestos de la DAE prepara, dentro de la Propuesta de Presupuesto del Ministerio de Defensa, la parte de la Armada a partir de estas necesidades. A principios de año, tras la aprobación por las Cortes Generales de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, se introduce en el sistema lo que podríamos llamar el Presupuesto de la Armada.

La carga se realiza por grupos estadísticos (1) a los distintos centros de coste que tienen los gestores presupuestarios (AJAL, ALPER y DAE). De esta manera el presupuesto queda cargado de acuerdo con sus distintas clasificaciones orgánica, económica y funcional.

Contabilidad

A continuación, los distintos gestores presupuestarios distribuyen el presupuesto de la Armada entre las autoridades con capacidad de gasto, subdividiendo los grupos estadísticos en asignaciones acordes con las necesidades de cada autoridad. El Módulo de Contabilidad controla estas asignaciones y realiza los documentos contables que correspondan.

Mientras, en el Módulo de Control Económico y de Material (CEM) del sistema se han ido recogiendo las distintas necesidades que tienen las unidades. Tras establecer sus prioridades, la autoridad decide qué necesidades se van a satisfacer, se emite una propuesta de orden de inicio y se redactan los pliegos de prescripciones técnicas.

A continuación, en la Unidad de Ejecución Presupuestaria se inician los correspondientes expedientes de gasto, registrando la orden de inicio, la reserva de crédito, redacción de los pliegos de cláusulas administrativas particulares, la aprobación del gasto y el resto de las actuaciones preparatorias del contrato hasta que, con el inicio de la fase externa, el expediente pasa a las Unidades de Contratación.

(1) Grupo Estadístico: subdivisión de las aplicaciones presupuestarias que permite obtener más información y control del gasto.

Contratación

En estas unidades se realiza, como queda dicho, toda la fase externa de la contratación, de acuerdo con lo previsto en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, hasta llegar a la adjudicación.

El sistema permite controlar la publicación de la licitación, la presentación de ofertas y documentación administrativa, los licitadores que se presentan, las garantías provisionales establecidas, las notificaciones efectuadas y, por último, la adjudicación. También se ha incluido una agenda que permite organizar los diferentes actos públicos en que deba constituirse la mesa de contratación.

Terminadas las actuaciones del Órgano de Contratación con la adjudicación y su fiscalización de conformidad, el expediente vuelve a la Unidad de Ejecución Presupuestaria para la firma del contrato y la constitución de la garantía definitiva. Tras la recepción del material o servicio de conformidad, en el Módulo de Control Económico y de Material (CEM) se liquidará el contrato, lo que dará lugar a la propuesta de pago.

Por último, dentro del sistema, se lleva el control de la rendición de la documentación justificativa al Tribunal de Cuentas, que se efectúa a través de imágenes digitalizadas para la mayor parte de los expedientes o mediante el envío del expediente físico para los expedientes de reposición del anticipo de Caja Fija o para los Libramientos a Justificar.

Tesorería

La mayor parte de los expedientes se pagan en firme a través de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera. Los restantes los pagan directamente los cajeros pagadores (central y periféricos) con cargo al Anticipo de Caja Fija o de Libramientos a Justificar. El Módulo de Tesorería, enlazado con el de Contabilidad, permite el control y gestión de la tesorería puesta a disposición de la Armada, efectúa los pagos que se ordenen, realiza su contabilidad y facilita la presentación de las liquidaciones que por IVA o IRPF deban hacerse ante Hacienda. Así, se puede saber qué expedientes se han pagado y dónde, qué reposiciones de fondos tenemos pendientes de recibir, cuál es la rotación del Anticipo de Caja Fija, etcétera.

Además de los controles citados, el sistema genera toda la documentación justificativa que preceptivamente se entrega mensual, trimestralmente o con la periodicidad que se requiera. También confecciona toda la documentación contable necesaria para el control de los Libramientos a Justificar.

Información

En el Módulo de Explotación DAE se procesa el conjunto de la información introducida por cada uno de los organismos participantes. Como, ahora sí, la información está centralizada y es única, se pueden realizar todos los informes necesarios para el seguimiento, control y toma de decisiones sin tener que recabar datos adicionales a las Autoridades de Gasto.

A partir de estos datos es posible obtener la información económico-financiera de un cuadro de Mando Integral (*Balanced ScoreCard*) que como parte de un sistema de gestión estratégica permitirá conectar los objetivos de la organización con su planificación financiera y presupuestaria. También nos permite medir de un modo sistemático su consecución, proponiendo las acciones correctivas oportunas. El sistema podría proporcionar datos a cualquier otro cuadro de mando que se establezca en el Ministerio.

Sistemas logísticos

Un sistema de información económica no quedaría completo sin conocer qué está pasando en los almacenes. A lo largo del ejercicio se realizan adquisiciones de repuestos y pertrechos cuyo destino final son los almacenes y, al mismo tiempo, de éstos salen otros o los mismos materiales hacia las unidades. Aparece aquí una diferencia entre el gasto presupuestario y el gasto real de las unidades que de alguna forma hay que controlar y reflejar. A este fin se han establecido una serie de protocolos y estándares de intercambio de datos entre aplicaciones (servicios *web*) que permiten la interoperabilidad entre plataformas tan diferentes como el «Intendente Montojo» y los sistemas logísticos de la Armada (SIGMA2 y GALIA).

La importancia de esta mejora es evidente, ya que permite obtener datos de los planes de mantenimiento y de los consumos procedentes de los inventarios. A cambio, suministra a los servicios logísticos la información necesaria sobre la situación de los expedientes realizados para las obras y para la reposición de los almacenes.

Analítica

Cualquier organización necesita tener una contabilidad analítica que le permita saber los costes de sus productos. Conocer las alternativas en el gasto facilitará la toma de decisiones; para ello es necesario saber lo que cuesta cada una de las unidades.

Todo gasto, registrado en la contabilidad presupuestaria o financiera del sistema «Intendente Montojo», está asociado a una categoría de coste especí-

fica y lleva anejo el código UNOR (2) de la unidad beneficiaria del material o servicio, lo que permite su imputación.

Toda esta información se complementa con la obtenida de la Jefatura de Apoyo Logístico, bien directamente mediante consultas o mediante enlaces a sus sistemas logísticos del Estado Mayor de la Armada (días de mar, horas de vuelo, etc...) y de la propia Dirección de Asuntos Económicos (nómina, IRS). El conjunto proporciona el soporte de la contabilidad analítica que nos facilita una información básica sobre el consumo de cada una de las unidades de la Armada.

Otros proyectos y formación

Se trata de un sistema abierto y flexible. Abierto por cuanto puede incorporar nuevos procedimientos que pudieran ser necesarios. Flexible porque los módulos existentes se pueden adaptar a cualquier cambio normativo o de procedimiento que se establezca. Debido a que la normativa se va modificando para adaptarse a las nuevas tecnologías, el sistema «Intendente Montojo» está concebido para poder hacer frente fácilmente cualquier modificación que en un futuro se produzca.

La Inspección CIS del Ministerio de Defensa ha puesto en marcha en cada ejército un programa piloto para la implantación de la firma electrónica. Este procedimiento resultará imprescindible en cualquier sistema de información que se diseñe y es un requisito para la implantación del mundo sin papel que el futuro demanda. El «Intendente Montojo» es el único programa de la Armada en que se está desarrollando este proyecto y, al mismo tiempo, es el único sistema de gestión económica en el ámbito de la Defensa que trabaja en esta dirección.

Para poner en marcha la firma electrónica y alcanzar el objetivo del expediente electrónico se necesita la participación del Cuerpo de Intervención; por ello se está trabajando junto a la Intervención Delegada del Cuartel General de la Armada en un módulo específico que les permita realizar todas sus actuaciones dentro del sistema.

El sistema se complementará con un programa de formación en dos niveles. Primero a través de la enseñanza en los centros de formación de la Armada, donde se prepara a los oficiales y suboficiales, usuarios potenciales del sistema. El segundo nivel se establece mediante los cursos que se impartirán por la Universidad Virtual Corporativa de la Armada (UVICOA), lo que

(2) UNOR: código asociado a cada unidad que la identifica y al mismo tiempo la sitúa dentro de la Organización.

permitirá mejorar la calidad del aprendizaje facilitando el acceso a la educación y la información de los utilizadores mediante el uso de las nuevas tecnologías multimedia y de internet (*e-learning*).

«Montejo-Gespres»

La aplicación que dio origen al sistema «Intendente Montejo» se remonta a finales de los años noventa, bajo la denominación de WinSE. En su momento la Armada autorizó al Órgano Central para que a partir de esta aplicación fuera desarrollando la suya propia que, bajo una configuración específica y la denominación de «Gespres», apoya desde entonces a la gestión de sus tres servicios presupuestarios. La evolución hacia el sistema «Intendente Montejo» no ha representado más que otro salto de calidad en este producto. Actualmente, el conjunto «Montejo-Gespres» gestiona más del 50 por 100 del presupuesto de Defensa y cuatro de los seis servicios presupuestarios. Aunque trabajan como dos sistemas independientes, su origen es común, y las mejoras que se aportan, unas veces por el Órgano Central y otras por la Armada, son trasladadas a la otra parte.

Conclusiones

Toda la gestión económica de la Armada se encuentra recogida en un sistema informático de apoyo que, trabajando *on line* sobre una base de datos única, facilita la gestión económica de los recursos de la Armada, unificando criterios y procedimientos.

Este sistema «Intendente Montejo» apoya la gestión económica de la Armada, proporciona datos para esta gestión y para la toma de decisiones y en su desarrollo se han tenido en cuenta los procedimientos unificados de SIECODEF.



LAS NUEVAS SITUACIONES ADMINISTRATIVAS DEL SOLDADO Y MARINERO PROFESIONAL: ESPECIAL REFERENCIA A LA SITUACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALES

Juan Luis ZÁRATE FERNÁNDEZ-CID



Introducción



A definitiva liquidación del servicio militar obligatorio en España en 2001 (1) y la subsiguiente introducción de la figura del soldado o marinero profesional hicieron que las puertas de las llamadas «situaciones administrativas», tradicionalmente acotadas al personal funcionario civil y militar de carrera, se fueran abriendo paulatinamente a esta nueva categoría de personal.

Y es que en los últimos años han entrado en vigor importantes normas jurídicas que han contribuido a ir alterando o, si se quiere, matizando aún más el perfil de la relación jurídica que mantiene el soldado y marinero con la administración militar: la más importante entre todas ellas es la Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería desarrollada entre otros por el RD 1411/2006 de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de ascenso y acceso a

(1) La Disposición Adicional decimotercera de la Ley 17/1999 de 18 de mayo suspendía la prestación del servicio militar obligatorio a partir del 31 de diciembre del año 2002, aunque el RD 247/2001 de 9 de marzo adelantaba dicha fecha un año, es decir, a 31 de diciembre de 2001.

la condición de permanente para Tropa y Marinería. La citada ley ha sido sin duda la más ambiciosa en el terreno de lo que se ha venido a denominar «funcionarización» (2) de la carrera del soldado y marinero.

Sirva el siguiente esquema para clarificar el distinto modo en que puede definirse en la actualidad la condición jurídica del soldado o marinero —en esencia, estatutaria o de especial sujeción— (siguiendo a Allí Turrillas) (3), a través de las distintas etapas del itinerario que atraviesa:

- En fase de *formación*: condición de militar.
- En fase de *compromiso inicial* (máximo seis años): condición de militar y profesional.
- En fase de *compromiso de larga duración* (hasta los 45 años de edad): igualmente condición de militar y profesional, pero con importante ampliación de derechos propios del militar de carrera (trienios, derechos pasivos, ampliación de situaciones administrativas, devengo de primas, etcétera.)
- En fase de *permanente* (hasta los 58 años de edad, en que pasa a la situación de reserva): militar, profesional y, además, de carrera.

La Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería Profesional, otorga a este personal —en sus fases de «compromiso de larga duración» y «permanente»— una de las notas características que distinguen inequívocamente a todo funcionario de carrera: la posibilidad de atravesar un gran número de situaciones administrativas distintas a la de servicio activo, prácticamente todas menos la de reserva, para el soldado o marinero de larga duración (inexistente, por lo demás, para el funcionario civil ordinario).

Las situaciones administrativas del soldado y marinero profesional: de la Ley 17/1989 a la Ley 39/2007 de la Carrera Militar

Las primeras referencias legales a las situaciones administrativas de los militares de Tropa y Marinería las encontramos en el artículo 110 de la antigua Ley 17/1989, de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, si bien con alcance exclusivo y con carácter muy limitado para

(2) El término «funcionarización» del militar como fenómeno social, político y económico dentro de las Fuerzas Armadas es tratado con singular maestría por FAJARDO TERRIBAS, Roberto, en su obra *Aspectos económicos de la reforma militar de Gutiérrez Mellado: hacia la funcionarización económica*. Ed. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, octubre de 2000.

(3) ALLÍ TURRILLAS, Juan Cruz: *El Soldado Profesional: Estudio de su Estatuto Jurídico*, Ed. Aranzadi, 2002, pp. 150-151.



Aferrando velas en el *Juan Sebastián de Elcano*. (Foto: J. Martínez Gómez).

los llamados entonces «militares de empleo con la categoría de Tropa y Marinería profesional». Sin ánimo de entrar de lleno en sus no lejanos orígenes históricos, me limito a recordar que eran éstos los herederos de los desaparecidos «voluntarios especiales», creados por la antigua Ley 8/1984 de 8 de junio del Servicio Militar, e integrados después en la nueva condición de «empleo» por la disposición adicional sexta de la Ley Orgánica 13/1991, de 20 de diciembre, del Servicio Militar (4).

La Ley 17/1999, de 17 de mayo, del Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas (LRPMP), citaba en su artículo 138.1 las seis situaciones en las que se podían encontrar todos los militares profesionales —servicio activo, servicios especiales, excedencia voluntaria, suspenso de empleo, suspenso de funciones y reserva—, aunque exceptúa de la aplicación de dos de ellas

(4) Esta Ley Orgánica 13/1991 ha mantenido durante años una vigencia agónica, ampliamente desbordada por la realidad, hasta que, por fin, otra de igual rango, la Ley Orgánica 05/2005 de Defensa Nacional, liquidase esa situación de letargo e interinidad, preparando así el camino a una ley ordinaria, la 8/2006, para abordar sistemática y globalmente el nuevo estatuto del MTMP.

—servicios especiales y reserva— aunque exceptúa de la aplicación de dos de ellas —servicios especiales y reserva— a los militares de complemento y a los MTMP con una relación de servicios de carácter temporal.

Sin embargo, el veto de servicios especiales al soldado o marinero temporal quedaba derogado por el apartado 4.º del artículo 9 de la más reciente Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería (LTM), que dispone que el MTMP que haya suscrito un «compromiso de larga duración» pueda pasar a la situación de «servicios especiales y excedencia voluntaria en los mismos supuestos y condiciones que los militares de carrera, salvo por la causa de resolución prevista en el artículo 10.2 d)» (es decir, por ingreso en otro cuerpo o escala de la Administración, lo que llevaría aparejado la resolución automática del compromiso de larga duración). Respecto a la reserva, nada se dice, luego hay que entender que la misma permanece vedada a este personal.

El giro es grande, pues antes de la entrada en vigor de la Ley 8/2006 de TM, el encontrarse un «MTMP de carácter temporal» en «una de las circunstancias por las cuales un militar de carrera pasaba a la situación de servicios especiales» suponía nada menos que la automática resolución del compromiso (artículo 148.3 h) de la Ley 17/1999 RPMP).

Llegamos así a la nueva Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar, la cual, con una técnica jurídica más depurada que la utilizada en la legislación anterior, realiza un recorrido por las diversas situaciones clasificando al diferente personal potencialmente acreedor de las mismas con los calificativos de: «militar profesional» (incluyendo aquí al MTMP durante el compromiso inicial), «militar de carrera» (aquí se engloba al MTMP de carácter «permanente»), o «militar de Tropa y Marinería con compromiso de larga duración». A cada grupo le asigna diversos efectos jurídicos situacionales, eso sí, manteniendo la posibilidad, claramente establecida ahora en su artículo 109.1, del pase a servicios especiales para los MTMP de larga duración, y reservando la excedencia por prestación de servicios en el sector público, así como la de reserva, para los militares de «carrera» (incluyéndose aquí a la Tropa y Marinería permanente).

Supuestos y efectos del pase a servicios especiales por los militares de Tropa y Marinería con una relación de servicios de carácter temporal

Antes de proseguir debemos intentar construir una definición de la situación administrativa de servicios especiales como aquella vicisitud que puede atravesar la carrera del militar profesional al pasar a ocupar ciertos puestos o cargos públicos o privados fuera de Defensa, cuyas especiales características o connotaciones, ya sean políticas, económicas, de interés para la defensa o de provecho para la comunidad en general —nacional o internacional— son consideradas por el legislador como de interés público y, por ende,

merecedoras de ciertos efectos jurídicos de protección para el interesado: principalmente la consideración «como de» cumplimiento de servicios efectivos en su cuerpo y escala de origen y la circunstancia de quedar desligado durante ese tiempo del régimen de derechos y deberes propios del personal militar.

Sus orígenes más cercanos debemos buscarlos en las siguientes normas jurídicas: la Ley de 17 de julio de 1958 que crea la situación de «servicios civiles» y «expectativa de servicios civiles»; el Real Decreto-Ley 10/1977 de 8 de febrero que crea la llamada «situación especial» para separar del servicio activo a aquellos militares que, con rango de general, venían ocupando puestos políticos al inicio de la transición; el Real Decreto 734/1979, de 9 de marzo, que creó la situación de «supernumerario» en sus dos versiones de «interés civil» e «interés militar»; y por último, la situación de «servicios especiales», creada a semejanza de la Ley 30/1984, de la Función Pública, por la Ley 17/1989.

Desde abril de 2006, las vicisitudes que habilitaban el pase de dicho personal a servicios especiales se recogieron, primero, en el artículo 140.1 de la Ley 17/1999 del RPMP (por remisión a dicha norma del artículo 9.4 de la Ley 8/2006 de TMP), y a continuación, desde el 1 de enero de 2008, en una versión con una casuística más amplia que la anterior, por el artículo 109.1 de la nueva Ley 39/2007 de la Carrera Militar, siendo esquemáticamente las siguientes:

- a) Sean designados miembros del Gobierno o de los órganos de gobierno de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, miembros de las instituciones de la Unión Europea o de organizaciones internacionales, o sean nombrados altos cargos de las citadas administraciones públicas o instituciones.
- b) Sean autorizados por el ministro de Defensa para realizar una misión por periodo determinado superior a seis meses en organismos internacionales, gobiernos o entidades públicas extranjeras o en programas de cooperación internacional.
- c) Sean nombrados para desempeñar puestos o cargos en organismos públicos o entidades dependientes o vinculados a las Administraciones Públicas que, de conformidad con lo que establezca la respectiva administración pública, estén asimilados en su rango administrativo a altos cargos.
- d) Sean designados como candidatos a elecciones para órganos representativos públicos en ejercicio del derecho de sufragio pasivo o resulten elegidos en las mismas.
- e) Sean elegidos por las Cortes Generales o las asambleas legislativas de las comunidades autónomas para formar parte de los órganos constitucionales o de los órganos estatutarios u otros cuya elección corresponde a las cámaras y a las asambleas legislativas de las comunidades autónomas.



Banderas tradicionales (Foto: C. González Martín).

- f) Presten servicios en el Tribunal Constitucional, Defensor del Pueblo, Consejo General del Poder Judicial y Tribunal de Cuentas.
- g) Presten servicios en el Tribunal Supremo o en otros órganos jurisdiccionales.
- h) Presten servicios en los gabinetes de ministros y secretarios de Estado en puestos orgánicos no relacionados.
- i) Sean autorizados por el ministro de Defensa a participar en el desarrollo de programas específicos de interés para la defensa en entidades, empresas u organismos ajenos al Ministerio de Defensa.
- j) Adquieran la condición de personal estatutario permanente del Centro Nacional de Inteligencia.
- k) Adquieran la condición de personal estatutario de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, en el caso de que no ocupen puestos orgánicos relacionados con seguridad y defensa en esta organización.

Entre todas ellas, parece claro que los supuestos contemplados en las letras a), b), i) , j) y k) son, por su propia naturaleza —puestos en la Unión Europea, OTAN u otros organismos internacionales, CNI, programas de interés para la

Defensa, etc.—, los que podrían acaparar la mayor parte de expedientes de pase a «servicios especiales» a tramitar por la Subsecretaría del Ministerio de Defensa ante las peticiones procedentes de los MTMP durante la fase de «larga duración», siempre que, obviamente, dichos puestos relativos a seguridad y defensa no se encontrasen catalogados ya en las plantillas orgánicas de personal militar como puestos de «servicio activo».

Pero mención especial merece el apartado a), el cual viene ocupando uno de los primeros puestos en la estadística de pase a servicios especiales en el Ministerio de Defensa, y es que el ser «nombrados miembros de las instituciones de la Unión Europea o de las organizaciones internacionales» tan sólo requiere de la existencia de un «nombramiento» obtenido tras el correspondiente proceso selectivo, expedido por cualquiera de las tradicionales organizaciones internacionales de Seguridad y Defensa colectivas, incluidas las misiones de paz que éstas lanzan (ONU, OTAN, OSCE, UE, etc.), así como de cualquiera de las llamadas «agencias» que, bajo descentralización funcional, gestionan áreas temáticas correspondientes a aquellas organizaciones.

Es de destacar que se trata muchas veces de ocupaciones o puestos con gran oferta de trabajo, no demasiada demanda y bien retribuidos, quizá por la singular ubicación y condiciones rigurosas de sus escenarios, y que están o pueden estar relacionados con la formación técnico militar del soldado o marino y, lo que es más, muy posiblemente con su área de especialización, circunstancia ésta muy cotizada en el actual mercado laboral.

Los efectos jurídicos generales de la situación de servicios especiales son:

- El tiempo permanecido en la situación de servicios especiales es computable a efectos de tiempo de servicios, trienios y derechos pasivos.
- El militar profesional en situación de servicios especiales puede ascender si tiene cumplidas las condiciones de ascenso establecidas en la ley, es decir, cubiertos ciertos tiempos y habiendo ocupado determinados destinos en su caso (5). Durante el tiempo de permanencia en la situación de servicios especiales, el militar profesional deja de estar sujeto al régimen general de derechos y obligaciones del personal de las Fuerzas Armadas y a las leyes penales y disciplinarias militares. Respecto a los efectos retributivos ligados a la situación de servicios

(5) Excepción hecha para el personal militar profesional en servicios especiales del CNI que hayan adquirido la condición de «personal estatutario» de dicho organismo autónomo, el cual se entiende que cumple los tiempos de mando o función. (Disposición Final Primera del Real Decreto 327/2004, de 27 de febrero, por el que se modifica el Estatuto del Personal del Centro Nacional de Inteligencia que modifica el Reglamento de Evaluación y Ascensos del Personal Militar Profesional, aprobado por el Real Decreto 1064/2001, de 28 de septiembre).

especiales, el artículo 6 del Real Decreto 1314/2005 de 4 de noviembre de Retribuciones del Personal Militar fija el siguiente régimen:

- En la situación de servicios especiales se percibirán las retribuciones del puesto o cargo efectivo que se desempeñe y no las que correspondan por la condición militar.
Excepcionalmente, cuando las retribuciones por trienios y pensiones de recompensas y mutilación reconocidas, así como la parte proporcional de la paga extraordinaria correspondiente, en su caso, a los trienios y pensiones citadas en el artículo 2.4 no pudieran ser percibidas con cargo a los correspondientes presupuestos del organismo en que se preste servicio, deberán ser reclamadas y abonadas en tal concepto por la correspondiente pagaduría del Ejército al que se pertenezca o por la Pagaduría del Organo Central para el Personal perteneciente a los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas, previa acreditación de dicha circunstancia, al objeto de evitar una posible duplicidad en la reclamación.

Como regla general, el tiempo transcurrido en esta situación no es objeto de valoración en las evaluaciones y clasificaciones para la promoción a empleos, cursos o destinos especiales, con la única excepción del apartado g) del artículo 141.1 de la Ley 17/1999 (hoy 109.1 letra i) de la LCM): «Cuando sean autorizados por el Ministro de Defensa a participar en el desarrollo de programas específicos de interés para la defensa en organismos, entidades o empresas ajenos al Ministerio de Defensa». En efecto, por mandato del Real Decreto 1064/2001 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Evaluaciones, Clasificaciones y Ascensos del Personal Militar, la OM 84/2002, de 18 de mayo, modificada por la OM 53/2003 de 3 de mayo, sólo se permite la valoración de los puestos en «servicios especiales autorizados por el Ministerio de Defensa para participar en programas específicos de interés para la Defensa» (Disposición adicional única). En sentido contrario, el resto de las vicisitudes propias de la situación de servicios especiales no recibe valoración alguna, salvo en casos muy puntuales como en del Ejército del Aire cuando se prestan servicios en las agencias de la OTAN, Eurofighter 2000 and Tornado Management Agency (NETMA) y en la Organización Conjunta de Cooperación de Armamentos (OCCAR) (6).

La anterior restricción pudiera hacer recomendable, si la evolución de las circunstancias así lo demandase, modificar el vigente real decreto de Evaluaciones y Clasificaciones, así como su reglamentación derivada (órdenes

(6) Instrucción 57/2003, de 8 de mayo, del subsecretario de Defensa, BOD núm. 90, de 12 de mayo.

ministeriales e instrucciones de desarrollo), para incluir como puntuables o baremables determinados puestos a desempeñar en organizaciones y misiones internacionales (letras a), b) y k) del 109.1 de la LCM), junto a los supuestos ya resueltos del personal estatutario permanente del CNI y los relativos a programas específicos de interés para la defensa en organismos, entidades o empresas ajenos al Ministerio de Defensa.

Y las razones parecen claras: la contabilización de ese tiempo, no sólo como de servicio efectivo, sino como mérito evaluable por Defensa, fomentaría el reingreso al servicio activo del soldado y marinero de «larga duración», el cual, teniendo en cuenta la valiosa experiencia acumulada en procesos técnicos —logísticos, informáticos, comunicaciones, administración, etc.— adquiridos en misiones de seguridad y defensa, podría razonablemente ser seleccionado para acceder a la condición de «soldado o marinero permanente». No sólo eso, Defensa además se habría ahorrado una fuerte inversión en su proceso de perfeccionamiento y especialización.

En resumen, si inteligente fue la intención del legislador de la Ley 8/2006 al permitir el pase a la situación de servicios especiales a la tropa y marinería temporal —pues ello contribuía a incentivar el «reenganche» de los que terminaban su compromiso inicial—, no menos inteligente pudiera ser que en una futura reforma se crease el marco adecuado para fomentar su posible reingreso al servicio activo desde los «puestos civiles» ocupados, muchos de ellos de gran utilidad para la Defensa. Quizá esto guarde cierta relación con lo que vaticinó Janowitz en el futuro contexto de cambio de las Fuerzas Armadas hacia una fuerza policial, al señalar que «el soldado profesional del futuro desarrollaría más y más conocimientos y orientaciones que son propias de la Administración civil» (7).

Conclusiones

La definitiva liquidación del servicio militar obligatorio en España en 2001 y la introducción de la figura del soldado o marinero profesional han hecho que las puertas de las llamadas situaciones administrativas se fueran abriendo paulatinamente a esta nueva categoría de personal, siendo la Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería Profesional, la más ambiciosa en la concesión de derechos y beneficios durante la carrera del soldado y marinero.

Se otorga a este personal —en sus fases de «compromiso de larga duración» y «permanente»— una de las notas características que distinguen

(7) JANOWITZ, MORRIS: *The Professional Soldier, 1971*, p. 527. Ed. Secretaría General Técnica, Ministerio de Defensa, 1990.

inequívocamente a todo funcionario de carrera: la posibilidad de poder atravesar un gran número de situaciones administrativas distintas a la de servicio activo, prácticamente todas menos la de reserva para los de larga duración.

La Ley 8/2006, de 24 de abril, de Tropa y Marinería Profesional permite que el MTMP que haya suscrito un «compromiso de larga duración» pueda pasar, entre otras, a la situación de «servicios especiales».

Entre todas las vicisitudes que permiten el pase a esa situación es de esperar que, debido a la coyuntura estratégica internacional, los supuestos que más frecuentemente se den sean los relacionados con puestos civiles en organizaciones internacionales y misiones de apoyo a la paz.

Sin embargo, la reglamentación actual que rige las Evaluaciones y Clasificaciones del Personal Militar sólo permite valorar, y con bajo coeficiente, un caso muy concreto: los puestos en «servicios especiales autorizados por el Ministerio de Defensa para participar en programas específicos de interés para la Defensa».

En un futuro no lejano pudiera ser aconsejable crear el marco legal para poder incluir como puntuables o baremables determinados puestos logísticos, administrativos y técnicos que, aun no estando incluidos en el listado de vacantes orgánicas propias del servicio activo, sí estuviesen claramente relacionados con la seguridad y la defensa promovida por las organizaciones y misiones internacionales, en pie de igualdad cuando estos puestos son ocupados estando en «servicio activo».

La contabilización de ese tiempo, como mérito evaluable por Defensa, impulsaría el reingreso del soldado o marinero de «larga duración» al servicio activo, el cual podría verse seleccionado para acceder a la condición de «soldado o marinero permanente».

BIBLIOGRAFÍA

- ALLI TURRILLAS, Juan Cruz: *El Soldado Profesional: Estudio de su Estatuto Jurídico*, Ed. Aranzadi, 2002.
- FAJARDO TERRIBAS, Roberto: *Aspectos económicos de la reforma militar de Gutiérrez Mellado: hacia la funcionarización económica*. Ed. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, octubre de 2000.
- JANOWITZ, MOITIS: *The Professional Soldier, 1971*. Ed. Secretaría General Técnica, Ministerio de Defensa, 1990.
- Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados. Proyecto de Ley de la Carrera Militar, núm. 114.1 de 1 de diciembre de 2006.

RELACIONES CÍVICO-MILITARES EN OPERACIONES DE PAZ (CIMIC)

Diego CÁNOVAS CÁNOVAS



Introducción



N estas pocas líneas pretendemos exponer el concepto general de CIMIC, así como la necesidad de su existencia a la luz de las nuevas formas de actuación de las Naciones Unidas (ONU) en los conflictos armados, y más concretamente en los periodos posteriores a dichos conflictos, durante los cuales tienen lugar las operaciones de reconstrucción nacional. Las operaciones genéricamente llamadas de mantenimiento de la paz han experimentado un desarrollo sin precedente en los últimos tiempos. Hasta hace unos años dichas operaciones se llevaban a cabo mediante fuerzas militares ligeras, que ocupaban zonas de interposición entre dos beligerantes, pero hoy en día las operaciones de mantenimiento de la paz resultan ser, en la mayoría de los casos, de una enorme complejidad y peligrosidad. En el informe «Un programa para la paz», que el entonces secretario general de la ONU Boutros Boutros Gali presentó a los Estados miembros en junio de 1992, proponía la creación de los siguientes elementos:

- Fuerzas de despliegue preventivo: no consistirían solamente en fuerzas militares, sino también de ayuda humanitaria imparcial, conciliación, presencia policial, etc. Siempre a petición del estado afectado.
- Fuerza militar: constituida de acuerdo con los convenios previstos en el art. 43, para lograr así su fácil y rápida disponibilidad.
- Unidades de resguardo de la paz: formadas como medida provisional a tenor del art. 40, actuando bajo mandato del secretario general, previa autorización del Consejo de Seguridad. Deberían estar suficientemente armadas y tener la facultad de reaccionar ante las agresiones para mantener el cese de fuego establecido.

- Fuerzas de consolidación de la paz: cuya misión iría más allá de lo militar, pues se trataba de asegurar la paz mediante el desarrollo de instituciones e infraestructura. Por ello estarían constituidas tanto por componentes militares como policiales y civiles.

A partir de aquí se puede hablar no sólo de una «taxonomía» de las operaciones de paz, sino del estatus de las fuerzas que actúan bajo mandato de la ONU. Y es en ese último apartado —fuerzas de consolidación de la paz— donde pretendo encajar este sencillo trabajo.

Concepto teórico

Cuando en 1996 Adam Roberts publicó en un Adelphi Paper (1) su trabajo «Humanitarian Action in War» («Acciones Humanitarias en la Guerra»), surgió la cuestión de cómo dos actividades tan opuestas —acción humanitaria y guerra— habían terminado relacionándose de forma tan estrecha. El mismo Roberts plantea en su introducción que, en una era de comunicación global, la opinión pública de los países democráticos pide que se tomen iniciativas concretas para aliviar el sufrimiento de la población civil, víctima principal de las guerras y de los desastres humanitarios (2). Como consecuencia, un número cada vez mayor de países viene aportando fuerzas para participar en operaciones de paz. Para algunos de ellos ese compromiso ha pasado a ocupar un lugar destacado entre las misiones asignadas a sus fuerzas armadas.

Al comienzo de los años noventa, cuando se multiplicó el número de operaciones de paz, no existía un conocimiento profundo de cómo desenvolverse en ese tipo de misiones. Uno de los problemas más importantes era, sin duda, la reacción que producía el despliegue de contingentes militares entre la población local y las organizaciones civiles encargadas de la ayuda humanitaria. Las relaciones cívico-militares en operaciones de paz han sido siempre de vital importancia para el éxito de la misión. La cooperación cívico-militar no es, por tanto, un fenómeno nuevo; sin embargo, el creciente número de operaciones de paz y de acciones ante emergencias humanitarias ha puesto de manifiesto la necesidad de establecer mejores canales de comunicación entre los actores civiles y militares en esas tareas, demostrando a su vez la necesidad de sumar esfuerzos para lograr una mayor coordinación en beneficio de la misión.

(1) www.iiss.org/publications/adelphi-papers

(2) ROBERTS, Adam: *Humanitarian Action in War*, Adelphi Papers, 305, ISS, Oxford University Press, Oxford, 1996.

Analizando las dificultades que genera esta cooperación, puede observarse la importancia que adquieren las percepciones mutuas entre los participantes en la operación, manifestándose claramente la trascendencia de los aspectos relativos a las diferencias culturales en la interacción cívico-militar (3). Cuando estas diferencias culturales no se advierten adecuadamente, o cuando las percepciones de los diferentes actores están sustentadas en fundamentos erróneos o determinados prejuicios, suelen aparecer los desencuentros entre los contribuyentes, emergiendo disparidades que podrían afectar el cumplimiento de la misión. Por ello, resulta de capital importancia la identificación previa de las barreras culturales y de las falsas percepciones que puedan tener lugar y que podrían provocar el consiguiente distanciamiento entre los participantes en la operación, lo que obliga a identificar mecanismos que permitan mejorar la vinculación.

Las diversidad de perspectivas y objetivos que los heterogéneos participantes suelen poseer respecto de la misión es un elemento favorecedor de la anarquía, que puede interferir en la necesaria armonía y colaborar finalmente al fracaso en las tareas de cooperación cívico-militar. Resulta obvio que toda falta de coordinación entre los elementos civiles y militares en el terreno tendrá efectos directos sobre la población civil, desplazados y refugiados, quienes deben ser, en definitiva, los beneficiarios directos de las acciones.

En estos complejos procesos de interrelación, las estructuras de coordinación son de gran importancia en las tareas de enlace y apoyo que involucran a los elementos militares con las organizaciones y agencias civiles, sean o no gubernamentales. Y es que toda operación militar, tanto en la guerra como en la paz, posee una dimensión civil (4). La dimensión civil en las operaciones de paz viene dada por la inevitable presencia de elementos civiles en el escenario en el que se desarrollan las operaciones: además de la población civil local, funcionarios, voluntarios o colaboradores de organizaciones internacionales.

La primera estructura de coordinación, denominada CMOC (Civil-Military Operation Center), fue establecida en Somalia (5) en diciembre de 1992, y fue considerada una de las más importantes iniciativas a la hora de analizar las lecciones aprendidas (6). La denominación puede ser variada, conforme a la

(3) Entiéndase aquí el término «cultura» principalmente como conjunto común de prácticas habituales.

(4) PAZ, José Gabriel: *La Coordinación entre las ONG/OI y las Fuerzas Armadas en las operaciones de paz: salvando diferencias culturales*, 2002.

(5) Un antecedente del CMOC fue el CORDS (Civilian Operations Rural Development Support) que estableció el gobierno estadounidense para la coordinación interagencias en Vietnam a partir de 1966.

(6) ALLARD, Kenneth: *Somalia Operations: Lessons Learned*. Washington, DC: National Defence University Press, 1995.

naturaleza de la operación o la doctrina que le da origen. Así, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) denomina a dicha estructura CIMIC (Civil-Military Coordination), denominación que ha sido adoptada por las Fuerzas Armadas españolas.

CIMIC

El término CIMIC ha ido ganando adeptos a lo largo de los últimos años. Aunque solamente se ha intentado definir el término en serio a partir de la implicación de la OTAN en los Balcanes, ha estado utilizándose durante algún tiempo sin entenderse bien su significado. Esta confusión ha demostrado ser un obstáculo para debatir plenamente sobre un aspecto clave del papel que debe desempeñar la OTAN en la resolución de conflictos del futuro: concretamente, hasta qué punto se deben emplear las fuerzas militares fuera de sus roles tradicionales.

La OTAN se ha visto implicada tanto en actividades humanitarias como de reconstrucción, bien para evitar sufrimientos humanos inaceptables, bien porque las demás organizaciones o autoridades civiles con el mandato de hacerlo no estaban preparadas para satisfacer las necesidades, o en ambos casos. Por consiguiente, la OTAN ha reconocido plenamente la necesidad de establecer los procedimientos, doctrina, adiestramiento y recursos físicos necesarios para operar en este entorno (7).

El CIMIC es, de una forma bastante simple, la coordinación y cooperación que un mando de la OTAN lleva a cabo con todos los actores civiles dentro de su área de operaciones para realizar su misión. El problema surge cuando se intenta definir dónde acaba su misión y dónde empieza la de los civiles. ¿Cómo se enfrenta al hecho de la existencia de una gama tan amplia de actores civiles? ¿Cómo conseguir la cohesión de las estructuras organizativas militares con las civiles, más relajadas, incluso cuando existe un consenso acerca de cuestiones tan serias como los objetivos finales a alcanzar?

Antes de entrar a ver los mecanismos para la materialización del CIMIC, conviene recordar qué no es el CIMIC:

- El CIMIC no significa asistencia militar a las autoridades civiles. Esto tiene lugar cuando autoridades civiles requieren de las fuerzas militares que lleven a cabo una misión particular porque éstas disponen de los recursos necesarios. Podría abarcar desde la colocación de sacos de arena para evitar inundaciones hasta la ayuda necesaria en caso de

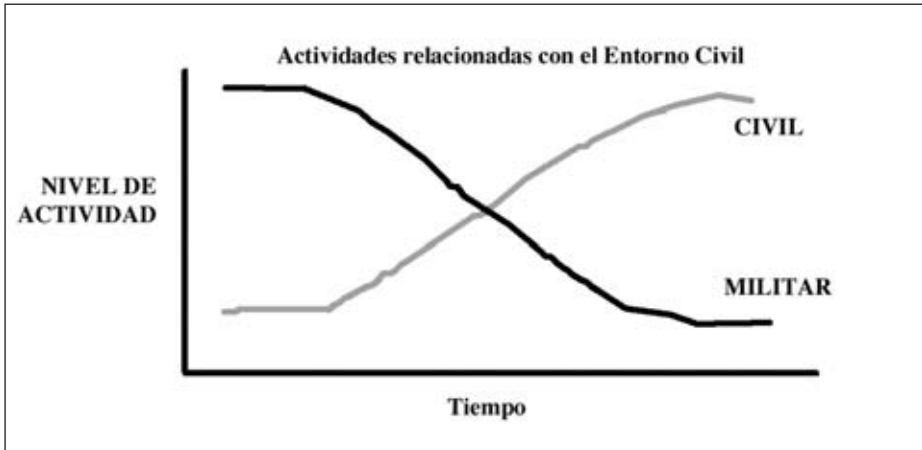
(7) Desarrollado en Bi-SC 86-2 y denominado como CIMIC 2000.

- terremotos. Para llevar a cabo tales acciones se asigna a las Fuerzas Armadas una misión específica durante un tiempo determinado, y operan bajo la dirección civil en todo momento.
- El CIMIC no es una Unidad de Planificación de Emergencias Civiles que implica, principalmente, la protección de poblaciones civiles nacionales.
 - El CIMIC no es Asuntos Civiles. Ésta es una capacidad nacional autónoma para operar en el mismo entorno. La diferencia clave es que el CIMIC incorpora procedimientos para la integración completa de actividades relacionadas con el entorno civil en el esfuerzo operativo principal y que está bajo el control directo de los mandos. Los medios de Asuntos Civiles se pueden encontrar entre los recursos que se pueden abordar a través del proceso del CIMIC, pero que solamente se emplean si la misión del comandante los autoriza. De hecho, mucho de lo que se ha conseguido en los Balcanes no se podría haber conseguido sin tales medios.
 - El concepto que quizá encierra mayor dificultad es el de «reconstrucción nacional». Estrictamente hablando, la OTAN no realiza labores de «reconstrucción nacional». Esta área de actividad descansa en la Comunidad Internacional. Sin embargo, la acción de la OTAN contribuye inevitablemente a la «reconstrucción nacional». Este hecho hace que surja la cuestión de hasta dónde llega esta relación y en qué modo debe ser incidental.

Por tanto, si aceptamos este nivel de implicación como inevitable, ¿hasta dónde se debería llegar y cuáles son los procedimientos que deben regir? La figura (página siguiente) ilustra la doctrina comúnmente aceptada en la actualidad. Conforme toman control las organizaciones civiles y las autoridades locales, debe ir disminuyendo la implicación de las Fuerzas Armadas en las respectivas áreas de responsabilidad, hasta el punto en el que tiene lugar la «transición» de responsabilidades.

En palabras del teniente coronel del Ejército británico J. W. Rollins, ésta es una representación muy simple, porque existirán muchas líneas que unan diferentes actividades y por consiguiente también muchos «puntos de transición». Por supuesto, concluye este oficial, que si las líneas de acción sobre el terreno no se conducen de manera adecuada, se llegará a la indeseable situación que podría representarse gráficamente como dos líneas, la militar y la civil, que correrían paralelas sin llegar a cortarse nunca; es decir, sin que se produjera una «transición».

De acuerdo con la publicación AJP-9 de la OTAN, se define el CIMIC como «La coordinación y cooperación, en apoyo de la misión, entre el comandante de la fuerza de la OTAN y los actores civiles, incluyendo la población nacional y las autoridades locales, así como las organizaciones y agencias no



Correlación de la implicación civil y militar en actividades relacionadas con el entorno civil (8).

gubernamentales, nacionales e internacionales». (9). Además, según la publicación mencionada anteriormente, la aplicación del CIMIC viene condicionada por cuatro factores:

- a) Las actividades del CIMIC forman una parte integral del plan del comandante de la Fuerza Conjunta, se llevan a cabo en apoyo de su misión y están relacionadas con la implementación de la estrategia general y la adquisición de un estado final sostenible y estable.
- b) El personal integrante del CIMIC del Mando está completamente integrado en su cuartel general, dispone de una visión completa y está autorizado a coordinar las actividades del CIMIC en el área de operaciones.
- c) En la cooperación con una gama amplia de organismos civiles, las fuerzas de la OTAN, hasta donde sea posible y dentro del alcance de los medios y capacidades militares, darán cabida y apoyarán las actividades de estos organismos, siempre y cuando esto no comprometa la misión.
- d) Las actividades del CIMIC se llevan a cabo con el objetivo de conseguir oportunamente la transición de esas funciones a las organizaciones o autoridades civiles adecuadas.

(8) ROLLINS, J. W.: *Civil-Military Co-operation (CIMIC) in Crisis Response Operations. The Implications for NATO*. UK Army.

(9) MC 411/1.

Parece claro, a tenor de lo expuesto hasta ahora, que el CIMIC trabaja para el Mando de una misión que tenga que afrontar un escenario en el que actores de diferente naturaleza juegan un papel relevante.

Finalmente, y teniendo en cuenta esta diferencia de naturaleza, son muchos los autores que ponen el acento en las divergencias de enfoque y puntos de vista, sobre todo a partir de las hondas diferencias entre la naturaleza militar y civil de los actores y su propia estructura organizativa, así como —por qué no mencionarlo— algunos prejuicios por parte de la totalidad de dichos actores. En cualquier caso, cabe resaltar que el cumplimiento de la misión prevalece frente a otras consideraciones.

Conclusión

La naturaleza de las nuevas misiones de mantenimiento de la paz, en las que fuerzas internacionales bajo mandato de la ONU se ven envueltas en tareas de apoyo a la reconstrucción nacional, hace que los ejércitos se simplifiquen en misiones que van más allá de su ámbito de actuación tradicional.

El informe «Un programa para la paz» de Bouthros Boutros Gali, de junio de 1992, recomendaba el uso de fuerzas bajo mandato de la ONU para despliegue preventivo y consolidación de la paz.

Además, la diferente naturaleza de los actores presentes en una zona de operaciones, sea ésta una zona bajo la responsabilidad de un equipo de reconstrucción provincial o de otro orden, como por ejemplo el despliegue en Líbano o Haití, hace necesario un gran esfuerzo de coordinación para que cada uno de los actores pueda desempeñar adecuadamente su labor y se produzca la debida sinergia entre todas las fuerzas.

Como se ha mencionado anteriormente, no pocos autores inciden en los prejuicios y desconfianzas mutuas que se hacen notar cuando actores de diferente naturaleza se hayan presentes en la zona de operaciones (ONGs, OIs, Fuerzas Armadas, etc.). No obstante, es preciso redoblar los esfuerzos para lograr la mayor eficacia mediante una buena gestión del CIMIC y una labor divulgativa entre las organizaciones civiles, en lugar de acentuar las diferencias estructurales. Las Fuerzas Armadas no están concebidas para llevar a cabo las funciones de las ONGs, pero la labor de éstas se ve dificultada en un entorno inseguro.



BIBLIOGRAFÍA

- AJP 9. *NATO Civil-Military Co-Operation (CIMIC) Doctrine*.
- KENNETH, Allard: *Somalia Operations: Lessons Learned*. Washington, DC. National Defence University Press, 1995.
- PAZ, José Gabriel: *La Coordinación entre las ONG/OI y las Fuerzas Armadas en las operaciones de paz: salvando diferencias culturales*. 2002.
- ROBERTS, Adam: *Humanitarian Action in War*. Adelphi Papers 305, ISS, Oxford University Press, Oxford, 1996.
- ROLLINS, J. W.: *Civil-Military Co-operation (CIMIC) in Crisis Response Operations. The Implications for NATO*. UK Army.
- TRIPODI, P.: *Civil-Military Relations in PKO: Identifying a new Philosophy for the Armed Forces*. 2002
- www.iiss.org/publications/adelphi-papers
- www.elmundo.es
- www.mde.es
- www.un.org
- www.cruzroja.es
- www.icrc.org



HISTORIAS DE LA MAR

LOS CINCO LATINOS: UNOS BARCOS QUE HICIERON ESCUELA

Juan José GOMILA MADRID



Introducción



AS unidades con que contaba España en la década de los cincuenta estaban muy baqueteadas, dañadas y totalmente obsoletas. Durante los años cuarenta y cincuenta la Armada construyó una serie de buques, pero que no respondían a un verdadero plan de construcciones navales. Los destructores *Oquendo*, los torpederos tipo *Audaz*, las corbetas tipo *Descubierta*, los cañoneros tipo *Pizarro* y los dragaminas eran los restos de lo que quedó en la práctica de los fantasiosos planes de 1939 y 1942. Después de muchos dimes y

diretes, cambios de planes, marchas atrás y problemas varios, fueros saliendo las unidades, aunque se trataba de buques que ya nacían anticuados. Por otro lado, la situación política española hacía que el contacto de nuestras unidades con otras marinas fuese prácticamente inexistente, y la triste realidad era que estábamos totalmente desfasados respecto a otras naciones de nuestro entorno. A finales de los cincuenta, en nuestra Armada apenas se conocía la palabra radar, y mucho menos sónar.

Lepanto y Ferrándiz

Como consecuencia de los tratados de cooperación y ayuda mutua firmados entre España y Estados Unidos en septiembre de 1953, fueron transferidos a la Armada cinco buques pertenecientes a la clase *Fletcher*, previamente reacondicionados. La llegada de estas cinco unidades supuso un cambio tan grande para nosotros que se puede hablar de un antes y un después de la llegada de los citados destructores, de los que Estados Unidos había construido 175 unidades, y que estaban considerados como los mejores destructores construidos durante la Segunda Guerra Mundial.

Los dos primeros en entregarse serían el *Capps* (DD-550) y el *David W. Taylor* (DD-551). El primero de ellos había sido entregado a la Marina nortea-



Destructor *Lepanto* recién entregado en Estados Unidos. (Foto: J. J. Gomila Madrid).



Destructores *Lepanto* y *Ferrándiz* en Nápoles. (Foto: J. J. Gomila Madrid).

americana el 23 de junio de 1943; participó en la Segunda Guerra Mundial, actuando en Europa y Japón, y pasó a la reserva el 15 de enero de 1947. Nosotros le daríamos el nombre de *Lepanto*, en recuerdo del combate naval que cubrió de gloria a España en 1571, cuando la escuadra al mando de Juan de Austria derrotó a la flota turca. Sería el cuarto buque de nuestra Armada en llevar dicho nombre. El otro buque, el *David W. Taylor*, fue botado en Chickarsaw el 4 de julio de 1942, entrando en servicio el 18 de septiembre de 1943. También participó en la Segunda Guerra Mundial, integrado en la III Flota. Participó en múltiples acciones de guerra, y finalizada ésta pasó a la reserva en San Diego el 17 de agosto de 1946. Su nuevo nombre en la Armada sería el de *Almirante Ferrándiz*, en recuerdo de don José Ferrándiz Niño, autor, siendo ministro de Marina, de la ley de reformas navales en 1907, que restauró nuestro potencial naval después del desastre de 1898. Este buque era el segundo en nuestra Armada con dicho nombre.

Las dotaciones para estos dos buques se concentraron en el Cuartel de Instrucción de Cádiz, embarcando en los minadores *Vulcano* y *Marte* para trasladarlos a los Estados Unidos en la primavera de 1957. La ilusión con la que afrontaron esta nueva misión era muy grande, aunque aquello supusiera realmente un viaje a lo desconocido. Nuestros hombres se quedaron literalmente embobados al llegar a los Estados Unidos y ver el nivel de vida tan



Destructor *Lepanto*. (Foto: J. J. Gomila Madrid).

diferente al que había por entonces en España; pero no todo iba a ser coser y cantar. Había que adiestrarse para coger los buques con un buen nivel en todos los servicios, lo cual iba a resultar muy duro.

Las dotaciones estaban ansiosas por conocer estos buques, que significaban un grandísimo avance técnico para nuestra Marina, y por demostrar su capacidad profesional de adaptación al material moderno y de asimilación de procedimientos, tácticas y doctrinas nuevas, que nos llevasen a alcanzar un nivel de eficacia equiparable al de las demás marinas.

Al llegar las dotaciones a América pasaron a la Base Naval de San Diego, efectuando un mes de preinstrucción en el Centro de Adiestramiento de la Flota, con objeto de familiarizar al personal con su futuro destino a bordo, despertándole la conciencia de su misión a bordo y el espíritu de equipo como miembro de una dotación. Se les enseñaron las materias de seguridad interior, procedimientos de defensa atómica, química, bacteriológica, abandono de buque, instrucción marinera, primeros auxilios, dotación de presa, supervivencia en la mar y un largo etcétera.

Al terminar el periodo de preinstrucción se trasladaron las dotaciones a San Francisco, donde se encontraban los dos buques. Allí se izó la bandera española el día 15 de mayo de 1957, en el astillero de Treasure Island. Fue entonces cuando tomaron los nombres de *Lepanto* (D-42) y *Almirante Ferrándiz* (D-41). El primer comandante del *Lepanto* fue el capitán de fragata José Luis Rodríguez y Rodríguez Torres, y el del *Almirante Ferrándiz* el también

capitán de fragata Juan Carlos Muñoz Delgado. En el puerto estuvieron presentes los buques españoles *Vulcano*, *Marte* y *Juan Sebastián de Elcano*.

Empezó entonces otra etapa, de un mes de duración, esta vez a bordo. Esta segunda etapa fue intensa y muy dura. Tuvieron que recibir todo el material de cargos y respetos y alistar los buques para presentarse al Grupo de Adiestramiento de la Flota en San Diego en condiciones de sacar un máximo rendimiento del adiestramiento que iban a realizar. Todos los servicios tuvieron que ponerse al día en el manejo de equipos, precauciones de seguridad, ajustes, calibraciones, historiales de material, libros de control de averías, alineación de artillería, fallos de gobierno, y ejercicios de todo tipo; en definitiva, todo lo que años más tarde conocimos en nuestra recordada OVAF (ahora CEVACO).

Los adiestramientos comenzaron en puerto y pasaron luego a efectuarse en la mar, a base de aprovisionamiento con otros buques, remolque, petróleo en la mar, ataques aéreos, ataques submarinos, tiros de superficie y antiaéreo, etc. En el primer ejercicio de tiro contra «drones», el *Lepanto* lograba el primer derribo nada más comenzar el ejercicio. Al transmitirle el «Bravo Zulú», el buque portador de «drones» le comunicó que era el primero que había logrado un derribo en su primer ejercicio. La parte final del adiestramiento eran los famosos problemas de combate, que simulaban un combate real con toda clase de ataques, impactos, bajas y múltiples averías; de la respuesta de toda la dotación se declaraba el buque hundido o a flote.

Con este adiestramiento se logró que los buques fuesen eficientes en su organización y servicios, logrando que cada hombre de la dotación supiese su cometido; es decir, se consiguió un magnífico material con un extraordinario personal, que a la llegada a España fue el orgullo de la Marina.

Una vez finalizado el adiestramiento, y después de pasar por Monterrey, los dos buques llegaron a San Diego el 8 de julio. Allí terminaron de municionar y reparar algunas pequeñas averías para entrar en Balboa el día 1 de agosto; tras pasar el canal de Panamá el día 2 pusieron rumbo a Norfolk, donde entraron el 7 de agosto. Les esperaban el ministro de Marina, almirante Abárzuza, y el embajador de España en los Estados Unidos, señor Areilza. Con el almirante Abárzuza a bordo del *Lepanto* salieron rumbo a España. Durante la navegación, el ministro tuvo ocasión de inspeccionar a fondo estas unidades; fue conociendo los distintos servicios, ordenando que se efectuara toda clase de ejercicios y comprobando la instrucción del personal y la eficacia de la organización.

El ministro consideró conveniente se celebrase un ciclo de conferencias, que inició el comandante del *Lepanto* y continuaron los respectivos jefes de servicio. El día 14 de agosto entraron en Punta Delgada, saliendo el día siguiente rumbo a Pasajes. El 19 de agosto, a las diez de la mañana, se avistó el *Azor* en un punto situado a ocho millas al norte de Guetaria, enarbolando el

estandarte de S. E. el jefe del Estado. Los buques efectuaron el saludo reglamentario a la voz y al cañón a velocidad de 14 nudos, aumentando la velocidad para dar una nueva pasada al *Azor* a 34 nudos. A continuación se puso rumbo a Pasajes, a donde se llegó a las 1200 de la mañana. En el muelle esperaban a los dos buques los ministros subsecretario de la Presidencia y de Asuntos Exteriores, el embajador de Estados Unidos en España, el capitán general del Departamento Marítimo de Ferrol y las autoridades civiles y militares. La fragata *Hernán Cortés*, que se encontraba en el puerto, rindió los honores a la llegada de los buques. Terminados los actos, el ministro se despidió de las dotaciones.

El día 25 entraron en Ferrol, donde permanecieron hasta el 30, día que salieron con rumbo a Cádiz, donde entraron el día 1 de septiembre y permanecieron en la ciudad gaditana hasta el día 6, para partir después rumbo a su base en Cartagena.

Los nuevos destructores llegaron a Cartagena el día 7, donde se les dispuso un caluroso y emocionante recibimiento. Con la llegada de los buques a su nueva base empezó realmente la vida operativa de las dos nuevas unidades de nuestra Armada. Uno de los cometidos más importantes que se les asignó fue el de apoyar al recién creado Centro de Adiestramiento a Flote, especialmente en la instrucción y adiestramiento de sonaristas y radaristas. Realmente eran los únicos barcos en los que se podían practicar las técnicas y procedimientos de detección, identificación, clasificación, ataque y seguimiento de submarinos, y todos los sonaristas y radaristas de los buques en fase de modernización tenían que hacerse en ellos.

Otro cometido importantísimo en ese tiempo fue el de servir de buques instructores para las dotaciones de los tres destructores que aún faltaban por venir. Entre unas cosas y otras pasaban muchos días en la mar; basta decir que el *Lepanto*, entre el 15 de mayo de 1957 y el 18 de julio de 1959, contabilizó 232 días de mar. Así continuaron los dos buques hasta el año 1959, en que se alistó otra dotación para trasladarse a los Estados Unidos para recibir la tercera unidad.

Almirante Valdés

El nuevo buque era el *Converse* (DD-509), botado en los astilleros de Bath Iron Works (Maine) el 30 de agosto de 1942 y entregado a la Marina americana tres meses después, el 20 de noviembre. Este buque participó con la 23.^a Escuadrilla de destructores en la Segunda Guerra Mundial, teniendo una destacada actuación. Pasó a la reserva en Charleston, S. C., el 23 de abril de 1946. El nombre elegido en esta ocasión para comenzar su andadura española fue el de *Almirante Valdés*, en homenaje al marino español Cayetano Valdés y Flores, capitán general de la Armada.



Almirante Valdés. (Foto: J. J. Gomila Madrid).

Esta nueva unidad sería la segunda en llevar el nombre de tan ilustre marino. La ceremonia de entrega tuvo lugar en aguas de Filadelfia el día 1 de julio de 1959, efectuada por el comandante del IV Distrito Naval, contralmirante Lyman, al capitán de fragata Francisco Javier Elizalde Lainez, comandante del nuevo destructor, en presencia de los embajadores de España en Estados Unidos, señor Areilza, y de Estados Unidos en España, señor Lyman, y del agregado naval español. Bendijo la nueva unidad el obispo auxiliar de Filadelfia.

Después de izarse la bandera española, la dotación embarcó en el buque. El embajador español pronunció unas palabras de agradecimiento a los Estados Unidos por la transferencia del *Almirante Valdés*, expresando su satisfacción al participar de nuevo en la entrega de otro buque a la escuadra española modernizada, y subrayando que uno de los antepasados del almirante fundó en Alaska una población que lleva todavía el nombre de Valdés.

Terminado de pertrechar el buque emprendió el viaje a España, donde efectuaría la fase de adiestramiento en la recién creada OVAF en su base de Cartagena, integrándose en la 21.^a Escuadrilla de destructores.

Alcalá Galiano

La cuarta unidad que recibimos del país americano fue el destructor *Jarvis* (DD-799), botado en Seattle el 14 de febrero de 1944, entrando en servicio el 3 de junio del mismo año. Sus primeras misiones fueron en la fuerza naval del Pacífico norte. Posteriormente efectuó numerosas patrullas en el mar de Japón

y apoyos a las operaciones de desembarco y destrucción de las instalaciones terrestres de Honshu y Hokaido. Pasó a la reserva en Charleston el 29 de junio de 1946. Con la Guerra de Corea se puso de nuevo en servicio activo el 8 de febrero de 1951. Pasó de nuevo a la reserva el 24 de septiembre de 1960 en Filadelfia. Su nombre en la Armada sería *Alcalá Galiano*, en recuerdo del brigadier de la Armada Dionisio Alcalá Galiano, muerto heroicamente en el combate de Trafalgar. El nuevo *Alcalá Galiano* era el cuarto buque en llevar dicho nombre en su popa. La entrega del *Jarvis* tuvo lugar en Filadelfia el 3 de noviembre de 1960, materializada por el contralmirante Liman, jefe del IV Departamento Naval de los Estados Unidos, al nuevo comandante del buque, capitán de fragata Jacinto Ayuso Serrano. Por parte española se encontraba el embajador de España en Estados Unidos Mariano Iturralde. A lo largo de la ceremonia fueron interpretados los himnos de Estados Unidos y de España, quedando izada la bandera española y tomando posesión del buque la nueva dotación. Después de finalizar su alistamiento en Estados Unidos emprendió viaje a España, llegando a Cartagena el 2 de enero de 1961.

Jorge Juan

El último destructor para la Armada fue el *Mc Gowan* (DD-678), botado el 14 de noviembre de 1943. Participó en la Segunda Guerra Mundial, y después de la rendición de Japón pasó a la reserva el 30 de abril de 1946 en San Diego. El 6 de julio de 1951 volvió nuevamente a la actividad como consecuencia de las hostilidades en Corea. El 1 de diciembre en Barcelona era dado de baja en la lista de buques de los Estados Unidos y cedido a España.

Su nombre en la Armada sería el de *Jorge Juan*, en recuerdo del científico y marino español Jorge Juan y Santacilia. El nuevo *Jorge Juan* sería la cuarta unidad de la Armada en llevar su nombre. Fue el único que no se entregó en los Estados Unidos. La ciudad elegida para la ocasión fue Barcelona, el día el 1 de diciembre de 1960, y el lugar el muelle de la Paz, frente a Colón. A popa, atracados en punta, estaban el minador *Júpiter* y la fragata *Sarmiento de Gamboa*, y a proa y atracado también en punta estaba el *Almirante Valdés*. Para asistir al acto de la transferencia habían llegado a Barcelona algunas unidades de la VI Flota.

El acto fue presidido por el ministro de Marina, almirante Abárzuza, acompañado por el capitán general de Cataluña, capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, embajador de Estados Unidos en España, y otras autoridades civiles y militares. El acto comenzó con el arriado de la bandera americana a los acordes del himno de los Estados Unidos; a continuación, el embajador norteamericano pronunció un discurso en el que subrayó la importancia del acto que se estaba celebrando, y resaltó el heroico historial del *Mc Gowan*, con seis estrellas de combate y una heroica hoja de servicios en



Jorge Juan recién entregado en el puerto de Barcelona.

Corea. A continuación tomó la palabra el almirante Abárzuza, destacando también la importancia del acto y la estrecha cooperación entre los dos pueblos.

Tras el discurso del ministro español, la dotación del *Mc Wowan* desembarcó, haciéndolo en último lugar su comandante, capitán de fragata Webster. A continuación embarcó la dotación española, haciéndolo en último lugar el capitán de fragata Fernando Moreno de Alborán y Reyna, su primer comandante.

A las 1210 se izó en el buque por primera vez la bandera española, con la dotación en posición de firmes en la toldilla y la banda de música interpretando el himno nacional. Seguidamente embarcó el contralmirante jefe del Sector Naval de Cataluña, el cual procedió a leer el decreto por el que se confería el mando del buque al capitán de fragata Moreno. Posteriormente el *Jorge Juan* emprendió viaje a Cartagena para empezar el adiestramiento en el Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote.

Como todos sus compañeros de Escuadrilla, el *Jorge Juan* fue un destacadísimo buque en todas las maniobras y misiones que se le encomendaron. Como anécdota diré que en su último viaje de Cartagena a Ferrol, en septiembre de 1988, antes de llegar al Estrecho se avistó una balsa salvavidas; al acercarse el buque se vieron dos naufragos ya exhaustos por el tiempo que lleva-



Última dotación del *Jorge Juan* . (Foto: J. J. Gomila Madrid).

ban perdidos que juntos, con un loro, habían logrado ponerse a salvo cuando su barco chocó contra algún objeto en las tinieblas de la noche, produciéndole una vía de agua y su rápido hundimiento; al ser rescatados, comentaron que ya tenían pocas esperanzas de salvarse. A la llegada a Ceuta se desembarcó a los agradecidos náufragos, y al día siguiente la prensa local se hacía eco del salvamento efectuado por el *Jorge Juan*, destacando que los dos supervivientes no olvidarían en su vida al destructor español, y que a partir de ese día el loro se llamaría *Jorge Juan*.

21.^a Escuadrilla

La principal misión del *Lepanto* y el *Férrandiz* era la de servir de escuela a futuras dotaciones. Esta servidumbre limitaba la disponibilidad de estos buques para otra actividad, hasta que a finales del año 1959, prevista la inmediata incorporación del *Almirante Valdés*, el almirante Abárzuza, verdadero motor de la modernización de la Armada, decidió agrupar orgánicamente a los destructores *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*, a los que se incorporaría enseguida el *Almirante Valdés*, en una unidad colectiva de nueva creación denominada 21.^a Escuadrilla de Destructores. La fecha de inicio fue el 4 de diciembre 1959.

El almirante Abárzuza escogió para este importante puesto al capitán de navío Enrique Polanco, de gran preparación y prestigio profesional, de carácter duro y sumamente exigente en el servicio. El capitán de navío Polanco, al

poco de tomar el mando, elaboró un programa de salidas a la mar que rompería la rutina de las singladuras dedicadas únicamente al adiestramiento de los sonaristas. Las unidades de la escuadrilla, con la incorporación del *Almirante Valdés*, empezaron rápidamente a conjuntarse, haciendo lo necesario para llegar a alcanzar el alto nivel que les caracterizó.

El primer plan de comunicaciones de la Armada salió de la 21.^a Escuadrilla. La eficacia de los buques era tal que un ejercicio de tiro contra manga remolcada por aviones *Junkers* del Ejército del Aire hubo de suspenderse porque en una mañana se derribaron siete mangas.

El nivel de preparación de la Escuadrilla, a la que se incorporaron el *Alcalá Galiano* y el *Jorge Juan* a finales del año sesenta, se extendió rápidamente por las nuevas unidades que entraban en servicio: las escuadrillas de corbetas y de fragatas. Un sano espíritu de emulación se propagó entre las unidades de nuestra Armada.

A partir del año 1961 los destructores adoptaron una nueva numeral: el *Lepanto* D-21, el *Almirante Ferrándiz* D-22, el *Almirante Valdés* D-23, el *Alcalá Galiano* D-24 y el *Jorge Juan* D-25. Su primera ubicación fue el Arsenal de Cartagena, primero al costado del *Miguel de Cervantes* y después del también crucero *Galicia* en el muelle de maquinaria de Bazán, estando la plana de la Escuadrilla en el crucero.



Los Cinco Latinos en Cádiz 1969. (Foto: J. J. Gomila Madrid).

Los españoles, tan dados a ponerle mote a todo, no iban a hacer una excepción con los nuevos destructores. Al principio, al *Lepanto* y al *Ferrándiz* les llamaron el *Dúo Dinámico*; pero con lo que realmente se hicieron famosos, una vez en España los cinco, fue con el de *Los Cinco Latinos*, comparándolos con aquel quinteto musical tan de moda en los años sesenta. Fue tal el éxito del mote que hasta su desguace, y aún hoy, siempre que se habla de aquellos magníficos barcos se dice *Los Cinco Latinos*.

Con su llegada, nuestra Armada empezó a efectuar maniobras con otros países: Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Portugal, Italia... Ya estábamos a su nivel; los resultados hacían que cada vez nos sintiésemos más orgullosos de aquellos barcos y de sus dotaciones, que un día fueron la élite de nuestra Marina.

En los años setenta se acondicionó el muelle de La Curra, construyéndose el edificio de la plana mayor de la 21.^a Escuadrilla y trasladándose toda la Escuadrilla al citado muelle, donde permaneció hasta su desmantelamiento. Permanecieron año tras año con un gran nivel hasta que, como todo en la vida, el tiempo los fue haciendo viejos. El avance de la tecnología nos volvía a jugar la mala pasada de quedarnos desfasados. La 21.^a Escuadrilla ya no disponía de la capacidad operativa necesaria, y dejábamos de nuevo de ser competitivos con otras marinas. Con la llegada de las nuevas corbetas tipo *Descubierta* a principio de los ochenta, pasaron éstas a formar parte de la 21.^a Escuadrilla y desplazaron a los famosos *Latinos*, que pasaron a ocupar otros cometidos: el *Almirante Ferrándiz* pasó destinado a Canarias; el *Alcalá Galiano* a la Base Naval de Rota como buque de la Zona Marítima de Cádiz; el *Lepanto* pasó a Ferrol, también como buque de zona hasta el año 1985, que como consecuencia de su baja en la Armada fue relevado por el *Jorge Juan*, y el *Almirante Valdés* se quedó como buque de la Zona Marítima de Cartagena, hasta que también, a consecuencia de su baja en la Armada en el año 1986, fue relevado en su cometido por el *Jorge Juan*.

La baja y desarme de todos los *Latinos* fue en Ferrol. Primero el *Lepanto* el 31 de diciembre de 1985; el *Almirante Valdés* el 17 de noviembre de 1986; el *Almirante Ferrándiz* el 17 de noviembre de 1987; el *Jorge Juan* el 15 de noviembre de 1988, y finalmente el *Alcalá Galiano* el 15 de diciembre de 1988.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTAL DELGADO, José A.: *De los barcos*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1978.
JAÚDENES AGACINO, J. Ramón: *Adiestramiento del destructor Lepanto*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1958.
MÓRENO DE ALBORAN, Salvador: *El almirante Polanco*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1984
RIERA PONS, Miguel: *Han pasado treinta años*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1988.
Diccionario de Historia de España.
Espasa Calpe.
Encarta.
REVISTA GENERAL DE MARINA, 1957: *Viaje del ministro de Marina a los Estados Unidos*.
REVISTA GENERAL DE MARINA, 1960: *Entrega del destructor Jorge Juan a la Armada española*.
www.elgrancapitan. Los planes navales españoles.



FIRMES Y SALUDO MILITAR (II)

Emilio Manuel FERNÁNDEZ MARÍN
Sargento reservista voluntario

Lo difícil se hace, lo imposible se intenta.

(Anónimo).



N el pasado número de enero-febrero del año 2007 (tomo 252) tuve el honor de ver publicada mi colaboración *Firmes y saludo militar*, lo cual me provocó una inmensa satisfacción personal, y evidentemente un agradecimiento a la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA por su benevolencia al acceder a su publicación. La citada colaboración fue escrita en el mes de mayo de 2006 y es, en resumen, una declaración de intenciones, como bien habrá apreciado el «sufrido y paciente» lector.



El comandante militar de Marina de Gijón, capitán de navío José Rodríguez Alcalá, entrega el diploma al autor de esta colaboración.

Hoy día, inmersos en una sociedad de objetivos, presupuestos, logros y cumplimientos, las intenciones están bien, pero la realidad es que vivimos de hechos, acciones y logros.

Ya cuando vio la luz mi colaboración a principios del año 2007, los hechos que se habían producido en ese periodo de tiempo (mayo 2006-marzo 2007) me impulsaban a volver a escribir otra en la que poder desarrollar las «novedades» acaecidas.

He demorado conscientemente lo que podemos llamar segunda parte de aquel *Firmes y saludo militar*, con la intención de que precisamente ese tiempo transcurrido «apaciguara» de alguna forma las experiencias vividas durante los meses de octubre y noviembre de 2006, con la finalidad de transmitir al posible lector los hechos de la forma más ecuánime y menos pasional posible.

De la intención a los hechos

La tan ansiada convocatoria de plazas a reservistas voluntarios sale a la luz en el mes de junio de 2006. Inicio el camino: aportación de documentación, pruebas, entrevistas, examen médico y paciencia a la espera de los resultados que, aunque no tardan mucho, en mi ilusión generaban una sensación de interminable espera, que al final se vio recompensada al obtener la plaza que solicitaba en primer lugar, de un máximo de 10 posibles.

Ya todo es más tangible, más real, tan real que incluso tengo fecha de incorporación, con lo que rápidamente me pongo manos a la obra y solicito parte de las vacaciones pendientes en mi empresa, que había reservado para hacerlas coincidir con mis posibles incorporaciones para las formaciones básica y específica.

El inicio

Viajar en tren desde Oviedo a San Fernando, con una breve parada en Madrid, da mucho de sí: piensas en lo que has dejado atrás, en lo que te espera, y en lo que esperas; te asaltan todo tipo de dudas; uno tiene miedo de no dar la talla, de defraudar a los demás y a uno mismo... Me agarro a la ilusión y a las ganas de comenzar para convencerme de que todo saldrá bien. Sé que todo va a depender de mí y eso ya es bastante; no siempre es así.

14 de octubre de 2006: estación de RENFE de San Fernando, punto de reunión de los futuros compañeros que hemos tenido contacto previo por medio de un foro en *Internet* (qué maravilla es *Internet* cuando bien se utiliza). Las frases, las palabras, ahora tienen rostro; el brillo de los ojos, los gestos efusivos, delatan la ilusión en todos nosotros. No somos muchos, apenas una docena, pero una vez dentro de la ESUBO la cifra se dispara.

Cuarenta y nueve aspirantes a reservistas voluntarios (ARV) se presentan a su formación básica en la Escuela de Suboficiales de San Fernando, siete mujeres y 42 hombres, aunque de éstos hay algunas renunciadas, pocas, los primeros días. Forman la X Promoción de suboficiales de la Armada reservistas voluntarios, o lo que nosotros mismos bautizamos como la «Brigada Jartible».

De diferentes profesiones, de diferentes sitios, de diferentes edades (desde los veinte ...hasta los cincuenta...). Gaditanos, murcianos, sevillanos, valencianos, canarios, madrileños, vascos, malagueños, gallegos, catalanes, zaragozanos, alicantinos y asturianos. Empresarios, administrativos, técnicos de Hacienda, funcionarios, marinos mercantes, banqueros, técnicos de seguridad, policías autonómicos, electricistas, policías locales, informáticos... Cada persona, una historia, una situación; todos diferentes pero con algo en común, una misma finalidad: nuestro especial y voluntario compromiso con la Armada y con España.

En la Escuela de Suboficiales de la Armada

La experiencia vivida en la escuela fue extraordinaria en todos los aspectos. Y la paciencia y dedicación de nuestros profesores, digna de elogio; ellos, con su actitud, representaron para nosotros la primera lección que, aunque ausente del temario, estaba en su comportamiento diario. Gran mérito de todos nuestros superiores fue conseguir, a base de profesionalidad, algo homogéneo de un grupo tan dispar en tan sólo 15 días de formación.

Qué voy a decir de mis compañeros. Llama la atención la unión que se produce entre personas tan distintas cuando están dentro del ámbito militar; se crean lazos muy estrechos y perdurables a pesar de la distancia (hecho que ya viví en la Armada durante el servicio militar). La palabra «hermano» es muy común en nuestros contactos de hoy día.

La común finalidad, no pactada, de hacerlo todo lo mejor posible, hacía del grupo su propio «tutor». Las carencias del individuo eran tratadas como carencias comunes y el propio grupo intentaba solventarlas, recurriendo a «horas extras».

Los que habíamos tenido la suerte de tener experiencia militar nos volcábamos con los que no la tenían e iban más rezagados que el resto; así, cuando tocaba paseo era habitual que un grupo quedase «de guardia» para hacer instrucción militar, y así corregir desfases, realizar resúmenes de las lecciones, preparar exámenes, y sobre todo, para aquellos que no habían servido en la Armada se formaban unos curiosos «coros de canto» para enseñar la letra y la entonación de la *Salve Marinera* y el *Himno de la Armada*, con más o menos éxito en nuestra labor.

Hice lo que pude para con mis compañeros, pero yo también recibí «lecciones», y de las magistrales. Aún recuerdo con asombro una anécdota vivida en la piscina cubierta, de agua salada: estando a dos tercios del último largo de los ocho encomendados, mis fuerzas se ausentaron totalmente, estando a punto de abandonar y tragarme (nunca mejor dicho) mi amor propio; al levantar la vista para ser consciente de lo que todavía me quedaba y justificar «visualmente» mi abandono, veo cómo un compañero que ya había terminado se da cuenta de mi flaqueza, vuelve atrás, y poniéndose a mi par empieza a animarme, acompañándome como si fuera un escolta hasta el final de la travesía. Aún hoy no me explico cómo pude terminar, aunque soy más consciente del poder de la mente sobre el cuerpo y de lo que una buena motivación es capaz de lograr. Independientemente de lo anterior, ese «canario grandón», que actualmente es sargento de Infantería de Marina (RV), y aunque me cuesta decirlo por la «sana rivalidad» entre «lagartos y popeyes», es de las personas que te gustaría tener cerca; de esos que si la cosa se pusiera «complicada», nunca te dejaría solo.

La jura de bandera

Aunque algunos ya habíamos jurado bandera en nuestro servicio militar, quisimos volver a hacerlo con todos nuestros compañeros de la «Brigada Jartible». Qué decir de un acto tan solemne en el Panteón de Marineros Ilustres de la ESUBO, y en el que uno es protagonista... Estar rodeado de tan ilustres marineros te hace pensar en lo insignificante que somos en comparación con tantos héroes, y en las hazañas realizadas por ellos. Ante tan magnífico escenario besé mi bandera, con más orgullo y devoción si cabe que la primera vez en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol. Nunca estaré a la altura de ellos, pero adquiero el compromiso de que nunca seré un deshonor, ni para ellos, ni para la Armada, ni para España.

Objetivo cumplido

En el mes de noviembre de 2006 realizo mi formación específica en Intendencia de Ferrol, en lo que será mi destino definitivo, y en donde paso por todas sus dependencias, repitiéndose la experiencia de la ESUBO, pero esta vez ya sin mis compañeros, aunque con la misma dedicación y buen recibimiento que viví en San Fernando.

El 27 de diciembre de 2006 se publica en el BOD mi condición como sargento reservista voluntario, especialista en Administración, siendo mi destino la Intendencia de Ferrol.

La promesa

Son las 1500 horas del 9 de febrero de 2007 y acabo de salir de una elegante ceremonia militar realizada en la Delegación de Defensa de Oviedo, donde se nos ha entregado un diploma a los 32 hombres y cuatro mujeres asturianos que en el año 2006 hemos adquirido la condición de reservistas voluntarios en los tres ejércitos. He recibido mi diploma de manos del comandante militar de Marina de Gijón, capitán de navío José Rodríguez Alcalá, estando el acto presidido por el capitán de navío y delegado de Defensa en Asturias, Francisco Sánchez-Barcáiztegui, al que deseo muchos éxitos en su nuevo destino. También acudió el delegado del Gobierno en Asturias, Antonio Trevín, así como otras personalidades civiles y militares. El citado acto ha tenido cobertura informativa, publicándose al día siguiente y en días posteriores varios reportajes sobre el acto y sobre la Reserva Voluntaria en los tres periódicos de mayor tirada en Asturias.

Vestido como requería el protocolo del acto, siendo la primera vez en mi vida que iba de uniforme con los galones de sargento, me dirijo en

mi coche al camposanto de mi ciudad. La hora que es favorece la discreción y soledad requerida para mi finalidad. Al llegar compro dos claveles rojos y uno amarillo en el único puesto de flores que hay abierto de los siete ubicados en la entrada. Dentro del cementerio el silencio es absoluto, y contrasta con un bonito y soleado día, aunque frío. Según me acerco, me viene a la mente Gustavo Adolfo Bécquer: «¡Dios mío, qué solos se quedan los muertos!».

Deposito los claveles, formando los colores de la bandera de España, sobre la lápida donde están los restos de mi padre, Emilio Fernández González, y mi tío Manuel Martín González. Curiosamente esbozo una sonrisa, y desde mis adentros les dedico un torero ¡va por ustedes! Mientras rezo una oración, *Firmes y Saludo Militar*, me embarga una profunda emoción y una ligera tristeza al pensar lo que me gustaría que me hubiesen podido ver; puedo imaginarme lo que hubieran sentido los dos. Siento, como en otras ocasiones, que de alguna forma me están viendo, y mi mente dibuja sus rostros con una amplia sonrisa. Hoy les he hecho mucho de menos, más que de costumbre.

Y ahora qué

¿Qué sentir cuando uno puede trabajar para la empresa más grande, la más importante? Soy de la opinión de que a España se le sirve todos los días de muy diferente manera: los militares con su especialización, dedicación y entrega, y los civiles con su buen hacer y su trabajo diario, sea cual sea. ¿Puede sentirse uno más orgulloso que sirviendo a su país en cualquiera de esas dos facetas, como civil habitualmente y como militar cuando se le llama? Yo personalmente me siento muy orgulloso de ello.

Cuando escribo estas líneas, a mediados de septiembre de 2007, faltan 30 días para mi primera activación. Es sólo de siete días; me hubiese gustado que fuesen más, pero si algo he aprendido en mi vida es que la paciencia y la constancia terminan dando sus frutos.

Tengo por delante 11 años para dejar mi granito de arena, y la responsabilidad de saber que mis actuaciones y las de mis compañeros fraguarán el futuro de la reserva voluntaria y su plena integración en nuestras Fuerzas Armadas, importante misión que asumo con toda ilusión y fe.

Llevo 27 años ejerciendo mi profesión. Pasito a paso he alcanzado puestos de responsabilidad que no podría haber imaginado al principio. Estoy convencido de que la experiencia alcanzada en el ámbito civil puede ser de utilidad en el ámbito militar, y espero con mi entrega alcanzar el aprecio de mis superiores y subordinados.

Para acabar, sólo me queda dar las gracias a nuestra Armada por el trato recibido, por aceptarme, por hacerme sentir como uno más, por dejarme formar parte de sus proyectos, y por darme la posibilidad de servir a España de forma más intensa.

REMEMBRANZA

José BERGANTIÑOS



A vi nacer y crecer desde el primer hierro; después vino un mare mágnam de baos, vagras, varengas, bloques, tuberías, arbotantes, ejes, hélices, aparatos, equipos, sistemas, pruebas, alineaciones, ajustes... Participé activamente y en primera fila en las principales etapas de su construcción desde mi destino en la E. N. Bazán: lanzamiento, armamento, pruebas en puerto y en la mar y entrega a la Marina. Navegué durante seis meses, como garantía de la empresa constructora, en el que fue en aquel tiempo el buque más moderno de la Armada española y, a mi juicio, punto de inflexión —un antes y un después— en la construcción de buques de guerra en España.



Despedida de Cartagena. (Foto: J. Peñuelas González).

REMEMBRANZA

Recuerdo especialmente su entrada en Palma de Mallorca para recibir la Bandera de Combate una luminosa mañana del mes de enero de hace treinta y cuatro años, con su comandante don José M.^a Sobrino de la Sierra, de muy grato recuerdo, en el puente de mando, orgulloso de su flamante barco y de su dotación.

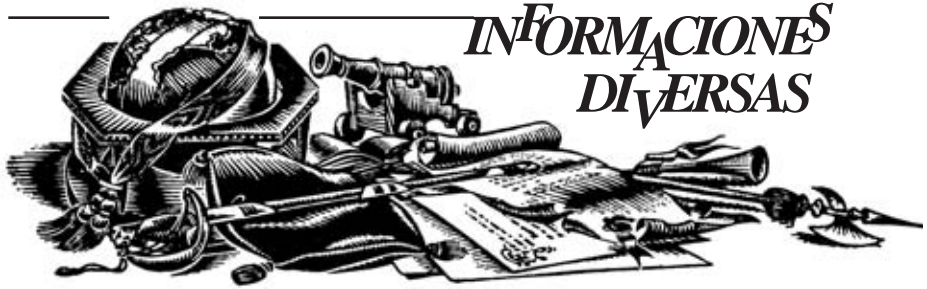
Suelo ir a pescar a los muelles de la Base Naval de La Graña para entrete-ner mi jubilación y combatir el estrés que, día a día, nos sirve en bandeja esta vida que llevamos. Allí, tantos años después, volví a encontrarme con ella, la otrora majestuosa fragata *Baleares*, con cientos de miles de millas navegadas, en la proa y en la popa, atracada al muelle, abandonada, silenciosa y triste, no sé si muerta, esperando su desguace: *Sic transit gloria mundi*.

Contemplándola no puedo dejar de evocar aquellos inolvidables años de trabajo y de aprendizaje intensos en la antigua Bazán, y todo se me vuelve recuerdos de tanta gente, tantos amigos, todos ellos magníficos profesionales, ya jubilados unos y muchos otros ya desaparecidos. Desde estas líneas quiero enviar un cariñoso saludo a los primeros, y para los que ya están más allá de los ríos de los mares, de las fuentes y de los caminos, un piadoso recuerdo.

De regreso a casa me vienen a la mente, de forma espontánea, los versos del poeta sevillano.

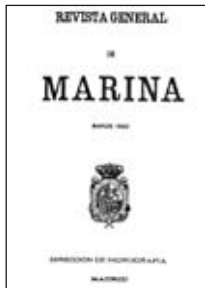
«Estos, Fabio, ¡ay dolor!, que ves ahora
campos de soledad, mustio collado,
fueron un tiempo Itálica famosa.»





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El año 1908 lo abre la REVISTA de enero con el artículo *El combate de Trafalgar*, con el que Ramón Pelayo continúa su artículo de noviembre sobre dicho tema, relatando las vicisitudes de la escuadra combinada desde su salida de Cádiz rumbo a las Antillas. Le siguen: *Tanques experimentales*, por el capitán de fragata Ramón Estrada; *Aeronáutica aplicada a la Marina*, por Giorgio

Molli, publicista italiano; *Cuarteles-depósito de marinería*, por el alférez de navío Jaime Janer; *Isla del Peregil y Santa Cruz de Mar-Pequña*, por el capitán del Ejército de Tierra Antonio García Pérez, que nos trae a la memoria acontecimientos importantes no muy lejanos; *Homenaje a Lord Kelvin*, escrito por el médico de la Armada Juan Redondo con motivo del fallecimiento de tan ilustre científico, pensador e investigador; *Por si acaso*, de autor desconocido; *Navegantes guipuzcoanos*, por Ramón Seoane y Ferrer; *Hospital de Marina de San Carlos: Clínica médica*, por el médico mayor de la Armada Antonio Sñigo, continuación del artículo publicado en diciembre de 1907; *La profesión naval*, traducido del *Proceedings*, y *Cuestiones de enseñanza*, traducido del *Nauticus*.

En la REVISTA de febrero aparece como primer artículo una continuación de *Navegantes guipuzcoanos*, de Ramón Seoane, al que le siguen: *Regla de navegación de 26 c/m*, por el alférez de navío Ramón Foutenla y Maristany; *Mejoras en los termómetros de aire empleados para medidas de corrientes de alta frecuencia*, por el alférez de navío Álvaro Espinosa de los Monteros; *Tanques experimentales*, conclusión del artículo publicado el mes anterior; *Estudio comparado del presupuesto de Marina para 1908*, por el contador de fragata José Barbastro; *Los botes con motor de explosión para el aviso Giralda y crucero Cataluña*; *La profesión naval*, conclusión del artículo publicado en la REVISTA de enero, y *Examen crítico de los programas de construcciones navales de 1906 en Francia y en el extranjero*, conclusión del artículo publicado en diciembre de 1907.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



Con los discursos de la Pascua Militar por el ministro de Marina y de la clausura del Curso 1956-57 en la Escuela de Guerra Naval comienza la REVISTA de este año, a los que siguen los artículos: *La contaminación de las aguas en mares y ríos*, por A. R.-Carreño Manzano; *Nuestro segundo hombre*, por el capitán de corbeta Tomás Clavijo; *Averías en los motores diésel a bordo*, por el comandante de Máquinas J. González Sánchez; *El perfeccionamiento profesional de los oficiales de Intendencia de la Armada*, por el coronel de Intendencia Jaime Salva, y *Paso por la historia de la serie County*, por Rafael González Echegaray. En *Notas Profesionales* tenemos, entre otros: *Resumen de un discurso pronunciado por el Mariscal Vizconde Montgomery del Alamein en el «Día de Trafalgar»*; *Dragaminas*, por el teniente de navío F. Obrador; *El fuego naval de apoyo*, por García de Lomas, Ante Alonso y Pérez Gutiérrez; *La Infantería de Marina de los Estados Unidos*, por F. M. de Galinsoga y Ros, y finaliza con la historia sobre *La chistera del comandante del Soberano*.

La REVISTA de febrero la encabeza una reseña sobre la imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval a la marquesa de Santa Cruz, y a continuación los artículos: *Algo sobre cohetes teledirigidos*, del capitán de fragata J. Martínez de Guzmán; *Revisión de la política de bases*, del capitán de corbeta F. de Salas; *El adiestramiento del destructor Lepanto*, por el teniente de navío J. Ramón Jáudenes Agacino; *Buques frente al desierto (anecdótico)*, del capitán de corbeta Jesús Salgado Alba; *Tanque de adiestramiento en el escape de submarinos de la base naval de New London*, del teniente de navío E. Segura Agacino; *Veleros españoles centenarios en la «era atómica»*, por Juan B. Robert, del Patronato del Museo Naval, y *Sobre la adopción de un tecnicismo*, por el capitán de corbeta Luis A. Fernández Becerro. En *Notas profesionales* encontramos sendos artículos sobre *La Unión Soviética y sus fuerzas submarinas*, *La fuerza naval belga*, *La Marina inglesa en la era nuclear*, *Un nuevo paso navegable en el Ártico*, *Los cruceros tienen futuro* y *Algunas ideas sobre buques pesados*.

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 FEBRERO

Día Año

1 1521.—Hernando de Magallanes, cruzado el estrecho de su mismo nombre, después de tres meses de navegación por el Pacífico sin ver tierra firme, descubre dos islas estériles que nombró islas Desventuradas.

2 1494.—Fundada la villa de la Isabela en la isla La Española, comienzan los disgustos de los españoles con Colón, pues pensaban que el oro se cogía en todas partes; al no ser esto cierto y tener que cultivar la tierra para comer, muchos deciden su regreso a España.

3 1525.—Rodrigo de Bastidas explora con su expedición las costas de Venezuela, descubriendo más adelante la desembocadura del río Magdalena, el golfo de Urabá y el de Darién.

4 1547.—El Gobernador de Venezuela, viendo que en Tocuyo no se podían colocar ni los mismos vecinos, manda a su hermano Alonso Pérez de Tolosa a descubrir las sierras nevadas en cuya ladera fundó la ciudad de Mérida.

5 1527.—Andrés Urdaneta joven cosmógrafo, toma el mando de la expedición de Loaysa en las Molucas; se encuentra en dichas islas con las hostilidades de los portugueses.

6 1501.—Pero Alonso Niño se adentró en el interior de la costa venezolana, donde realizó pequeñas transacciones comerciales que le permitieron reunir gran cantidad de perlas. Por estas fechas abandona la costa Curiana para dirigirse a España.

7 1580.—Tras ser nombrado gobernador y capitán general del estrecho de Magallanes, Sarmiento de Gamboa entra en dicho estrecho para levantar asentamientos con colonos y defensas en aquellas tierras para la protección contra los piratas.

8 1580.—Diego Colón negociaba con la Corona para que le devolvieran la herencia de su padre valiéndose de la influencia de la casa de Alba, emparentada con su mujer. Los reyes acceden a darle la gobernación de La Española sustituyendo al gobernador Ovando.

9 1521.—En febrero Gonzalo Pizarro, nombrado gobernador de Quito por su hermano Francisco, oyó que en los Andes había un país donde abundaba la canela; determinó el ir allí para explotar tal riqueza, pues estas especies tenían que ir a buscarlas al Maluco.

10 1544.—El virrey del Perú Blasco Núñez de Vela sale de Panamá rumbo al Perú con la comi-

sión de aplicar las Nuevas Leyes y quitar las encomiendas.

11 1536.—A petición de hombres apasionados, la Audiencia Real de Santo Domingo envió al licenciado Juan Vadillo, oídor de ella, a tomar residencia al gobernador Pedro de Heredia; en este día entra en Cartagena de Indias.

12 1536.—El gobernador de Venezuela Jorge Espira libra varios combates con los indios en las riberas del Meta; restablecidos los heridos continúa viaje hasta San Juan de los Llanos.

13 1565.—La expedición de Miguel López de Legazpi, que salió del puerto de Navidad con la orden de conquistar y colonizar el archipiélago filipino, llega en este día a la isla de Leite.

14 1493.—En tal día como hoy, estando a la altura de la Azores, a causa de un fortísimo temporal, se separa la carabela *La Pinta de La Niña*, en la que arbolaba su insignia el almirante don Cristóbal Colón. Mandaba *La Pinta* el gran navegante Martín Alonso Pinzón, que tanto había apoyado en todos los sentidos a Colón y hasta le había mantenido en el tenaz esfuerzo de no cejar en la empresa emprendida.

15 1521.—Hernán Cortés había comprendido que para tomar México rodeada de lagos era imprescindible contar con unos bergantines. Durante este mes son trasladadas las piezas de los mismos por tierra, desde Tlaxcala, al mando de Gonzalo Sandoval y Chichi-mecatele, uno de los principales jefes de la república de Tlaxcala.

16 1522.—Pedro Alvarado, destacado conquistador en la toma de México, obtuvo de Hernán Cortés grandes encomiendas. Durante este tiempo tuvo como amante a Luisa de Tlaxcala que le dio dos hijos. Por estas fechas regresa a España.

17 1531.—Martín Alonso de Sousa, al servicio del rey de Portugal, llega en este día con su expedición a Pernambuco en Brasil.

18 1562.—Comenzadas en Francia las guerras de religión, un grupo de hugonotes capitaneados por Jean Ribault sale de dicho país buscando un refugio en tierras de la Florida conquistada por los españoles.

19 1594.—Ricardo Hawkins, pirata inglés, a bordo de su barco *Dairy*, entra en el estrecho de Magallanes con la intención de asaltar y desvalijar las poblaciones y barcos españoles en las costas del Pacífico.

20 1534.—El canal de Panamá no era entonces ya una idea nueva, como lo demuestra una Real Cédula de este día en la que se ordena al gobernador de tierra firme ver las tierras del río Chagre al

Mar del Sur y poder juntarlas, viendo las dificultades que tendría tanto por el menguante de la mar como la altura de la tierra.

21 1603.—Sebastián Vizcaíno sigue descubriendo por las costas californianas en su viaje de regreso al puerto de partida Acapulco.

22 1525.—Iniciado el primer intento de alcanzar las costas del soñado «Pirú» por Francisco Pizarro, su compañero Diego Almagro sale de Panamá con un navío cargado de refuerzos rumbo sur a reunirse con Pizarro.

23 1512.—Juan Ponce de León, conquistador de la isla de Puerto Rico, con la ayuda de su amigo Miguel Pasamonte, tesorero de La Española, consigue de la Corona el permiso para descubrir nuevos territorios.

24 1541.—En este día, Pedro de Valdivia, invocando el nombre de Dios, de su bendita madre y el del apóstol Santiago, declaró fundada la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo en la isla que formaban los dos brazos del Mapocho.

25 1543.—Habiendo fallecido Hernando de Soto en la Florida, Luis Moscoso se hace cargo de la expedición con el cargo de gobernador interino; deciden volver a tierras colonizadas navegando por el Misisipí en busca de una salida por el mar. Durante este mes se construyen en Aminoya varios bergantines, gracias a la ciencia de un genovés de la expedición que entendía de barcos.

26 1550.—Los hermanos Contreras, nietos del antiguo gobernador de Nicaragua Pedrarias Dávila, se sublevan y asesinan a su obispo, dirigiéndose a Panamá para apoderarse del tesoro que llevaba La Gasca del Perú y con este dinero volver a sublevar el Perú, del cual pensaban hacerse dueños.

27 1527.—Las tierras del Plata habían adquirido notoriedad en España después del viaje de Solís; se organiza una expedición al mando de Sebastián Cabot que llega en este día a la desembocadura del río de la Plata, comenzando su ascensión y reconocimiento.

28 1534.—Pedro de Alvarado, adelantado de Guatemala, organiza una expedición cuyo destino era el Reino de Quito. Sale del puerto de la Posesión navegando con tranquilidad hasta llegar a las costas ecuatorianas con la dificultad que pone la corriente antártica con la que tuvo que luchar durante tres días con dirección sur, hasta que en este día arribó en la bahía de Caráquez.



Babor y estribor de guardia. (Foto: J. Máiz Sanz).

VIEJA FOTO



Vista de la Base Naval de Porto Pi (Foto: M. Sánchez-Barcáiztegui y Aznar).



MARINOGRAMA NÚMERO 432

Por TAL

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

De la novela *El astillero*, al final el nombre del autor.

DEFINICIONES

Palabras

A.— Fragmento de un buque perdido y lo que contiene	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">49</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">26</td> <td style="text-align: center;">90</td> <td style="text-align: center;">96</td> </tr> </table>						49	2	26	90	96										
49	2	26	90	96																	
B.— Pesca: Acción de reparar los destrozos causados en las redes	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12</td> <td style="text-align: center;">32</td> <td style="text-align: center;">81</td> <td style="text-align: center;">98</td> <td style="text-align: center;">28</td> <td style="text-align: center;">74</td> <td style="text-align: center;">86</td> <td style="text-align: center;">17</td> </tr> </table>									12	32	81	98	28	74	86	17				
12	32	81	98	28	74	86	17														
C.— Constr. Nav. y Mant.: se dice del buque que es dócil al timón y sensible a los cambios de peso y velas	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">34</td> <td style="text-align: center;">22</td> <td style="text-align: center;">70</td> <td style="text-align: center;">95</td> </tr> </table>					34	22	70	95												
34	22	70	95																		
D.— Mit.: Hermosa doncella de la que se enamoró Poseidón. Convertida por éste en oveja y metamorfoseado el dios en carnero, la desposó. De esta relación nació el carnero del Vellón de Oro, trofeo buscado posteriormente por los argonautas	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">29</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">48</td> <td style="text-align: center;">91</td> <td style="text-align: center;">11</td> <td style="text-align: center;">83</td> <td style="text-align: center;">8</td> <td style="text-align: center;">40</td> </tr> </table>									29	5	48	91	11	83	8	40				
29	5	48	91	11	83	8	40														
E.— Zool.: Relativo a la cría y cultivo de las ostras	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">18</td> <td style="text-align: center;">63</td> <td style="text-align: center;">79</td> <td style="text-align: center;">19</td> <td style="text-align: center;">101</td> <td style="text-align: center;">93</td> <td style="text-align: center;">37</td> <td style="text-align: center;">7</td> <td style="text-align: center;">60</td> <td style="text-align: center;"></td> </tr> </table>											18	63	79	19	101	93	37	7	60	
18	63	79	19	101	93	37	7	60													

F.— Trad.: Canto con que los remeros de las galeras griegas y romanas acompañaban el compás de la boga.	13	39	87	6	41	24	9	53
G.— Pesca: Jareta.	30	69	99	73	47	94	4	31
H.— Zool.: Cetáceo con la boca provista de dientes como el cachalote y el delfín.	25	1	57	97	44	62	78	50
I.— Arq. Nav.: Redel, en su primera acepción. En las embarcaciones de madera, cada una de las cuadernas llamadas de loft en que comienzan los delgados de proa y popa.	35	46	85	33				
J.— Biogr.: Navegante portugués, el primero que dio la vuelta al cabo de las Tormentas, después llamado de Buena Esperanza .	15	92	66	3				
K.— Man.: Halar, tirar de un cabo para facilitar su laboreo.	38	77	68	14	61	64	76	
L.— Arq. Nav. y Mant.: Palos o piezas de madera con una fila de agujeros para mantener separados los cabos que forman arañas	58	16	65	42	54	20	52	
M.— Arq. Nav.: Parte desprendida del interior de un madero acebollado.	51	80	10	27				
N.— Pesca: Embarcación de pesca utilizada en Pakistán de proa y popa muy afiladas.	21	55	89	36				
O.— Man.: Aparejo de balance.	59	45	43	75				
P.— Arm.: Lanzacohetes antisubmarino de la máquina noruega.	84	82	67	56	88			
Q.— Org.: En la numeral de una clase de buques.	71							
R.— Com.: Bandera del Código Internacional de Señales.	72							

MARINOGRAMA NÚMERO 431

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

De *Un capitán de quince años*. Julio Verne.



Patio del castillo de San Lorenzo del Puntal. (Foto: J. Antonio Tortolero Sara).



MISCELÁNEA

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

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

24.123.—Francisco Mourelle



Mourelle, en Galicia, es el nombre de cuatro aldeas, un lugar, un monte de 400 metros de altura y de un pequeño arroyo; es también apellido con escudo de armas. Ése fue el apellido de un jefe de escuadra de la Armada española que nació el año de 1757 en Gorme (La Coruña) y murió en Cádiz en 1820 tras una intensa vida militar y marinera, en la que también ocuparon lugar destacado descubrimientos importantes, como el del archipiélago Vavao y de otras islas de Oceanía. De sus escritos y relatos de navegación se aprovechó J. Cook en su expedición a Tasmania y descubrimiento de las islas Sandwich.

La casa natal de Francisco Mourelle de la Riva, insigne personaje de Galicia, de la



Armada y de España, debería ofrecer un aspecto y dedicación bien lejos de la penosa impresión que hoy produce.

P. G. F.

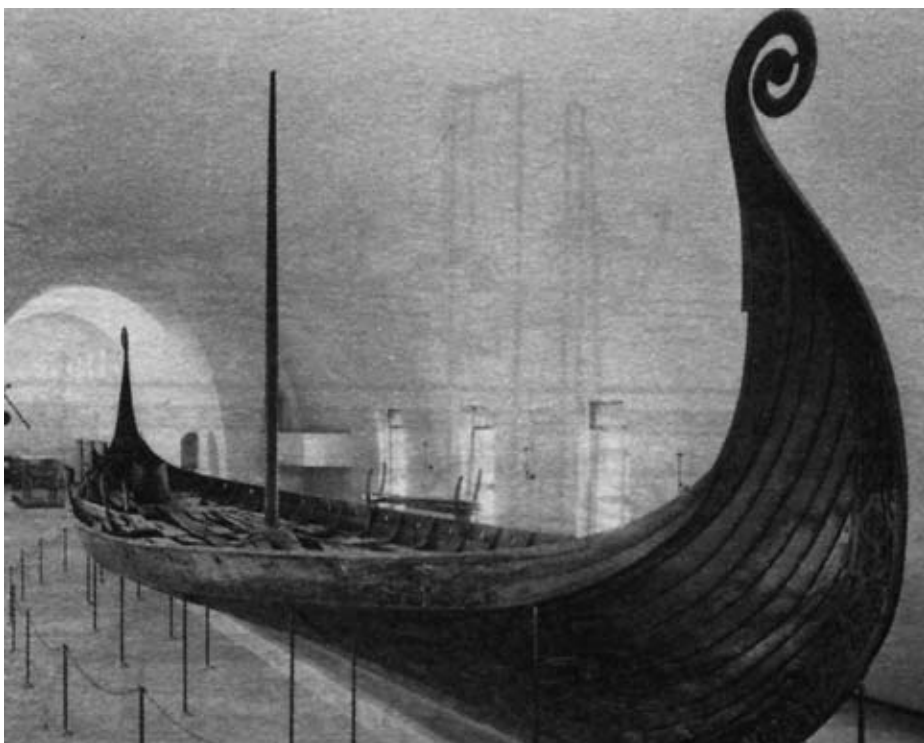
24.124.—La última nave vikinga



En realidad nos referimos a una réplica de un *knarr*, barco típico vikingo, hecha a partir de los restos de una embarcación encontrados en 1962, con los que los especialistas en arqueología del museo danés de Roskilde pudieron trazar planos que reconstruían fielmente una de estas naves utilizadas para la colonización de Islandia y Groenlandia.

Un experto marino llamado Thorset, con gran experiencia en la navegación por el Ártico, contando con la inestimable ayuda de un agricultor noruego, heredero de una tradición inmemorial de constructores navales con herramientas y técnicas vikingas, decide colaborar con el museo danés en la construcción de una réplica de esta nave.

Surgieron algunos problemas, como la escasez de madera de roble para la confección de la quilla, que se tuvo que importar de Dinamarca, pero una vez terminado y bautizado con el nombre de *Saga Siglar*, el barco zarpó en el verano de 1983 para seguir las huellas de sus antecesores vikingos, visitando puertos de Londres, París, las Shetland, las Feroes, Islandia, Groenlandia, Estados Unidos, Sydney y vuelta a Europa por el canal de Suez, regresando a Noruega en agos-



Nave de Oseberg (800-850 d. C.).

Pailebote *Nieves*.

to de 1986 tras haber recorrido alrededor de 35.000 millas marinas, unos 64.800 kilómetros.

Era la primera vez que un navío sin puente y de un tipo tan antiguo lograba una proeza semejante, demostrando así que un *knarr* bien construido, puesto en manos de un experto navegante, podía dar la vuelta al mundo.

A. A. R.

24.125.—Pailebote *Nieves*



La entrada de un barco antiguo en un puerto atrae la atención del espectador, que lo observa con detenimiento, curiosidad y respeto; es lo que ocurre siempre que el *Nieves* hace acto de presencia. Botado en Noya en 1918, de 27,09 metros de eslora, 7,01 de manga y 3,08 de puntal, presenta hoy una hoja de servicios que causa verdadero asombro. Durante sus primeros veinte años transportaba pinos de Noya a Asturias, en cuyo caso volvía con carbón, o a Torrevieja,

y entonces era sal su cargamento de regreso. Cambió de propietario en varias ocasiones y, alguna vez, de nombre; en 1946 una naviera catalana, su propietaria en aquel momento, lo transformó en moto velero. Fue también propiedad de Juan de Arespachaga, antiguo alcalde de Madrid, quien lo vendió años más tarde a un empresario, en Canarias, para realizar rutas turísticas. Se llamó entonces *Nostramo*. Estuvo a punto de terminar sus días en las islas afortunadas, pero fue recuperado y volvió a su Galicia natal, donde continúa, ya casi nonagenario, despertando la admiración de las gentes en cuantos puertos visita en sus rutas turísticas gallegas.

P. G. F.

24.126.—Disculpa necrológica



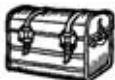
En tiempos en que el uso de procesadores de texto, correctores gramaticales y ortográficos, diccionarios auto-

máticos, pantallas táctiles y demás parafernalia hacen la tarea de escribir enormemente sencilla, no está de más recordar las dificultades que tal actividad entrañaba hace años. En su tomo de agosto de 1914, podía leerse en esta REVISTA la siguiente disculpa, realizada por el vicealmirante Víctor M. Concas con motivo de la publicación de un artículo:

«El día 20 del pasado Marzo, a instancias del Presidente del Ateneo de Madrid, el Excmo. Sr. D. Rafael María de Labra, entusiasta americanista, tuve la honra de dar una conferencia en dicho Ateneo sobre el tema por él sugerido como de oportunidad: *Colón y su obra y Vasco Núñez de Balboa y su obra*. Era mi propósito publicarla, pero el fallecimiento de la esposa del taquígrafo, ocurrida al día siguiente, hizo que se extraviaran las cuartillas, por lo que había desistido; mas a ruego de varios amigos, procedo a hacer un extracto de lo dicho, aunque carezca, como es consiguiente, de la animación y de la vida que da a todo la palabra hablada.»

G. V. R.

24.127.—El saber de los navegantes



Una de las indicaciones más antiguas acerca de los conocimientos que

debía poseer el piloto o patrón que llevaba la dirección técnica de la navegación, se encuentra en la Ley V del título XXIV de la *Segunda Partida* del Código del rey Alfonso el Sabio, donde, al tratar de los naocheros, dice:

«... quando los quisieren recibir para aquel oficio, deven les catar, que sean tales, que ayan en si estas quatro cosas. La una, que sean sabidores de conocer todo el fecho de la mar, en quales logares, es quedo, o en qual es cor(r)iente, e que conozcan los vientos, e el cambiamiento de los tiempos, e sepan toda la otra marineria. Otrrosi, deven saber las yslas, e los puertos, e las aguas dulces, que y son, e las entradas, e las salidas, para guiar su

navio en salvo. E l(1)evar los suyos do quisieren, e guardar se otrrosi, de recibir daño, en los lugares peligrosos, e de temencia. La segunda, que sean esforçados, para sofrir los peligros de la mar, e el miedo de los enemigos, e otrrosi para acometer les ardidamente, quando menester fuere. La tercera que sean de buen entendimiento, para entender bien las cosas, que ovieren de fazer, e para saber aconsejar derechamente al Rey, o al almirante, o al comitre, quando les demandassen consejo. La quarta que sean leales, de manera que amen, e guarden la pro, e la honrra de su señor, e de todos los otros que han de guiar. E el que tal fallaren, si fuera acerca de la mar, deuen le meter en el navio, en que ha de yr, e poner le en la mano el espadilla, e el tymon, e otorgar le, que dende en adelante, sea naucher. E si despues desto, por su engaño, o por culpa de su mal guiamiento, se perdiessen el navio, o rescibiesen gran daño, los que en el fuessen, deue morir por ello.»

En resumen, además de buen marino, el piloto debía ser un excelente consejero y muy honrado, y procurar no equivocarse nunca, pues se jugaba el cuello en ello.

L. C. R.

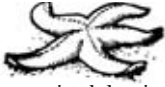
24.128.—Flota en miniatura



Ésta fue la que perteneció a Luis XIV, el Rey Sol, que se instruyó en todo lo relativo a la Armada de forma análoga a como lo hizo en lo referente al Ejército, es decir, por medio de maquetas.

Se construyó una flota en miniatura, dotada de todo género de embarcaciones, que fue botada en el canal de Versalles, donde se montaron batallas simuladas. Esta flotilla, bajo el mando del marqués de Langeron, acaso no sea tan conocida como las gondolas que la República de Venecia regaló al rey y que él empleaba con frecuencia para dar paseos nocturnos amenizados con música.

A. A. R.

24.129.—Mesa de oficiales

Un día de julio de 1891, el comandante del acorazado *Pelayo* recibió instancia del primer médico del buque, don Matías Zaragoza y Avino, en la que solicitaba que se le designase el puesto que debía ocupar en la mesa de oficiales. También el capellán del buque, don Laureano Tascón y Domínguez, hizo lo propio cuatro días más tarde.

Elevó ambas instancias el comandante, capitán de navío don Luis Pastor, que fueron contestadas con una R. O. de 29 de marzo de 1892 fijando que la colocación de los oficiales, así de guerra como mayores, fuese por razones de sus grados o antigüedad alternativamente a derecha e izquierda del presidente, y que el capellán ocupase la otra cabecera de la mesa, frente a la presidencia.

Parece razonable que planteasen la cuestión unos oficiales que, aun cuando no fuesen de guerra, iban a permanecer mucho tiempo al servicio de la Armada, pues don

Matías, el médico, después del *Pelayo*, prestó servicios en el crucero *Vizcaya* y otros destinos, y don Laureano, capellán, llegó a ser teniente vicario de primera, y falleció en Ferrol en 1917.

P. G. F.

24.130.—Detección de submarinos

El eficaz y frecuente empleo del submarino en el transcurso de la Primera Guerra Mundial hizo esforzarse a las naciones para hallar un medio con el que detectar la presencia de estas peligrosas embarcaciones.

Un ingeniero electricista americano, William Dubillier, trabajando en colaboración con el profesor Tissot de Francia, proyectó un sistema que descubría el barco sumergido y precisaba su situación. Se trataba de estaciones detectoras en el interior de



Cruceros *Cristóbal Colón* y *Vizcaya*.

un recipiente de acero, sumergido algunos metros en el agua y provisto de un pequeño micrófono manual en uno de sus extremos. Dentro del recipiente estaba colocado otro micrófono muy sensible, y enfrente de éste había unos tubos de resonancia ajustables que sólo dejaban pasar el agudo sonido característico de los submarinos, cuya vibración es la que afectaba al micrófono, quedando apagados todos los otros sonidos de tonos más graves. En el interior del recipiente se inyectaba previamente aire hasta una cierta presión para contrarrestar la exterior del agua y evitar su entrada. El conjunto del aparato giraba sobre un pivote para permitir su orientación en la dirección más conveniente para recoger los sonidos submarinos.

Con el empleo simultáneo de dos de estos aparatos, y ajustándolos antes hasta que los sonidos se oyeran lo más fuerte posible, se conseguía localizar el origen del sonido haciendo una triangulación, tanto si estaba fijo o en movimiento, y también su dirección.

J. A. G. V.

24.131.—Aprendizaje náutico de un ragu-sano



Un documento muy interesante sobre la formación de un navegante, y el más antiguo que he encontrado al respecto, es del año 1462 y se exhibe en el Museo de la ciudad de Ragusa, hoy Dubrovnik, en Croacia. Se trata de un contrato entre un joven y un marino de dicha ciudad, por dos años y con el compromiso, por parte del joven, de servir y acompañar al navegante que le contrataba, así como de regarle el huerto y cuidarle la viña a cambio de comida y vestido, tanto estando sano como enfermo, lo cual es una cláusula habitual en los contratos de la época, y de recibir en pago la cantidad de 36 hiperperios, moneda bizantina, y además la enseñanza del arte de navegar.

L. C. R.

24.132.—Visión de futuro



En octubre de 1949, el presidente de la Junta de jefes de Estado Mayor de los Estados Unidos, el general Ornar S. Bradley dijo: «Yo predigo que jamás se volverán a realizar operaciones anfibas de gran envergadura». Tan sólo nueve meses más tarde tuvo lugar el desembarco anfíbio de Inchon, que literalmente cambió el signo de la Guerra de Corea y en el que participaron las siguientes fuerzas:

Una división de Infantería de Marina reforzada (22.000 hombres); un batallón reforzado de Infantería de Marina como Fuerza Avanzada (3.000 hombres); una división de Infantería del Ejército (27.000 hombres); dos buques mando; seis portaaviones, con sus correspondientes unidades aéreas; siete cruceros; 36 destructores; 102 transportes; 68 buques logísticos; 19 patrulleros; 7 dragaminas y 11 unidades auxiliares.

G. V. R.

24.133.—Gallardetes



El uso del gallardete en los barcos de guerra se atribuye a un almirante holandés, Tromp, allá por año 1600. Holanda, conocida entonces como Provincias Unidas, estaba en el apogeo de su grandeza, la cual descansaba en su prosperidad marítima, debido al carácter y aficiones de su pueblo, que le impulsaba a buscar en el mar la manera de llenar sus necesidades.

Tuvo este almirante la idea genial de colocar en los topes mayores de sus bajeles unas escobas para indicar que había barrido el mar de enemigos, a lo que contestaron los ingleses izando un látigo, queriendo significar que ellos le hacían huir a trallazos, y de la escoba y el látigo surgió el gallardete que ha prevalecido en todas las marinas, si bien con sucesivas modificaciones.

En la Marina española era muy frecuente que esos gallardetes, ya de lienzo, llevaran pintados los nombres de los apóstoles o los

sobrenombres de la Virgen. En 1785 se dispuso de real orden que los citados gallardetes fueran de lanilla, costumbre que se ha seguido hasta nuestros días.

J. A. G. V.

24.134.—Maderas poco controladas



Finalizando el año 1899, la Armada recibió una propuesta de un señor llamado don Gisbert Pfretzschner, tan extraña como su apellido. Ofrecía transformar las instalaciones de fuerza motriz del arsenal de Ferrol y alumbrar eléctricamente todos los edificios de la Marina en la población. A cambio proponía el señor Pfretzschner percibir un importe de 423.073 pesetas en maderas de construcción de las almacenadas en Caranza en las cuevas del Montón —hoy Club Naval de Oficiales— y en la playa del Prado de Caranza —hoy «Escuela Antonio de Escaño»—.

El capitán general cursa orden a la Comandancia General del arsenal para que, a la mayor brevedad posible, remita certificación exacta del número y clase de las maderas existentes en los lugares señalados. La certificación del jefe del negociado de acopios es muy detallada —comienza con 530,508 m³ de álamo negro, valorado en 10.451,07 pesetas—, pero el escrito de elevación de la Comandancia General del arsenal dejaba bien claro que ésas eran las maderas que debían existir, pero no que existieran, porque tratándose de un material que no se recuenta ni en las entregas de cargo es de suponer que la existencia material difiera de la real.

La propuesta no fue aceptada.

P. G. F.

24.135.—Escuela de Sagres



Fue creada en 1420 por el infante portugués Enrique el Navegante (1394-1460) en el lugar llamado Vila do Infante, en la ciudad lusa de Sagres, situada



Enrique el Navegante.

cerca del cabo San Vicente, antiguamente conocido como *Promontorium Sacrum*, donde hubo un templo dedicado a Saturno (*Cronos*), parada obligada de los navegantes para hacerle sus ofrendas. Esta escuela estuvo dedicada a la enseñanza de la náutica y de la cartografía, siendo la primera que existió en todo el mundo dedicada al arte de navegar, de donde surgió el empleo de la astronomía náutica entre los marineros, y que contó, como profesores, con los mejores eruditos y cartógrafos de la época, entre ellos el judío mallorquín Jafudá Cresques, cristianizado como Jaime Ribes, hijo de Abraham Cresques, autores ambos del famoso *Atlas Catalán* (1375); Duarte Pacheco, autor de *Esmeraldo de Situ Orbis* (1505), que es un derrotero —roteiro— exacto de las costas de Guinea, y que introdujo un nuevo valor del grado ecuatorial, cuya milla hizo equivalente a 1.775,67 m; Juan de Castro; el veneciano Alvise Cadamosto (1432-1488); Antón Gonçalves, el noruego Wollert, y otros. En ella se enseñaban los regímenes de vientos y corrientes del Atlántico —cuya corriente de Canarias habían descubierto los portugueses en 1426—, así como los nuevos métodos de navegación, que fueron la base de la utilización de las alturas de los astros y de la navegación astronómica, siendo sus alumnos los que llevarían la derrota de las naves del descubrimiento. Por ella pasaron también

muchos musulmanes y árabes, genoveses y venecianos, alemanes y escandinavos. Su existencia no debió prolongarse más allá de la muerte del príncipe don Enrique, ocurrida en 1460.

L. C. R.

24.136.—Decisión no bien meditada



La implantación del vapor como medio de propulsión, fácil es suponerlo, no estuvo exenta de muchos problemas, y uno de los difíciles fue la sustitución de los primeros maquinistas, ingleses, por otros españoles. Varias instancias de don Francisco de Hernandez, representante de una asociación de maquinistas, dieron lugar a una real orden de mayo de 1904 disponiendo que «en lo sucesivo todos los maquinistas de los buques nacionales sin excepción alguna, han de ser españoles, dando un plazo de cuatro meses, para el reemplazo de los que no lo sean». Muy buena intención, pero debió de ser precipitada, porque inmediatamente, la Compañía Trasatlántica elevó instancia en la que alegaba que eso no era posible aplicarlo a sus vapores correos. Nueva real orden, noviembre de 1904, desestimando lo expuesto por Trasatlántica, por lo cual ésta interpuso recurso contra dicha real orden, cuya suspensión fue decretada por el Tribunal Supremo, en razonada sentencia.

P. G. F.

24.137.—Expediciones



En noviembre de 1853 la segunda división de reserva, que mandaba el teniente de navío don Crispulo Villavicencio, realizó una expedición a Mindanao recorriendo las islas Sámalos, castigando a los moros y llevando a cabo el día 5, en el fondeadero de Lahat-hat al sur de Basilán, un atrevido golpe de mano sobre los piratas que con desgracia por nuestra parte por la imprudencia del cabo Solano de Infantería de Marina, que con temerario arrojo persi-

guió a los infieles hasta caer en su misma guarida, causó crecido número de bajas entre ellos.

J. A. G. V.

24.138.—Desdoblamiento de personalidad



En 1966 los astilleros Lübecker Frender Werke, de Alemania, lanzaron un transbordador de 9.000 toneladas de arqueo para las navieras noruegas Bergenske y Fred Olsen. Éstas lo explotaron años alternos. A babor lucía el nombre de *Black Watch*, para la primera, y a estribor el de *Júpiter*, para la segunda. Durante el invierno cubría la línea Londres-Canarias y durante el verano Bergen-Newcastle.

G. V. R.

24.139.—Una reparación inolvidable



Al menos lo fue para don Juan Muñiz Bueno, que a sus casi noventa años es una fuente inagotable de hechos y datos acumulados en su envidiable memoria.

En la base naval de La Graña, un día de 1932, el submarino *B-1* detectó una entrada de agua por la prensa del timón vertical, en una zona del barco totalmente inaccesible a una persona adulta, pero que requería urgente reparación. Se localizó a un delgado joven, más bien un niño, 13 años, que trabajaba como aprendiz en unos astilleros civiles próximos a la base, y ganaba 25 céntimos de peseta diarios (sólo los días laborables); el joven se introduce por un estrecho hueco, rozando pecho y espalda con planchas y remaches, una llave inglesa atada al cuello y unas tiras de lona amarradas a sus tobillos para poder sacarlo después.

No sé si el señor Muñiz conserva aún las dos pesetas de plata que el comandante del submarino le dio al terminar el trabajo, que resultó un completo éxito.

P. G. F.



UN SUBMARINO ROSA EN AGUAS DEL PACÍFICO

No es frecuente ni usual el humor, la alegre y abierta historia que es la comedia, que utiliza el lenguaje de la sátira, cuando de contar una trama sobre la mar se trata. Tradicionalmente en la historia del cine, concretamente en el marco de Hollywood, cada vez que directores y guionistas se acercaron a temas bélicos —con y sin la mar al fondo, no importa— el tono, el clima, el ambiente adquirirían siempre altos grados de dramatismo y de violencia. Normal. *Sangre, sudor y lágrimas*, afirmó un tiempo el clásico inglés. En la guerra no se reparten caramelos; más bien todo lo contrario. Pero cuando en 1959

Blake Edwards decide rodar *Operación Pacífico* no duda en contarnos la guerra en clave de humor. El resultado fue una excelente comedia, que al cabo de casi cincuenta años mantiene vivo el fino sentido de sátira y de burla. No es la obra maestra de su director; faltaban todavía algunos años para la celebración, por ejemplo, de *Días de vino y rosas*, *El guateque*, *Desayuno con diamantes...*, pero destila ingenio y talento.

De inmediato, y tras recibir el encargo de filmar una historia sobre la guerra en el Pacífico, pero con tintes humorístico, de comedia leve pero acariciadora, sus guionistas,

inspirándose en un viejo proyecto original de Billy Wilder, Paul King y Joseph Stones, se pusieron, con inteligencia y talento, manos a la obra. La acción se sitúa en una isla del Pacífico, cuando las tropas japonesas ya habían invadido Filipinas, y cuenta diversas peripecias, entre ellas la incorporación a bordo de cinco mujeres, con todo lo que ello supone, en el interior del submarino *Tigre del Mar*. Y como eje central, al margen de la presencia femenina, el enfrentamiento entre el comandante, un personaje serio, ordenado, disciplinado —excelente como siempre Cary Grant—, enfrentado de forma continuada a la personalidad de su segundo, un teniente locuaz, conquistador, mujeriego y para el que las ordenanzas militares más estrictas parecen no existir. Era, no se puede dudar, el personaje para un intérprete ideal, en este caso Tony Curtis, actor de comedia y de la comedia, pero que con el tiempo (*Espartaco*, *El estragador de Boston*, *Chantaje en Broadway*) demostraría un gran talento en papeles abiertamente dramáticos.

Todo se desarrolla en un clima dispar de disputas entre el comandante y el teniente, hasta que el elemento femenino entra en acción. La situación —golpe de ingenio de los guionistas— da un giro inesperado sin perder el clima de burla y humor detectado ya en las primeras secuencias de la película. Y aquí, en este punto, su director se encuentra feliz y a sus anchas, en un territorio conocido que domina al cien por cien. Blake Edwards fue el gran renovador de la comedia americana clásica y de

toda la vida en las décadas cincuenta/sesenta, y a lo largo de la película demostró estar situado en el buen camino que le conduciría a futuras comedias de excelente factura. Y excelentes dramas. Curiosamente, en la parte final de la película, y por diversas circunstancias, el submarino es pintado de rosa —más adelante apareció en escena otro submarino, también famoso, pero revestido de amarillo con los Beatles al fondo—, un claro precedente de la serie, rodada por Blake Edwards, dedicada a la célebre *Pantera Rosa* y al no menos célebre inspector Closseau, en feliz interpretación a cargo de Peter Sellers y que dio origen a una larguísima secuela de dispar resultado en su conjunto. Trabajando sobre un inteligente guión, Blake Edwards domina y controla la acción, teje un entramado de buena dirección y mejor puesta en escena, utiliza todos los resortes posibles que tiene a su disposición, controla y da ritmo a las diversas secuencias que se encadenan de forma perfecta, a fin y efecto de ofrecer al espectador la garantía de una comedia eficaz. Ingeniosos destellos de humor, golpes de efecto, secuencias muy bien empalmadas, sin perder el ritmo en ningún momento, elemento clave en cualquier comedia que se precie. El director de *Cita a ciegas* controla la historia, demostrando siempre una profesionalidad que a lo largo de los años venideros iría perfeccionando. En la interpretación no sólo destacar a los ya mencionados Cary Grant y Tony y Curtis, sino también, y a gran altura, al resto del reparto, formado

por Joan O'Brien, Dina Merrill, Gene Evans, Virginia Gregg, Richard Sargent y, de forma especial, uno de los mejores actores de soporte de Hollywood: Arthur O'Connell. La banda sonora —otro precedente de la *Pantera Rosa*—, excelente, corre a cargo del gran Henri Mancini.

Blake Edwards (Oklahoma, Estados Unidos, 1922) mantuvo diversos oficios hasta su entrada en el mundo del cine. Pronto destacaría en el terreno de la comedia —es el autor de una de las mejores películas de la historia del cine, la mítica *Desayuno con diamantes*— y alrededor del género dirigiría excelentes muestras, como *Darling Lili*, *Víctor o Victoria*, *El Guateque* o *Dos hombres contra el oeste*, un *western* este último, género que anteriormente había abordado en clave de comedia en *La batalla de las colinas del whisky*. Una experiencia magnífica en las historias policíacas fue *Chantaje a una mujer*. Casado en 1969 con la actriz Julie Andrews, desde hace unos años Blake Edwards



permanece alejado de toda actividad cinematográfica. Cabe recordar que el director de *La semilla del Tamarindo* y *Mi hermana Elena* tiene en la actualidad 75 años.

Toni ROCA





Fragata *Méndez Núñez*: maniobra de VERTREP en proa durante la calificación operativa el pasado mes de noviembre. El helicóptero ha de mantenerse en estacionario a la altura del puente mientras el barco sigue navegando. El LSE —que aparece en la foto— debe dirigir y observar constantemente las maniobras del piloto, pues el mínimo error tendría graves consecuencias. (Foto: Ó. Rodríguez Pardal).



EL AÑO 2008 Y SUS EFEMÉRIDES

Estimado lector, en primer lugar le deseo un feliz 2008, un año que como habrá visto termina en ocho, un número redondo por partida doble, que según dijo alguien es como un infinito puesto de pie. Pero dejemos de lado la forma del número, que no viene a cuento; lo que viene a cuento es el número en sí: el ocho (el 8). Y es que en mis artículos para esta sección de «La Mar en la Filatelia», siempre que puedo hago coincidir el tema o asunto con algún tipo de aniversario más o menos redondo —cada uno tiene sus manías—, de modo que la última cifra del año en curso y la última del año del acaecimiento a comentar coincidan. Por eso, cuando el pasado año preparaba mi calendario de colaboraciones para 2008, anoté acontecimientos que habían ocurrido en años terminados en ocho, y me encontré con unos cuantos que paso a comentar en bloque, aunque algunos de ellos serán tratados de forma monográfica en un futuro bastante cercano. Resulta que sin despreciar otros años, que todos son importantes, los terminados en ocho son ricos en acontecimientos de todo tipo, unos glorio-

sos y otros no tanto, pero todos merecen ser recordados, ya que muchos influyeron en nuestra historia y por ellos llegamos a ser lo que somos hoy; entre otras cosas un gran país, aunque siempre hay alguno empeñado en demostrar lo contrario.

Además de celebrar en este año el 600 aniversario de la fundación del Real Monasterio de Yuste, que tuvo lugar en 1408, y el 400 aniversario de la creación de la Universi-



Acorazado Maine.



Galera Real.

dad de Oviedo, que tuvo lugar en el 1608, hubo otros acontecimientos más directamente relacionados con la mar que también son dignos de mención.

En 1568 (hace 440 años) se construyó en las Atarazanas de Barcelona la *Galera Real*,



Galeón Sovereign of the Seas.



Gran Armada.

que iba a ser el buque insignia de don Juan de Austria en el combate de Lepanto de 1571.

El 9 de febrero de 1588 (hace 420 años) fallecía en Lisboa el insigne marino ganador de todas sus batallas: don Álvaro de Bazán. Y en mayo de ese mismo año, zarpaba de Lisboa la Gran Armada enviada por Felipe II para invadir la Gran Bretaña, que iba a sufrir un gran descalabro.

A mediados de 1638 (hace 370 años) comenzó su adiestramiento el galeón inglés *Sovereign of the Seas*, que fue una gran máquina de guerra y al mismo tiempo una magnífica obra de arte.

En 1788 (hace 220 años) era botado en Ferrol el navío *San Telmo*, que en 1819 iba a desaparecer en la zona de la Antártida sin que haya sobrevivido nadie para poder contar lo ocurrido. En 1788 también desaparecían todos los navíos de la expedición científica francesa de *La Pérouse*. Y el 14 de diciembre de dicho año dejaba este mundo el rey Carlos III, el gran impulsor de la Armada que durante su reinado alcanzó un gran nivel y contó con los mejores barcos del mundo. Ese mismo día le sucedió su hijo Carlos IV, de una memoria un tanto triste para nuestra historia, al verse atrapado en su propia debilidad, en los tejemanejes de su esposa María Luisa de Parma y de su primer ministro Godoy, en las intrigas de su hijo el futuro Fernando VII y en otras veleidades de la época.

El 2 de mayo de 1808 (hace 200 años) daba comienzo la Guerra de la Independencia



Buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.



Crucero *Baleares*.

contra los franceses; una larga contienda que se prolongó hasta el año 1814, en que las tropas de Napoleón sufrieron una gran derrota, pero el país quedó destrozado.

En mayo de 1818 (hace 190 años), la Savannah Steamship Company compró y comenzó la transformación del que iba a ser el primer barco en navegar de Norteamérica a Europa utilizando vapor: el *Savannah*.

El 20 de mayo de 1888 (hace 120 años) Alfonso XIII niño y la reina regente María Cristina inauguraban en Barcelona la Exposición Universal. Fue un gran acontecimiento, en el que acompañaron a la Armada española unidades de muchas armadas extranjeras: Inglaterra, Francia, Italia, Imperio Austro-Húngaro, Rusia, Holanda, Alemania, Portugal y Estados Unidos, cuya participación en el acontecimiento fue realmente espectacular.

En 1898 (hace 110 años) se produjo el hundimiento del acorazado norteamericano *Maine* en La Habana, que fue el pretexto de los Estados Unidos para declarar la guerra a España con las conocidas consecuencias de la pérdida de las posesiones en el Caribe y en el Pacífico, entre ellas Cuba, Puerto Rico y Filipinas, lo que dejó al país en un estado de profundo abatimiento, del que a modo de reacción positiva surgió la famosa «Generación del 98».

El 7 de enero de 1908 (hace 100 años) se promulgó la Ley de Escuadra Maura-Ferrán-

diz, por la que nació el primer plan naval de consistencia de la época, que logró salir adelante y supuso el resurgir de la Armada tras el estado de postración en que había quedado después de los desastres del 1898 y la posterior política de desguaces.

En la noche del 5 al 6 de marzo de 1938 (hace 70 años), tuvo lugar el combate de Cabo Palos, en el que a unas 65 millas al este del citado cabo resultó hundido el crucero *Baleares*, muriendo 788 hombres de los 1.223 que llevaba a bordo, en uno de los mayores desastres ocurridos durante la Guerra Civil española.

En 1988 (hace 20 años) las mujeres tuvieron acceso a la Fuerzas Armadas Españolas, y desde entonces su número en la Armada va en lento pero continuo aumento.



Vapor *Savannah*.



Navío *San Telmo*.

En marzo de 1998 (hace 10 años) iniciaba yo mi andadura por esta sección de «La Mar en la Filatelia», que en sí no es un hecho muy sonado, pero su recuerdo para mí es entrañable.

Y del 14 de junio al 14 de septiembre del presente año 2008 tiene lugar la Exposición Internacional de Zaragoza, un gran acontecimiento que atraerá a gentes de todo el mundo. Además, hace 100 años que se celebró en



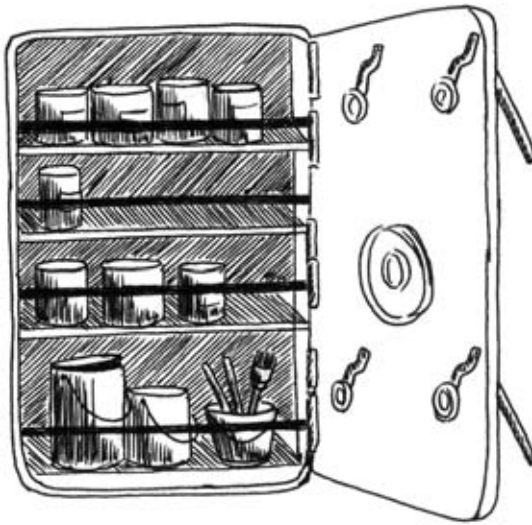
Submarino *Peral*.

Zaragoza una exposición hispano-francesa, para conmemorar el primer centenario de los sitios de la ciudad durante la antes comentada Guerra de Independencia

Hay muchas otras fechas para recordar, como la entrega de la fragata *Arapiles* en 1868 (hace 140 años); la del acorazado *Peláyo* y la botadura del submarino *Peral* en 1888 (hace 120 años); o la entrega del buque escuela *Juan Sebastián Elcano* en 1928 (hace 80 años). Pero lo dejo aquí, ya que no quiero hacer la competencia a mi vecino el Capitán Jim con su sección de «Efemérides» de esta REVISTA.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

JUAN GONZÁLEZ MORO

Después de estos años, en los que el *Pañol de Pinturas* siempre —o casi siempre— ha estado presente con puntualidad mensual en la REVISTA GENERAL DE MARINA, hemos pasado por algunos momentos en los que la práctica de este bello arte por parte de nuestros marinos parecía ir en decadencia; pero sólo fue un falso espejismo, pues algunos encuentros con amigos nos hicieron ver que la realidad era bien distinta.

Hoy tenemos la oportunidad de dar a conocer la «estiba» en este *Pañol* de Juan González Moro, coronel de Infantería de Marina en situación de reserva, que nos sorprende con su buen hacer en las técnicas de pastel y acuarela, aunque ha practicado también con carboncillo y lápiz; este último con grandes posibilidades de expresión.

Con estos elementos citados empezó Juan su andadura artística en el colegio, en esa asignatura de grato recuerdo para muchos de nosotros llamada «dibujo artístico», donde quedaba testimonio de lo hecho, a diferencia





Playa de Camposoto. San Fernando (Cádiz).

de la exposición oral de temas de cualquier otra materia, que una vez recitada quedaba simplemente la satisfacción de un sobresaliente, la indiferencia ante un aprobado o el bochorno de una calabaza.

A González Moro nunca le abandonó el hormiguillo de su indudable vena artística, y así durante su estancia en la Escuela Naval dibujaba caricaturas destinadas a su publicación en la revista *Tambo*, de juvenil añoranza,



Un fondo de caño. San Fernando (Cádiz).



Fuente de Mogor. Marín (Pontevedra).

y en un mural que se editaba semanalmente llamado *Rompeolas*. La práctica de esta especialidad de dibujo de la caricatura demuestra en el artista una gran capacidad de observación en los pequeños detalles, que luego destacan en sus acuarelas y pasteles.

Durante su destino en el Mando Anfibio siguió con la caricatura, que continúa practicando.

Mientras mantenía su situación, como dice él, de oficial «soltero», realizó una breve incursión en la técnica del óleo que, según manifiesta, dejó por su penetrante olor y la exigua superficie de las casas de la Marina (en lo del olor existen diversas opiniones; en lo de la superficie de las casas, unanimidad).

En la actualidad Juan acude a un taller de pintura donde dos veces por semana aprende y profundiza en la técnica de la acuarela.

Su pintura es eminentemente figurativa, soportada sobre un buen dibujo, circunstancia determinante para dar a luz de una buena obra. Es minucioso en los pequeños detalles, que juntos aportan fuerza y realismo.

En sus marinas, preferentemente de playas solitarias, se contempla una placidez, tal vez de atardecidas, que nos hace recordar nostálgicamente ese verano cerca del mar que se fue hace poco.

En los temas que aborda, y que se pueden calificar de urbanos (nada fáciles), se advierte un trabajo concienzudo de alto realismo.

González Moro ha participado en cuatro exposiciones colectivas y prepara actualmente una en solitario para este otoño-invierno.

Con el reconocimiento a esta labor artística, que contribuye sin duda a la del colectivo de la Armada, esperamos que nuestro amigo Juan progrese en ese notable quehacer que se adivina en su obra.

Un fuerte abrazo y mi admiración y respeto.

Rafael ESTRADA





Lanzamiento de un misil Standard desde la fragata *Juan de Borbón* durante la calificación CSSQT en aguas de California. (Foto: L. M. Luzuriaga Bermúdez).

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA).—La «FIMEX BH-III», al mando del teniente coronel de Infantería de Marina Francisco Múgica, relevó a la «FIMEX BH-II» basada en Camp Butmir (Sarajevo) para formar parte del batallón multinacional de EUFOR, integrado por fuerzas húngaras, polacas, turcas y españolas. Esta fuerza, compuesta de algo más de 200 efectivos, aporta el mando del batallón multinacional el grueso de la plana mayor y una compañía de fusiles. El relevo se llevó a cabo en dos fases, concluyendo el día 17. La misión tendrá una duración aproximada de cuatro meses. Ésta es la tercera fuerza enviada por España a Bosnia-Herzegovina para ponerse al mando del batallón multinacional desde que se produjo el cambio de estructura de la EUFOR a mediados de marzo.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo 06-finalización).—La Armada continúa su participación en esta operación apor-



Infantes de Marina en la Operación ALTHEA en los Balcanes. (Foto: COMGEIM).

NOTICARIO

tando diversas unidades al 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 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. Durante el mes de diciembre participaron en la misión los patrulleros *Medas*, *Grosa*, *Descubierta*, *Centinela* y *Vencedora*.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (OAE).—El patrullero *Cazadora* continuó efectuando vigilancia en el Mediterráneo oriental hasta mediados de diciembre, en que

regresó a su base una vez finalizada la integración en esta operación.

Agrupaciones permanentes

Standing NRF Maritime Group 1 (SNMG-1).—Tras el descanso correspondiente a las Navidades de 2007, está previsto que la fuerza se reagrupe en La Coruña el 22 de enero. Allí tomará el mando de la agrupación el contralmirante Juan Rodríguez Garat, quien arborará su insignia en la fragata *Álvaro de Bazán*.

Standing NRF Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación continúa bajo el mando táctico del CTG 432 a bordo de la



Fragata *Álvaro de Bazán* en el Arsenal de Ferrol.
(Foto: José E. Fernández López).



Fragata *Canarias* durante un ejercicio de lanzamiento de misiles.
(Foto: F. Guinea).

fragata turca *Orucreis*. La fragata *Canarias* permanece en dicha fuerza, que se dispersó a mediados de diciembre para el descanso navideño. La Agrupación Táctica TG 432 está compuesta por los buques: *Orucreis* (Turquía), *Laboon* (Estados Unidos), *Aliseo* (Italia), *Northumberland* (Reino Unido), *Aegean* (Grecia), *Canarias* (España) y *Rhoen* (Alemania).

Standing NRF Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—Esta agrupación, bajo el mando del capitán de navío español Antonio Martorell, y compuesta por los buques *Diana* (España), *Duero* (España), *Kallisto* (Grecia), *Amasra* (Turquía) y *Sapri* (Italia), entró en los puertos de Tesalónica (15 al 18 de noviem-



SNMCMG-2 atracada en Canakkale (Turquía). (Foto: A. F. Fernández Quiñones).

NOTICIARIO

bre), Izmir (22 al 26 de noviembre) y Aksaz (29 de noviembre al 2 de diciembre). En los tránsitos efectuaron adiestramientos internos de MCM en la bahía de Kusadasi (Turquía) y diversos ejercicios. Tras la dispersión correspondiente al permiso navideño, la fuerza, compuesta de nuevas unidades, se reagrupará en Palermo a principios de febrero. Las nuevas unidades previstas son: *Turia*, en relevo del *Duero*, *Evropi* en relevo del *Kallisto*, *Ayvalik* en sustitución del *Amasra*, *Lerici* en lugar del *Sapri*, y el alemán *Rappennau*. Este periodo, que durará hasta el 5 de junio para el buque insignia *Diana* y el Estado Mayor de la SNMCMG-2, supondrá la última fase del despliegue bajo mando español antes de ser relevado por el mando alemán.

Ejercicios

CARTAGO 07 (19-30 de noviembre).—Ejercicio nacional orientado al empleo de los medios y procedimientos de salvamento y rescate de submarinos, que se desarrolló en dos fases:

Fase CPX (19-20 noviembre): para adiestramiento de estados mayores.

Fase LIVEX (26-30 noviembre): en la que participaron, además de los estados mayores, las siguientes unidades: *Mistral*, *Tajo*, *Neptuno*, *Vigia*, *Formentor*, CBA y un helicóptero «medicalizado».

Adiestramiento

Adiestramiento conjunto de unidades de ALCANAR (10-16 de diciembre).—Los buques *Centinela*, *Arnomendi*, *Vencedora*, *Grosa*, *Tagomago* y *Medas* efectuaron ejercicios de adiestramiento conjunto en aguas de Canarias. Las unidades realizaron un ejercicio de tiro el 14 de diciembre, tras el cual procedieron a efectuar escala en Santa Cruz de Tenerife.

Unidad de Guerra Naval Especial (14 noviembre 07-15 de febrero 08).—En la base de estacionamiento de La Algameca (Cartagena) se activó la primera Unidad de Guerra Naval Especial (UGNE-107), constituida por dos equipos operativos: uno procedente de la



Honores al embajador de España en Libia a bordo del patrullero *Infanta Cristina*. (Foto: ORP, ALMART).



Buque de Salvamento y Rescate *Neptuno* (A 20). (Foto: C. Busquets).

Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada y otro de la Unidad de Buceadores de Combate «Comandante Gorordo».

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Infanta Cristina (2-4 de diciembre).—

Entre los días 2 y 4 de diciembre el patrullero *Infanta Cristina* ha efectuado una visita al puerto de Trípoli (Libia). La presencia de un buque de la Armada española en este puerto es la primera en muchos años y supone un claro apoyo a la acción exterior del Estado. La visita recibió una gran atención por parte de la Marina libia y fue muy bien acogida por la embajada y la comunidad española.

El día 3, el embajador de España, Joaquín Pérez-Villanueva y Tovar, ofreció una recepción oficial a bordo a las autoridades locales y cuerpo diplomático de otros países.

Las Palmas (7 de octubre 07-28 de abril 08).—Zarpó de Cartagena el 7 de octubre para realizar la campaña antártica 2007/08 en apoyo logístico de las bases españolas en la Antártida y colaborar con los proyectos científicos del Ministerio de Educación y Ciencia. En la apertura de la base «Gabriel de Castilla» tuvo que levantar el fondeo por despren-

dimiento de hielos. El día 7 de diciembre se izó la bandera española en dicha base.

Rigel (19 de noviembre-19 de diciembre).—Llevó a cabo la actualización cartográfica y de publicaciones náuticas en la zona del golfo de Cádiz y del Estrecho.

Neptuno (10-18 de diciembre).—Efectuó colaboración con la Escuela de Buceo en ejercicios de buceo a gran profundidad en aguas de Cartagena.

Vigilancia marítima

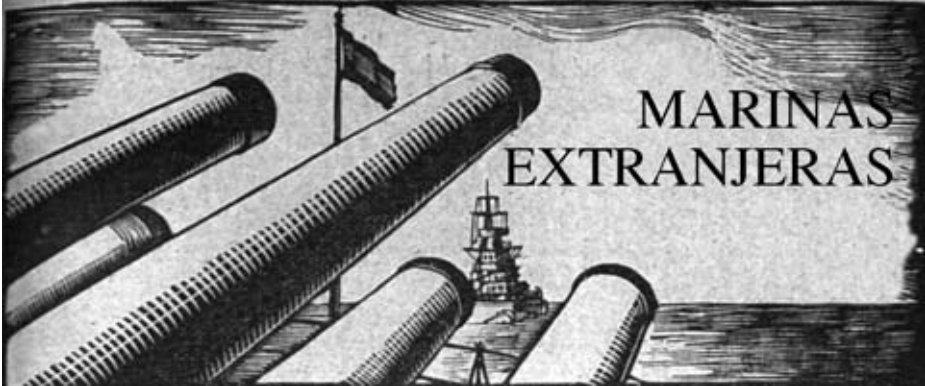
Alborán (18 de octubre-19 de diciembre).—Tras realizar escala en St. John (Canadá) y finalizada la campaña NAFO, efectuó el tránsito de regreso a Cartagena, donde arribó el día 19 de diciembre.

Acevedo y Dragonera (10-14 diciembre).—Efectuaron vigilancia marítima en aguas del golfo de Cádiz y del Estrecho, al mismo tiempo que colaboraban en lanzamientos de misiles y ejercicios de tiro.

G. V. A.



La bandera del Cuartel General de la Armada con el nuevo asta entregado por Navantia el pasado verano. (Foto: ORP, Armada).



Alemania

Modernización del Main.—El buque de aprovisionamiento del *Tipo 404, Main*, ha finalizado su transformación convirtiéndose así en el buque logístico de apoyo a submarinos más moderno de la Marina Federal. La modificación ha sido realizada en los astilleros de Elsflether y ha durado aproximadamente un año. Las mejoras incluyen un pañol para la estiba y manipulación de torpedos, con capacidad para 16 unidades, una cámara de descompresión para ocho buceadores y una estación de aprovisionamiento para gasóleo, oxígeno e hidrógeno del utilizado por los submarinos alemanes. Para permitir que los *U-boote* se abarquen a su costado, han sido añadidas varias defensas a su costado por ambas bandas. En el ámbito de las armas, dos cañones MLG de 27 mm han sido instalados para permitirle una defensa contra embarcaciones y ataques terroristas en puerto. Los nuevos equipos electrónicos incluyen un sonar de proa retractable, teléfono submarino y un avanzado sistema de identificación automático, que mejora la seguridad en la navegación y evita las colisiones. A pesar de estas extensas modificaciones, su eslora no ha variado de los 100,58 m originales y su desplazamiento continúa siendo de 3.590 toneladas.

Argentina

La Armada pierde el Servicio de Hidrografía.—La ministra de Defensa argentina Nilda Garré ha suprimido el Servicio Hidrográfico de la Armada, que tenía a su cargo desde la emisión de la hora oficial hasta la responsabilidad de actualizar y levantar la cartografía náutica, utilizada mayoritariamente por los buques mercantes de todo el mundo.

El artículo 7 del decreto 788/07 dice: «Transfiéranse a la órbita de la Secretaría de Planeamiento el Servicio de Hidrografía Naval... y fíjese un plazo de 180 días para su reestructuración». El decreto sorprendió a gran parte del ámbito naval, ya que esta área es bastante compleja. Con una dotación de más de 300 personas, el Servicio Hidrográfico contaba con dos buques oceanográficos que, a través de la Escuela de Ciencias del Mar, formaba a los hidrógrafos, cartógrafos y meteorólogos.

Uno de los mayores problemas que se plantea es la administración de los buques, ya que a partir del decreto deberán contar con dotaciones civiles a las que hay que instruir en su manejo específico. Lo cierto es que el Servicio se encuentra prácticamente paralizado, con su cadena de mando interrumpida.

Salvamento en la Antártida.—Un buque de pasajeros de la compañía canadiense GAP Adventures, el *MS Explorer*, chocó el 22 de noviembre con un iceberg, que le produjo una vía de agua, provocando su hundimiento 20 horas después. El Centro de la Marina argentina de Salvamento y Rescate recibió una llamada de socorro a las 2330, hora local, informando que tenía una gran vía de agua y que el barco escoraba peligrosamente a una banda. La Marina argentina ordenó el abandono del buque de todos los pasajeros, operación que se realizó en orden y sin pérdida de vidas, gracias a que la mar se encontraba totalmente en calma, aunque con una temperatura próxima a los cero grados.

El *Explorer*, botado en 1970, llevaba 154 pasajeros provenientes de todo el mundo, y había pasado una inspección de seguridad tan sólo hacía cuatro semanas, mientras se encontraba en dique seco. Los pasajeros habían pagado 15.000 euros por un viaje de 19 días de duración en el que debían navegar por aguas de la Antártida y las islas Malvinas

para observar ballenas, pingüinos y otros animales de la fauna antártica.

Australia

Finalización de una serie de patrulleros.—La Marina australiana ha recibido el último patrullero de la clase *Armidale*, compuesta por 14 unidades, hecho que fue celebrado el pasado mes de octubre con la entrega de la última unidad *HMAS Glenelg*, en los astilleros de Austal Henderson. El importe total del contrato se elevaba a 500 millones de euros, y las unidades así adquiridas tendrán como cometidos principales los de vigilancia, interceptación, investigación, aprehensión y la escolta a puerto de aquellos buques sorprendidos en actividades ilícitas tales como pesca ilegal, tráfico de drogas, transporte de inmigrantes ilegales etc. y en apoyo del Departamento de Inmigración y Aduanas.



Buque de pasajeros *MS Explorer*.



Avión de patrulla marítima EADS-CASA C-295.

Chile

Adquisición de aviones de patrulla marítima.—La Marina chilena ha comprado tres aviones EADS-CASA C-295 de patrulla marítima a la industria aeronáutica española, con una opción de compra de cinco más. Las nuevas unidades serán empleadas para vigilar la extensa Zona Económica Exclusiva chilena y en la salvaguardia de vidas humanas en la mar. El C-295 chileno estará dotado con el sistema FITS (*Fully Integrated Tactical System*) y los medios de detección más avanzados. El FITS es un sistema táctico totalmente desarrollado por la compañía EADS CASA, y ha sido diseñado para realizar diferentes misiones de larga duración y a gran distancia, que abarcan desde la vigilancia marítima y SAR hasta las más complejas y sofisticadas misiones navales. Con estas adquisiciones, la cartera de pedidos del C-295 asciende a 58 unidades, de las que 37 ya han sido entregadas y están en servicio.

China

Se niega la entrada en puerto a un buque norteamericano.—El Gobierno chino decidió no permitir la entrada en Hong Kong el 23 de noviembre al portaaviones norteamericano USS *Kitty Hawk*, que había programado su escala en este puerto para pasar la tradicional fiesta del *Thanksgiving Day*. Esta negativa no ha sido la única, ya que la semana anterior tampoco fue autorizada la entrada en Hong Kong para hacer combustible a dos cazaminas basados en el puerto japonés de Sasebo: el USS *Patriot* y el USS *Guardian*. El jefe de Operaciones Navales, almirante Gary Roughead, declaró más tarde muy contrariado a los medios de comunicación social que las autoridades chinas tendrían que ofrecer una explicación oficial a la prohibición de entrada en puerto a los tres buques norteamericanos. Fuentes especializadas achacan esta negativa de Pekín a sus protestas oficiales no atendidas por la reciente venta de misiles Patriot por parte de las autoridades norteamericanas al Gobierno de Taiwan.

Estados Unidos

Entra en servicio el USS Sampson.—El día 3 de noviembre entró en servicio el cuarto buque con el nombre del contralmirante William T. Sampson. La ceremonia de entrada en servicio del USS *Sampson* tuvo lugar en la terminal de cruceros de Black Falcon, en Massport, ante más de un millar de espectadores que desafiaron el viento y la lluvia en un desapacible día otoñal. El nuevo destructor de la clase *Arleigh Burke* ha sido construido en los astilleros de Bath Iron Works en Maine y es el primer buque que entra en servicio en Boston en los cinco últimos años, puerto especialmente elegido para la entrega del nuevo destructor, ya que el último destino del contralmirante Sampson fue el de jefe del arsenal militar bostoniano. El contralmirante Sampson fue el comandante del bloqueo naval a la isla de Cuba en la guerra hispano-americana de 1898. Desdichadamente para él llegó tarde al combate con la escuadra del almirante Cervera, siendo su segundo, el comodoro Winfield S. Schley, el que dirigió

el desigual encuentro de aquel fatídico 3 de julio. Sampson y Schley mantendrían después una enemistad manifiesta al disputarse ambos la victoria en la batalla naval de Santiago de Cuba. Los anteriores destructores que llevaron el nombre de Sampson fueron los *DD-63* (1916-1921), *DD-394* (1938-1945) y *DDG-10* (1960-1991), todos ellos comisionados en el Arsenal de Boston.

Primera toma de un UAV en un destructor.—El destructor lanzamisiles USS *Oscar Austin* (DDG-79) ha finalizado las pruebas de toma y despegue en cubierta del UAV (*Unmanned Aerial Vehicle*) *Scan Eagle* el 17 de noviembre, cuando se dirigía hacia el golfo Pérsico en apoyo de las operaciones de Seguridad Marítima. Este hecho, sin precedentes en la historia naval, introduce por primera vez un UAV en apoyo de un escolta multimisión (AAW, ASW y ASUW).

La primera misión del *Scan Eagle* es proporcionar inteligencia, vigilancia y reconocimiento en apoyo del *Oscar Austin*. Cuando está en vuelo, el UAV proporciona vídeo



Destructor USS *Sampson*.

de alta calidad en tiempo real, que ayuda al mantenimiento de la situación de superficie. El *Scan Eagle* tiene una eslora de cuatro pies y una envergadura de diez, y ofrece una serie de características que lo diferencian de otros UAV. Puede subir hasta 10.000 pies y volar más de 20 horas, de día o de noche. Puede llevar una cámara de infrarrojos o electro-óptica, permitiendo a su operador un fácil seguimiento de blancos estáticos y en movimiento. Para su recuperación se utiliza el sistema Skyhook, un cabo ubicado en una pértiga a 50 pies de altura.

Estonia

Entrega de un cazaminas.—La Marina británica ha entregado un cazaminas de la clase *Sandown*, precisamente el que da nombre a la serie, el HMS *Sandown*, a la pequeña Marina báltica. El cazaminas había sido dado de baja a comienzos de 2005, y ha causado alta en la Marina estonia con el nombre de *Admiral Cowan*, en honor del almirante británico que apoyó a Estonia en la lucha por su independencia frente a la Rusia

bolchevique. Después de un periodo de adiestramiento de la dotación y una puesta a punto de los equipos del buque en los astilleros de Babcock Engineering Services, el buque llegó a su nueva base este verano. Otros dos buques de MCM, los *Inverness* y *Bridport*, serán transferidos por el Reino Unido en el año 2008. Ambos buques, relativamente modernos, tienen ante sí una larga vida bajo la bandera de Estonia.

Francia

Denominación de las fragatas FREMM.—

La Marina francesa ha hecho pública la lista de nombres de la nueva serie de fragatas FREMM (*Frégate Multi Mission*); ocho en total y todas ellas con nombres de regiones francesas: *Aquitaine*, *Normandie*, *Provence*, *Bretagne*, *Auvergne*, *Languedoc*, *Alsace* y *Lorraine*. Francia planea construir en total ocho fragatas antisubmarinas y nueve de ataque a tierra. A su vez la Marina italiana, copartícipe de este programa, espera construir diez unidades, de las que se conoce el nombre de las dos primeras: *Carlo Bergamini* y *Carlo*



Sandown (M-101). (Foto: C. Busquets).

Margottini. Otras naciones, como Grecia, han expresado su interés en este nuevo diseño. Las fragatas clase *FREMM* son construidas conjuntamente por los astilleros de la DCN y Thales en Francia y por los de Fincantieri y Finmeccanica en Italia. Se espera que la primera de la serie entre en servicio a lo largo del año 2011.

Sistema de detección de superficie para los SSN.—La compañía francesa Sagem Défense Sécurité ha firmado con la DCN el contrato para el desarrollo del sistema DAS (*Détection Au-dessus de la Surface*), destinado a los futuros submarinos nucleares de ataque clase *Barracuda*, que incluye el suministro para el primer sumergible, cuya entrega está prevista para el año 2010, y posteriormente los otros cinco de la serie. El nuevo sistema incluye un mástil de radar y dos oprónicos, que se integrarán en un dispositivo pasivo de detección electromagnética. Sus sensores tienen las funciones de vigilancia, detección, seguimiento y visión tanto diurna como nocturna, estando totalmente automatizados gracias a su elevado nivel tecnológico concebido para responder a las necesidades de los nuevos SSN en sus operaciones tanto en el litoral como en alta mar. Los nuevos SSN *Barracuda* sustituirán a partir del año 2011 a los seis submarinos nucleares de ataque clase *Rubis* basados en Tolón.

India

Maniobras MALABAR 07-2.—La Marina india ha visto incrementada la presencia de otras unidades extranjeras durante los ejercicios MALABAR 07-2, que este año han ido más allá de la mera participación de los Estados Unidos, incluyendo unidades de Australia, Japón y Singapur. Las maniobras, que duraron seis días, tuvieron lugar en el golfo de Bengala, realizándose diferentes ejercicios antisubmarinos, antipiratería y de operaciones humanitarias, e involucrando a 28 buques, 150 aviones y más de 20.000 personas.

Entre los buques participantes se encontraban los portaaviones norteamericanos USS *Kitty Hawk* (CV-63) y USS *Nimitz* (CVN-68), el indio INS *Viraat* (ex *Hermes*), además

de la fragata australiana *Adelaide* y el buque de aprovisionamiento *Sirius*, junto con los destructores *Ranvijay* y *Ranjit*, las fragatas *Brahmaputra* (India), *Formidable* (Singapur) y los destructores nipones *Yudachi* y *Onami*. Otros buques norteamericanos que han participado en los ejercicios han sido los cruceros *Cowpens* (CG-63) y *Princeton* (CG-59), destructores *Curtis Wilbur* (DDG-54), *Mustin* (DDG-89), *John Paul Jones* (DDG-53), *Chafee* (DDG-90) y *Higgins* (DDG-76), y el submarino nuclear de ataque *Chicago* (SSN-721).

Retrasada la entrega del portaaviones.—El ex portaaviones ruso *Almirante Gorshkov* no estará listo para su entrega a la Marina india en agosto de 2008, como estaba inicialmente previsto. Los astilleros rusos que realizan su modernización han confirmado que el equipamiento del buque va mucho más lento de lo inicialmente previsto, al mismo tiempo que solicitan un aumento del presupuesto de 500 millones de euros al Gobierno indio para finalizar las obras. La Marina india ha contratado también la compra de aviones *Mig 29 K* por un valor de otros 500 millones de euros, de acuerdo con el tratado firmado por ambos gobiernos en 2004. El parlamento indio ha nombrado una comisión dirigida por un vicealmirante para supervisar el estado de las obras del *Vikramaditya*, nombre dado al *Gorshkov* por la Marina india.

Israel

Programa de construcción de patrulleros.—La Marina israelí va a recibir el primero de una nueva serie de siete patrulleros, que prácticamente doblarán su capacidad de defensa costera para el año 2009. Contratados en el año 2006 bajo el programa norteamericano de FMS (*Foreign Military Sales*), la adquisición incluye cuatro patrulleros *Super Dvora Mk-III* a construir por Israel Aerospace Industries (IAI) y tres *Shaldag* o *Kingfisher* por la firma Israel Shipyards. Un 54 por 100 de la construcción, es decir 15 millones de euros, de un programa de 28 millones, serán financiados por el Gobierno norteamericano, mientras que el resto lo será con

fondos nacionales. Los siete buques llevarán un sistema de propulsión germano-sueco, construido por MTU Detroit Diesel. Estas construcciones complementarán otros patrulleros construidos en los últimos tres años bajo el programa de modernización en dos etapas de los patrulleros. Un contrato de 2002 autorizó la construcción de seis *Super Dvora Mk-III* y dos *Shaldag II*, actualmente en servicio. Además de los tradicionales cometidos de patrulla, SAR y defensa de costas, los nuevos patrulleros estarán optimizados para operaciones contra el terrorismo, antiinfiltración y contrabando de armas. Cada buque podrá alcanzar una velocidad máxima de 50 nudos, con una autonomía de 700 millas a 32 nudos. Con una dotación de tan sólo 10 personas y una eslora de 25 metros, la *Super Dvora Mk-III* tiene un desplazamiento de 72 t frente a los 56 de la *Shaldag*.

Italia

Un almirante italiano, presidente del Comité Militar OTAN.—El jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante Giampaolo Di Paola, ha sido elegido el 14 de noviembre, por la mayoría de los jefes de Estado Mayor de la Alianza, como nuevo presidente del Comité Militar de la OTAN. Después de servir durante tres años como JEMAD italiano, Di Paola, de 63 años de edad, reemplazará en junio próximo al general de la Fuerza Aérea canadiense Ray Henault como nuevo *chairman* del Comité Militar. Su nombramiento será por tres años, de 2008 a 2011. El almirante Di Paola formaba parte de una terna constituida por el general del Ejército polaco Franciszek Gagor y el JEMAD español, general Félix Sanz. El Gobierno italiano ha designado como sucesor del almirante Di Paola, al frente de la jefatura del Estado Mayor de la Defensa, al general de la Aeronáutica Militar Vincenzo Camporini, actual director del CASD (*Centro Alti Studi per la Difesa*) y antiguo piloto de *F-104*. El último general italiano que ha sido presidente del Comité Militar de la OTAN fue el también almirante Guido Venturoni, entre 1999 y 2002.

Letonia

Nueva unidad.—La Marina letona se ha hecho cargo de un nuevo buque, el cazaminas *Viesturs* (M-05), de la clase *Lamar*, adquirido a la Marina holandesa, donde llevaba el nombre de *Scheveningen*. La transferencia le ha costado a la Marina báltica un total de 57 millones de euros. El *Viesturs* se une así a otro ex cazaminas holandés, el *Imanta* (ex *Harlingen*), ya en servicio en la Marina letona y a los que se unirán otras unidades similares en el año 2009.

Noruega

Cancelación de un programa de patrulleros.—En el programa naval presentado recientemente por el jefe de Estado Mayor de la Defensa no figura la construcción de seis patrulleros clase *Skjold*, capaces de desarrollar 60 nudos de velocidad. El problema con la realización del programa es el alto costo de funcionamiento y mantenimiento de este patrullero de alta velocidad, excelente para operar en los fiordos noruegos, pero con una capacidad expedicionaria muy limitada. La prioridad del programa de construcciones la tienen las cinco fragatas *Aegis*, en construcción en España, así como los nuevos submarinos a desarrollar conjuntamente con Suecia, que reemplazarán a los seis *Ula* actualmente en servicio, así como la adquisición de un buque de apoyo logístico. No obstante la cancelación del programa de patrulleros, el *Skjold* puede ser ofrecido a terceros países en venta. Su sistema de propulsión SES (*Surface Effect Ship*), con un propulsor por chorro de agua, le hace idóneo para el combate en el litoral, por lo que ha sido ofrecido a los Estados Unidos para reforzar su flotilla de patrulleros clase *Cyclone*.

Portugal

Transferencia de dos unidades.—Las dos últimas fragatas todavía en activo de la clase *Comandant Riviere*, las *Comandante João Belo* y *Comandante Sacadura Cabral*, fueron dadas de baja después de 40 años de



Fragata *Van Galen* clase *Karel Doorman*.

servicio, siendo vendidas a la Marina uruguaya en diciembre de 2007. La Marina portuguesa recibió a finales de los 60 un total de cuatro fragatas francesas de la clase *Commandant Riviere*, que han sido dadas de baja en esta última década.

Las *João Belo* y *Sacadura Cabral* serán reemplazadas por dos fragatas de origen holandés de la clase *Karel Doorman*, las *Van Nes* y *Van Galen*, que recibirán la bandera verde y roja en 2008 y 2009 respectivamente. A su vez Uruguay reemplazará con las dos fragatas recién adquiridas otras dos de la misma clase pero más antiguas, que entraron en servicio a comienzos de los años 60, siendo transferidas por Francia en la década de los 90.

Ucrania

La Flota rusa debe partir en el año 2017.—La Flota rusa del Mar Negro, que está basada en el sur de Ucrania, debe abandonar el país a finales de 2017, según ha declarado recientemente el viceprimer ministro Olexander Kuzmuk, en base al acuerdo firmado en 1997 y que afecta a la base de Sebastopol en Crimea. La Flota rusa se retiraría a una nueva base construida en Novorossisk, un movimiento que entorpecería la tradicional táctica rusa de vigilar la presencia naval de la OTAN en la región. Actualmente el Gobierno ruso ha invertido la cantidad de dos millones de euros en la nueva base. Novorossisk albergaría en el futuro hasta 30 buques de guerra con una infraestructura en tierra capaz de albergar 10.000 personas.

J. M. T. R.





Balearia refuerza su línea entre Denia e Ibiza

Balearia mantiene tres servicios diarios entre Denia e Ibiza en temporada baja con los buques *Federico García Lorca* (de alta velocidad) y *Bahía de Málaga*, lo que supone una oferta diaria en la línea de cerca de 4.000 plazas y espacio en bodega para 2.000 metros lineales de carga o 1.200 vehículos, lo que

supera ampliamente la demanda en estas fechas del año.

Balearia ha reprogramado por tanto sus servicios, retirando de la línea Denia-Ibiza el buque *Manuel Azaña*, que enlazaba una vez al día el puerto valenciano con el ibicenco. Este ferry ha sido sustituido por el *Bahía de Málaga*, que realiza dos servicios diarios entre Denia y la isla de Ibiza.



(Foto: F. Pérez González)

Mejora de la flota y aumento de la competitividad

Las últimas disposiciones legales del Gobierno y la creciente importancia de la flota mercante española evidencian que el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA) es pieza fundamental en la mejora de la competitividad de las empresas navieras que en él inscriben sus buques. El Ministerio de Fomento ha publicado en su página *web*, tanto en castellano como en inglés, un manual informativo en el que se recogen las últimas modificaciones legislativas que afectan a dicho Registro, al mismo tiempo que sirve de guía para todos aquellos interesados en el conocimiento y aprovechamiento de las ventajas del mismo.

Una de las condiciones específicas para la inscripción en el Registro Especial es que el capitán y el primer oficial sean españoles, mientras que el resto de la tripulación debe ser, en un cincuenta por cien, también española o perteneciente a un país comunitario.

Los buques podrán ser objeto de una inspección previa a la inscripción, y se estipula una bonificación del noventa por ciento en la cuota empresarial de la Seguridad Social para los tripulantes de los buques inscritos.

La flota mercante española está compuesta por un total de 2.362 buques, que suman poco más de 3,2 millones de GT.

Acciona Trasmediterránea restaura el servicio interinsular en Canarias

Acciona Trasmediterránea ha restaurado el servicio interinsular en Canarias con un barco mixto de carga y pasaje que conectará Las Palmas de Gran Canaria con Arrecife (Lanzarote) y Puerto Rosario (Fuerteventura) de lunes a sábado, y los fines de semana con Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife. El buque designado para estos trayectos es el *Ciudad de Málaga*, con capacidad para 750 pasajeros y 800 metros lineales de carga.

J. C. P.

Líneas regulares de cabotaje y navegaciones de interés público

El pasado 16 de noviembre se aprobó el Real Decreto 1516/2007, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. La nueva legislación sigue las líneas del reglamento de la Unión Europea aprobado en diciembre de 1992, en materia de la libre prestación de servicios de transporte marítimo aplicado al cabotaje entre los puertos españoles. Este nuevo reglamento ha sido necesario a instancias de la Comisión Europea, que impugnó ante el Tribunal Supremo español y el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas la reglamentación anterior. Sus características fundamentales son:

— Establece requisitos objetivos de acceso al mercado para las empresas que deseen realizar líneas regulares de cabotaje marítimo.

— Distingue entre cabotaje peninsular e insular; a este último se le piden mayores exigencias respecto a la disponibilidad del buque.

— Delimita las navegaciones de interés público. Sólo afectarán a las líneas regulares de cabotaje insular que transporten pasaje, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada entre determinados trayectos. El anterior reglamento establecía que todas las líneas regulares de cabotaje insular eran de interés público.

— Determina que las navegaciones de interés público se prestarán bajo Obligaciones de Servicio Público o en régimen de contrato administrativo.

— Fija los trayectos de navegaciones de interés público a los que se les imponen las obligaciones citadas en materia de frecuencia y tiempo mínimo de prestación.

— Concreta criterios para el establecimiento de una garantía económica que sirva para acreditar la capacidad de prestación del servicio.

— Regula las navegaciones de interés público bajo la modalidad de contrato administrativo especial.

A. P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Barreras bota un nuevo portacontenedores

En el astillero vigués «Hijos de J. Barreras» se ha celebrado el acto oficial de la botadura del CTE *Beatriz*, un buque portacontenedores de 1.300 TEUs construido para la Compañía Trasatlántica Española. El buque botado es el último de una serie de cuatro construidos para Trasatlántica. El nuevo portacontenedores es el resultado de un proyecto técnicamente muy avanzado, producto de la estrecha colaboración entre las oficinas técnicas de Barreras y Trasatlántica, y responde a un diseño funcional y moderno basado en la flexibilidad y operatividad junto con la diversificación en tiempo y espacio de las maniobras de carga y descarga. La construcción del buque ha requerido un millón de horas de trabajo realizadas entre la plantilla del astillero de Vigo y el personal de la industria auxiliar de la ría de Vigo.

El boom petrolífero proporciona trabajo a los astilleros guipuzcoanos

La subida del petróleo y la consiguiente búsqueda de nuevos yacimientos en las plataformas marinas han supuesto una buena oportunidad para los astilleros guipuzcoanos, que

especializados en la construcción de barcos pequeños y medianos han estado durante muchos años dedicados a la renovación de la flota pesquera española en un sector en el que hay fuerte competencia, especialmente gallega. Pero la explotación de nuevos yacimientos marinos, que se ha vuelto rentable por el alza de los precios del petróleo, ha hecho que el mercado naval de este sector esté viviendo un gran momento, ya que el transporte de gas y la obligación de dotar a los petroleros con doble casco está provocando una renovación completa de la flota mundial.

La necesidad de realizar prospecciones en aguas más profundas, y cada vez más alejadas de la costa, está incrementando la construcción de plataformas petrolíferas y de embarcaciones de transporte y apoyo, por lo que en este último tipo de buque y en remolcadores, buques de rescate o de asistencia a los buceadores se han especializado los astilleros Balenciaga de Zumaya y Zamacona de Pasajes. Ambos tienen contratos firmados hasta 2010, lo que supone trabajo para más de quinientas personas, de las que menos de la mitad pertenecen a las plantillas propias de los astilleros.

J. C. P.

PUERTOS

Temporada otoñal de cruceros en el puerto de Málaga

Otoño se considera como temporada alta para el tráfico de cruceros en el Mediterráneo, lo cual se ve reflejado en las escalas recibidas en el puerto de Málaga, con buques que han hecho su primera escala, como el *Norvegiam Cem*, que volverá a realizar otras más durante el presente año. Además, han atracado en el puerto malagueño otros grandes buques de turismo, como los cruceros *Century*, *Black Prince* y *Crystal Sereny*. La temporada otoñal ha sido por tanto muy positiva para el puerto de Málaga, puesto que tan sólo en el mes de septiembre último visitaron el puerto 32 buques y unos 40.000 turistas, las máximas cifras del año, y un 30 por 100 más que en el mismo periodo de 2006.

El puerto de Motril, motor de la economía granadina

Desde la entrada en funcionamiento de su propia Autoridad Portuaria en octubre de 2005, la actividad y el tráfico del puerto de Motril vienen creciendo de forma constante y acaban de colocarse los cimientos de nuevos y prometedores impulsos. En enero de 2007, con la inauguración del muelle de las Azucenas y la nueva dársena, el puerto de Motril dispone ya de los argumentos necesarios para ser uno de los motores más dinámicos de la economía granadina. Con la inversión en infraestructura de más de 40 millones de euros, y con unas previsiones en el cercano horizonte de 2010 de cuatro millones de mercancías, el renovado puerto de Motril genera el 15 por 100 de los empleos en la costa granadina.

J. C. P.

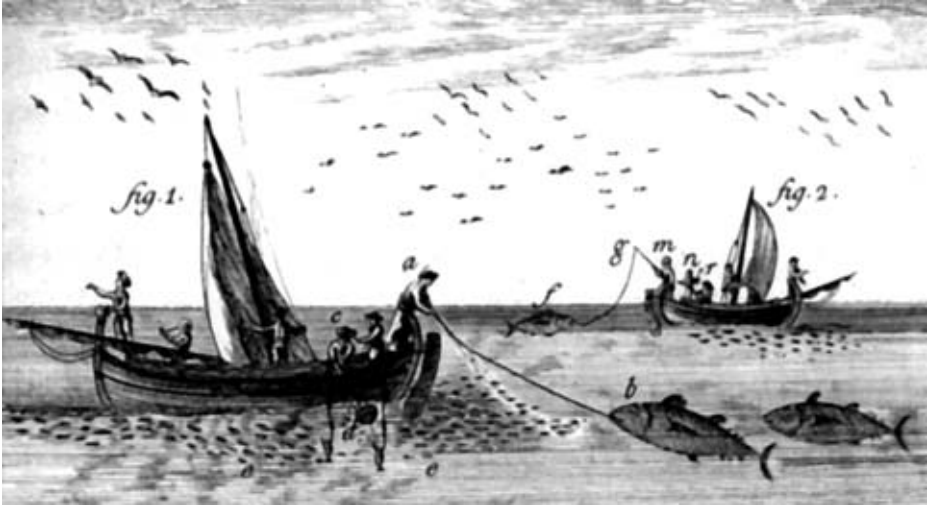
Puerto de Ferrol: licitación de la segunda fase del puerto exterior

El pasado 23 de noviembre la Autoridad Portuaria Ferrol-San Ciprián aprobó la licitación del proyecto de construcción de la segunda fase del puerto exterior de Ferrol. El puerto exterior o zona portuaria de Caneliñas está situado en las proximidades de Prioriño Chico, en la entrada de la ría de Ferrol.

La obra física de la segunda fase tiene un plazo de duración de 19 meses y seis meses más para su entrada en servicio. Estas obras suponen la ampliación de la línea de atraque en 657 m y habilitar 33 hectáreas de superficie explanada. También se contará con una línea de atraque lateral de 150 m y menores calados, que será válida para tráficos como la descarga de chatarra. La obra se ejecutará en 2008/2010 con una inversión prevista total de 35 millones de euros, que incluye los 24 millones de euros de la obra civil y la parte dedicada a la dotación de redes y servicios. A la finalización de esta segunda fase el muelle exterior contará con 1.515 m de muelles con calado de 20 m, un muelle lateral de 150 m y calado sobre 15 m y 88 hectáreas de superficie explanada.

En la actualidad se están finalizando las obras civiles de las instalaciones de las empresas concesionarias de las explanadas de la primera fase: la terminal de descarga de carbón de Endesa, que se trasladará desde los muelles interiores permitiendo el aumento del tráfico de «mercancías limpias» en el puerto interior; la terminal de contenedores para el concesionario Terminal Polivalente de Ferrol S. L.; la terminal de mercancías para la empresa concesionaria Cop Galicia S. L. y la planta de biodiésel para la empresa Entaban Biocombustibles de Galicia S. A. En la segunda fase también se ha aprobado una concesión para la instalación de otra planta biodiésel de la empresa Infinita Renovables.

A. P. P.



MARINA DE PESCA

El MAPA instrumentará el fondo de apoyo para la diversificación del sector pesquero y acuícola

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación instrumentará el Fondo de Apoyo para diversificación del sector, tras la resolución del Consejo de Ministros apoyando un acuerdo por el que autoriza al citado Ministerio a adquirir compromiso de gastos con cargo a los ejercicios de 2008 a 2010 para la instrumentación del fondo de apoyo para la diversificación del sector pesquero y acuícola, creándose un fondo de 21.000.000 euros para prestar apoyo a las empresas del sector, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado en los años indicados.

La autorización tiene como finalidad la instrumentación del citado fondo a través de la firma de un convenio de colaboración entre el MAPA y la Sociedad Estatal SEPI Desarrollo Empresarial S. A. (SEPIDES). A lo largo de 2007 la entidad gestora del Fondo ha podido aprobar varias operaciones por un valor total máximo de 6.000.000 euros, y

durante los años 2008 a 2010 el valor total del mismo será de 5.000.000 euros anuales.

La Confederación Española de Pesca (CEPESCA) entra a formar parte de la coalición de Asociaciones Pesqueras

La Confederación Española de Pesca (CEPESCA) ha entrado a formar parte como miembro de pleno derecho de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA) tras el acuerdo adoptado en la reunión de la Asamblea General de dicha organización celebrada en Roma el pasado mes de octubre.

ICFA es una coalición internacional que agrupa a las asociaciones de armadores líderes de ámbito nacional o regional de Australia, Canadá, Chile, Corea del Sur, Dinamarca, Estados Unidos, Holanda, Islandia, islas Feroe, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Perú, Rusia, Unión Europea y Taiwan.

El objetivo principal de ICFA es permitir a sus miembros tener una voz en los foros



Capeando el levante. (Foto. A. Ortigueira Gil).

internacionales relacionados con cuestiones pesqueras, centrandó su actividad en la relación con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y con Naciones Unidas propiamente dicha. ICFA está registrada como una ONG internacional y ha sido reconocida por la ONU y la FAO con el estatus de observador, pudiendo por tanto participar en las reuniones organizadas por dichos organismos.

España pedirá compensaciones por el cierre de la pesca del atún

España solicitará compensaciones a Italia y Francia por haber superado su cuota de pesca de atún rojo y por ocasionar el cierre de la pesquería. Además, se reclamará un incremento del cupo de captura para la flota nacional en este año y la puesta en marcha de medidas para evitar que se agote el recurso en

el futuro. Se solicitará en el Consejo de Pesca de la Unión Europea que se impongan medidas correctivas a los países que han superado sus cuotas nacionales durante la pasada campaña para que compensen a España por las pérdidas derivadas del cierre anticipado de la pesquería.

J. C. P.

Acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Noruega

La Unión Europea y Noruega han firmado un nuevo acuerdo de pesca el pasado 23 de noviembre en el que se fijan las posibilidades de pesca para siete de las principales especies que se gestionan en los caladeros del Mar del Norte. El acuerdo se basa en los últimos estudios científicos disponibles y en la necesidad de asegurar una pesca sostenible.

El total admisible de capturas (TAC) para el arenque y el merlán ha sufrido un recorte sustancial. En cambio, el TAC del bacalao del Mar del Norte ha experimentado un incremento del 11 por 100 gracias a la medida paralela de reducir los descartes al 10 por 100 en esas aguas; en esta especie la flota española se verá favorecida con un ligero aumento de su cuota de pesca. Disminuyen el TAC de eglefino, caballa y solla, aumentando el del carbonero. Actualmente hay cuatro planes multianuales para seguimiento del bacalao, eglefino, carbonero y arenque. El acuerdo alcanzado supone también la posibilidad de intercambio de posibilidades de pesca entre la zona del Mar del Norte y la atlántica noroeste.

A. P. P.



NÁUTICA

REGATA DE *SNIPES*. XIV TROFEO «ALMIRANTE DANIEL NOVAS»

Organizada por la Comisión Naval de Regatas de Ferrol tuvo lugar en la ría de Ferrol los días 17 y 18 de noviembre, con la aprobación de la Federación Gallega de Vela y la Secretaría Territorial de la clase

Snipe, y contando con la anuencia de la Autoridad Portuaria y del jefe de Seguridad Marítima de Ferrol.

Este evento está clasificado como regata de categoría «C», conforme a la normativa





para el patrocinio de regatas de la SCIRA. El campo de regatas estuvo ubicado entre el Seixo y el astillero Navantia-Ferrol. La Escuela de La Graña aportó a la organización el personal que actuó de juez y auxiliar, así como embarcaciones de salvamento. Participaron quince embarcaciones, que representaban a los clubes náuticos de La Coruña, Gijón, Vigo, Villagarcía de Arosa, Sada, E. N. M. y C. N. R. de Ferrol, destacando la honrosa participación del patrón del *Supimpa*, Julio Rasilla, que con sus setenta y cuatro años aguantó la borrasca de Ferrol.

En la Escuela de Especialidades Fundamentales de La Graña tuvo lugar el acto de entrega de trofeos a las siete embarcaciones mejor clasificadas y al regatista más veterano de la competición.

CAPITAN JIM



RESUMEN DE ACTIVIDADES DEL AIFOS

El pasado 20 de octubre, con su participación en la regata «César Manrique» en Lanzarote, tocó a su fin la temporada 2007 para el barco de regatas de la Armada *Aifos*. Durante ese año el *Aifos* participó en las siguientes regatas:

«Palma Vela», celebrada en aguas de la bahía de Palma de Mallorca entre los días 18 y 22 de abril. El ganador de la regata fue el *Mean Machine-Valle Romano*.

«Regata de las Fuerzas Armadas 2007», celebrada en aguas de la bahía de Palma de Mallorca los días 9 y 10 de junio. El *Aifos* fue primero en la clase RN1 y en la general RN.

«Circuito MedCup 2007». El circuito Breitling MedCup TP52 contó en 2007 con cinco citas, entre las que se incluyeron dos nuevos campos de regatas para la flota: Hyeres (Francia) y Portimao (Portugal). De este modo se confirma la vocación interna-



Regata FAS 2007.

cional de este circuito, que en sus tres años de historia habrá navegado por aguas de cinco países mediterráneos.

Regata Nuevo *Aifos*.



Tripulación del *Aifos* Breitling 07.

«Trofeo de Alicante», entre 12 y 17 de junio. Ganador de la regata, el *Bribón*.

«Décimo tercera regata Breitling en Puerto Portals», del 18 al 22 de julio, que contó con S. A. R. don Felipe de Borbón a la caña del *Aifos* en alguna de las pruebas disputadas. El ganador fue el *Caixa Galicia*.

«Copa del Rey», del 30 de julio al 4 de agosto en Palma de Mallorca, que contó con S. A. R la Infanta doña Cristina de Borbón a la caña del *Aifos* en alguna de las pruebas disputadas. Fue ganador el *Siemens*.

«Trofeo de Portugal en Portimao», Algarbe, del 20 al 25 de agosto. Ganador, *Mean Machine*.

«Trofeo de Hyères», del 10 al 15 de septiembre. No asistió el *Tifos*. Ganador de la regata, el *Artemise*.

«Regata César Manrique» en Lanzarote, del 20 al 24 octubre. Ganador de la regata el *Caixa-Galicia*.

Una vez finalizada la temporada, hemos

de destacar el esfuerzo realizado por las unidades de la Armada para poder compaginar las obligaciones de muchos de los tripulantes con su asistencia a las regatas y entrenamientos desarrollados durante todo el año. Agradecemos la gran ayuda prestada por el AJEMA, almirante general Zaragoza Soto, y el ADIENA, contralmirante González Carrión, que dieron todo tipo de facilidades para que el *Aifos* participara en todas las regatas del circuito. El apoyo logístico proporcionado por dichas autoridades hizo posible que un barco de la Armada participase en uno de los eventos náuticos más prestigiosos del mundo, como es la MedCup.

No podemos olvidarnos de la empresa Navantia, que desde la construcción del *TP-52* ha estado apoyando y patrocinando, año tras año, de forma incondicional, el proyecto de la Armada en la vela de alta competición.

Y todo ello ha sido también posible a la continua y ardua labor llevada a cabo por el

contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, que desde su puesto de delegado de Vela de la Armada y presidente de la Comisión Naval de Regatas de Baleares no deja de impulsar el desarrollo de la vela en la Armada y su participación en regatas, tanto de ámbito local como en la alta competición. Ha sido el mayor impulsor de la clase *TP-52* y de la participación del *Aifos* en el circuito MedCup.

Para finalizar, diría que mucha gente no comprende el gran esfuerzo que realiza la Armada, tanto económico como de personal, que permite los buenos resultados obtenidos temporada tras temporada. Ha de tenerse en cuenta que el circuito MedCup está altamente profesionalizado y que los patrocinadores de los equipos —que aportan importantes sumas de dinero— quieren resultados, por lo que la

lucha es despiadada. De los resultados de cada año dependerá que el patrocinador de turno siga haciéndolo el año siguiente.

Nuestro caso es distinto, pues contamos con un presupuesto bastante más humilde; en ocasiones tres veces menor que cualquier otro equipo. Nuestro barco es uno de los más antiguos de la flota y nuestras tripulaciones son totalmente de aficionados; pero aun así plantan cara regata a regata, y a veces adelantan a los «fenómenos». Nuestra participación debe seguir adelante y hemos de estar presentes en los acontecimientos náuticos más importantes, pues es una forma excelente de representar a la Armada.

(Fotos: remitidas por el autor del artículo).

J. A. COUSELO



Tripulación Copa del Rey.



El buque de proyección estratégica *Juan Carlos I* en avanzado estado de construcción.
(Foto: J. Máiz Sanz).

XLVI SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

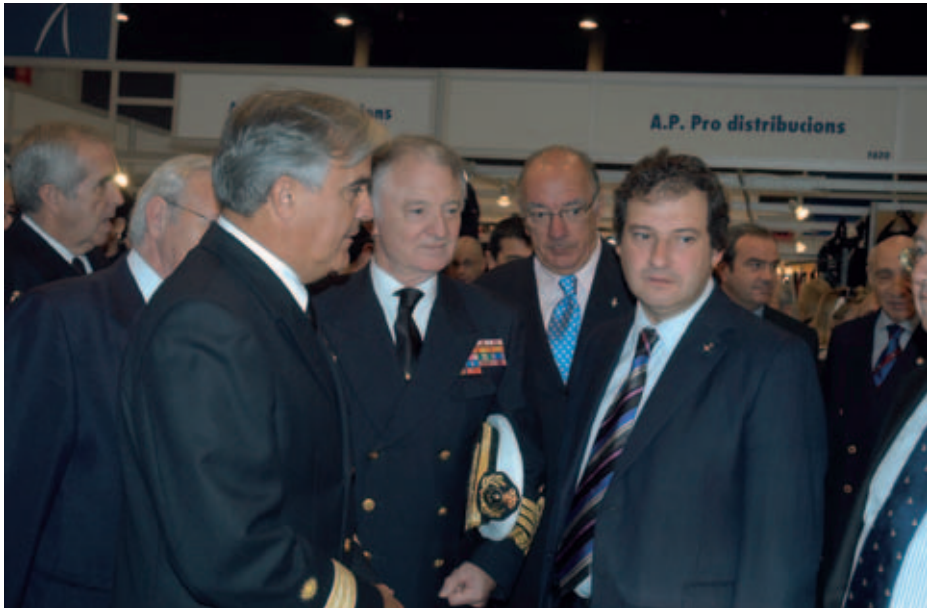
Como cada año en esta época, el pasado 3 de noviembre abrió las puertas el XLVI Salón Náutico Internacional de Barcelona, sin duda uno de los más importantes eventos europeos de este tipo. El certamen, como siempre, se mantuvo abierto la primera semana completa de noviembre y desde el anterior sábado; aunque no siempre fuese así, pues hace tiempo, se celebraba en la segunda quincena de enero; época que se cambió por la actual debido a argumentos de peso, principalmente económicos, y de un mayor alejamiento de Semana Santa al ser ésta una de las épocas de mayor cantidad de entregas.

En este análisis, siguiendo la pauta de años anteriores, vamos a echar una ojeada al evento desde varios puntos de vista: la colaboración y presencia de la Armada, los derroteros de la marina deportiva y el modelismo

naval. En esta ocasión, además, vamos también a dedicar unas líneas a las instalaciones de la llamada «marina tradicional», que contó con un espacio en el que se mostraba este tipo de navegación, por cierto con gran alarde de medios.

El escenario

Básicamente fue el mismo de otras ocasiones, aunque ampliado con un pabellón más —el número 1—, lo cual comportó también un cambio respecto a la entrada, que este año se realizaba por la Puerta de Europa en lugar de la habitual del pabellón 2. Un cambio, por cierto, que al haber sido dado a conocer de una forma diríamos un tanto esotérica motivó algún que otro despiste



Inauguración del pabellón. (Foto: C. Busquets).



Vista parcial del pabellón. (Foto: C. Busquets).

junto a innecesarias caminatas. Según parece, hubo asimismo otra entrada situada en el pabellón 4, o entre el 4 y el 6. Pero todas las indicaciones orientaban hacia la del pabellón 1...

Otra novedad respecto a años anteriores es la del pasillo sobreelevado que recorre todos los pabellones, a los cuales se accede por unas escaleras automáticas —dobles—, que proporciona una vista elevada muy interesante, que permite formarse una idea previa de la exposición. Este pasillo, además, por sus grandes dimensiones, permite ser el escenario privilegiado de algunas actividades marginales, pero no por eso menos importantes. Por ejemplo, en este año fue el lugar idóneo para realizar la muestra de modelos navales.

Como en los años anteriores más inmediatos, aunque también agrandado en esta ocasión, el Náutico ofreció una exposición a flote en el Port Vell, que en esta ocasión, además de los habituales paramentos N y NE del muelle de España, contó también con el muelle de Barcelona (N) y el de Atarazanas

al completo. El de Bosc i Alsina —el mal llamado «de Muralla»—, quedó reservado en esta edición para los participantes de la Barcelona World Race, así como alguna embarcación histórica. Tal es el caso del pailebote *Santa Eulalia*, así como algunas otras semejantes.

La inauguración

El acto de inauguración fue realizado por el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, a quien acompañaba el consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Joaquim Nadal. Como autoridades militares asistió el AJEMA, almirante general Sebastián Zaragoza Soto, acompañado del comandante naval de Barcelona, capitán de navío Francisco Benavente y diversos oficiales generales y particulares.

Al igual que en la inauguración del año anterior, nos llamó poderosamente la atención el hecho de que el alcalde de L'Hospitalet de Llobregat no asistiese a ella, dado que

al fin y al cabo todos los pabellones de Fira-2 se hallan en terrenos de este municipio.

Al respecto, creemos interesante citar que el distrito económico llamado Granvía L'H, con sus casi 2.897 m², está llamado a ser una de las grandes zonas económicas catalanas y españolas, no en vano representa una de las mayores —si no la mayor— reservas de suelo para actividades económicas, con sus previstos 180.000 m² comerciales, 160.000 m² industriales, 337.000 m² para equipamientos y servicios, 492.000 m² para oficinas y 195.000 m² para viviendas.

El XLVI Salón Náutico en hitos y guarrismos

Además de la propia exposición y venta de todo tipo de embarcaciones, lo cual constituye el verdadero *Leitmotiv* del evento, en esta XLVI edición del «Náutico» se dieron cita también otras actividades. Las principales fueron:

- Aprender a navegar.
- Área *Fun Beach*.

- Arte aplicado a *kayaks*.
- Barcelona World Race.
- Congreso Mundial de la ISSA.
- Conservación del mar.
- Espacio innovación y premios de diseño.
- Espacio del mar.
- Espacio del pescador.
- Exposición «Piratas en el Mediterráneo».
- Marina tradicional.
- Modelismo naval.
- Saltos en *kayak*.
- Vela olímpica.

En esta edición se han superado algunos hitos que parecían casi insuperables. Así, la superficie neta total ocupada ha sido de 115.000 m², entre los dos ámbitos, el del propio salón (75.000) y la muestra a flote de embarcaciones (40.000). El número total de éstas en exposición estática ha sido de unas 2.100 en Gran Vía y de 220 yates de gran eslora en el Port Vell (Puerto Viejo), entre ellos 40 superyates de más de 25 m de eslora.



(Foto: C. Busquets).



Pabellón de la Armada. (Foto: C. Busquets).

Por lo que reza al total de expositores, ha sido de 686 (533 nacionales y 153 extranjeros), lo que representa un 11 por 100 más que en la edición del año anterior, con unos 1.650 expositores indirectos representando 32 países en total. El número total de visitantes, que en el pasado año fue de 178.000, ha aumentado en 3.000 personas, lo que hace un total de 181.000. En otro orden de cosas, es menester destacar el volumen de negocio que se gesta en el «Náutico», pues representa nada más y nada menos que el 70 por 100 de todas las operaciones comerciales de este tipo que se realizan en España cada año.

La Armada española en el «Náutico»

Como en anteriores ediciones, la Armada española colaboró eficazmente con el Salón. Tal colaboración quedó reflejada en tres aspectos distintos: las operaciones BAUMAR (bautismo marítimo), la presencia de sus

buques en el puerto y el propio pabellón de la Armada.

Este año se desplazaron a Barcelona la fragata *Victoria* y el patrullero de altura *Atrevida*; durante los días 5, 6 y 7 se realizaron en ellos los habituales BAUMAR con alumnos de las escuelas de aquella zona, lo que les permite vivir una experiencia que de otro modo no sería posible. En efecto, navegar en un barco es ya de por sí una experiencia que pocos jóvenes de esa edad han podido vivir, pero si además se trata de un buque de guerra, con la especial carga que ello conlleva, proporciona una experiencia todavía más inolvidable.

Asimismo, durante aquellos días se efectuó la habitual salida a la mar de los marineros del *Eolo*, con lanzamiento de corona de laurel al mar como homenaje a los compañeros fallecidos.

El stand de este año, ubicado en el pabellón 1, y por tal motivo con menor superficie de la de otros años, estuvo dedicado a «La

Armada y la Ciencia», tema que por lo general resulta desconocido por el gran público dado que hoy en día son muy limitados los medios informativos que se ocupan de él, no sólo para un mayor conocimiento popular, sino incluso para dedicarle un recuerdo amable.

Montado en un único ambiente, estaba compuesto por diversas mesas, dos estructuras laterales en los lados mayores y un par de paneles gigantes, los cuales lo cerraban por sus lados menores. En las mesas se exponían unos paneles informativos respecto a las diversas misiones científicas que hoy en día desarrolla la Armada española, y muy en especial las expediciones antárticas. Los acompañaban además sendos modelos del *Hespérides* y *Las Palmas*, los dos buques de exploración polar españoles, junto con sus respectivos datos estadísticos y de las misiones realizadas.

En las paredes se mostraba una carta del puerto de Barcelona en el siglo XIX y la plancha original sobre cobre de uno de los grandes viajes de exploración españoles del siglo XVIII. Junto a éstas, un telescopio del siglo XVIII con su correspondiente trípode.

Sobre maniqués, adornando diversos puntos del pabellón, podían verse los trajes de exploración submarina y polar utilizados actualmente. Diversas informaciones sobre la Armada proyectadas sobre uno de los frontales mediante vídeos, completaban la exposición.

¿Yates con AIP?

Al parecer, uno de los problemas de tipo logístico que más quebraderos de cabeza produce a los navegantes es la alimentación eléctrica por baterías y la recarga de las mismas, toda vez que en según qué parajes, cuando se está fondeado, no se permite el uso del motor auxiliar para recargarlas.

Pero la tecnología naval militar va a solucionar este inconveniente a partir de las célu-



Fragata *Victoria*. (Foto: C. Busquets).

las AIP a base de metanol. Esta nueva tecnología nacional, que se está poniendo a punto para los nuevos *S-80*, posee ya experiencia en las potencias menores, toda vez que ya hay funcionando bancos de prueba a tamaño reducido, si bien para las necesidades de un yate resultan más que suficientes.

Así pues, una vez más, y junto a tantos otros «inventos» que se aplican en la vida cotidiana —es el caso del microondas, las exploraciones clínicas por ultrasonidos, el papel higiénico de celulosa, el ordenador y un etcétera muy largo—, la náutica de recreo y la deportiva van a beneficiarse de una de las tan denostadas tecnologías militares. Y en esta edición del «Náutico» comenzaron a verse sus aplicaciones más primigenias de orden práctico.

El futuro de la náutica de recreo en España

Del informe al respecto entregado por el propio Salón Náutico resulta muy interesante entresacar algunas informaciones y guarismos, puesto que con ellos es posible formarse una idea sobre su evolución y estado de salud.

Durante 2006 y hasta el 31 de diciembre el total de embarcaciones de recreo de todo tipo matriculadas fue de 10.500, con un crecimiento del 2 por 100 respecto a 2005. Por tipos, las embarcaciones más matriculadas fueron las rígidas (73 por 100 del total), y dentro de éstas las de entre 4,5 y 7,5 m de eslora. No obstante, añade el informe, en cada una de las categorías los crecimientos más importantes se dieron entre las de mayor eslora.

Si a las 10.500 embarcaciones citadas —a las que hay que añadir aquellas con mayores esloras cuyas ventas parece se están disparando— se suman las que ya existían, el número total de embarcaciones en España puede quedar muy próximo a las 200.000, lo cual tampoco parece tanto, toda vez que significa una ratio per cápita de una por cada 447 habitantes (censo de 2006), cifra que comparada con las de los seis países situados en cabeza del *ranking* mundial queda por detrás de éstos (Noruega, una embarcación por cada seis habitantes; Nueva Zelanda, una por seis; Finlandia, una por siete; Suecia, una por siete; Holanda una por diez; Dinamarca, una por catorce). A pesar de ello, en nuestro caso puede llevar a una situación de saturación.

Durante la anterior XLV edición del «Náutico» se puso sobre el tapete uno de los problemas más acuciantes y candentes que hipotecan el sector de la náutica en España, y que no es otro que la falta de amarres y/o muelles deportivos. En esta XLVI edición el tema ha vuelto a resurgir con fuerza, y con no poca alarma, pues al parecer ahí podría hallarse un ejemplo de aquel símil ferroviario de los dos trenes que andan por la misma vía y en sentido contrario, por lo que, una de dos, o paran o van camino de darse el gran encontronazo.

Al parecer, en los 7.880 km de costa que posee España existe un total de 323 puertos

deportivos, con un número de amarres próximo a los 110.000. Esto significa que sólo disponemos de amarres para algo más del 50 por 100 de embarcaciones. Al propio tiempo tales guarismos sirven para formarse una idea respecto a la media de embarcaciones por puerto (340), magnitud bastante por debajo de la que suelen tener muchos puertos de los otros países citados, con costas y condiciones distintas a las nuestras, bastante más recortadas, que facilitan la disposición de grandes puertos.

Por otra parte, hay quien preconiza que el número de puertos deportivos en España ha llegado ya a su máximo, habida cuenta que estas instalaciones acaban comportando diversos problemas de tipo ecológico o práctico (variaciones en los emplazamientos y medidas de las playas, etc.), los cuales a menudo deben corregirse mediante el aporte de arenas cuya procedencia resulta un tanto controvertida.

Si el turismo es una de nuestras principales industrias, que parece venir principalmente en busca de sol y playas, reconvertir parte de éstas a puertos deportivos puede convertirse en un mal negocio, similar al llamado «pan para hoy pero hambre para mañana», máxime en nuestro país, cuya costa es un 51 por 100 alta y peñascosa y un 49 por 100 baja y arenosa.

La conclusión a este corto análisis se nos antoja paradójica. A no ser que se comience a pensar en alguna solución verdaderamente imaginativa, no va a ser posible seguir construyendo puertos deportivos o transformando los comerciales en deportivos, como ya se está haciendo en algunos sitios. Y la no disposición de puertos deportivos va a yugular la posesión o venta de yates de dimensiones medias/grandes, los cuales, por razones obvias, no pueden beneficiarse de las llamadas marinas secas. Tal vez una de las posibles soluciones sería la de construir puertos deportivos en los tramos finales de los ríos, o un tanto dentro de tierra. Pero los precios del terreno y las propias características de los ríos no parecen facilitar las cosas.

En este salón, las grandes *vedettes* han sido las llamadas grandes esloras, habiéndose mostrado una cantidad importante de embarcaciones de más de 15-20 m de eslora, con un



(Foto: C. Busquets).

máximo próximo a los 50. Una circunstancia que puede aún agravar lo ya comentado, pues no en vano esos yates precisan de modo ineludible disponer de unos puertos deportivos grandes y bien dotados con instalaciones de mantenimiento y a la vez ser exponentes del llamado turismo de lujo, que al parecer se busca sustituya al llamado «de alpargata», que es el que más se prodiga por estos pagos.

Modelismo naval

Esta bellísima actividad, que suele levantar gran expectación allí donde se halle presente, estuvo ausente del «Náutico» durante varios años. De hecho, a partir del fiasco representado por el Campeonato de Europa, de NAVIGA (1999), no habían vuelto a verse en él modelos navales de ninguna clase. Ni navegables RC ni estáticos, lo cual no dejaba de ser una pena, toda vez que el «Náutico» había sido uno de los grandes escaparates al respecto; no en vano en los años 70 hubo muestras de modelos organiza-

das por el Club de Modelismo Naval que superaron las 400 piezas, con demostraciones de navegables que comportaron tales presencias de público que llegaron a producir hasta alarma ante el sobrepeso que ello representaba sobre el piso.

En esta ocasión, y de la mano de los Amigos del Museo Marítimo, han vuelto al salón, y casi cabría decir que en situación de privilegio pues, tanto por el lugar elegido como por las instalaciones ofrecidas, el retorno ha sido por la «puerta grande». El número de modelos expuestos no ha sido muy alto, si bien su media de calidad notable.

Respecto a los navegables RC, se ofrecieron asimismo demostraciones de diversos modelos, en especial submarinos, de los que algunos eran piezas de calidad mundial.

Marina tradicional

De unos años a esta parte se está viviendo un resurgir de la cultura naval y náutica de esta especialidad. Desgraciadamente, tal resurgir dio comienzo una vez había desapa-

recido ya una parte ingente de nuestro patrimonio, de modo que éste no fue recuperable. Pero ahí es de aplicar el refrán de «más vale tarde que nunca».

En una amplia parte del pabellón 2, en cierto modo separada del resto debido a la propia arquitectura de éste, ya que no hay que olvidar que es en el que antaño estaba la entrada, se exponían más de una docena de embarcaciones tradicionales de todo tipo —se llegó a contar incluso con una portuguesa—, entre las que se hallaba una en restauración. Además, más de dos docenas de *stands* de clubes y asociaciones del tema, así como algunos museos de la zona. También se contaba con un amplio espacio donde se impartieron charlas y conferencias.

En un vestíbulo anejo se presentó también una exposición sobre «Piratas del Mediterráneo», conocida de otras manifestaciones anteriores, que logró gran interés.

Otros espacios

Dediquemos una sucinta presentación a otros espacios contenidos en el «Náutico»:

— Aprender a navegar: su objetivo es mostrar que la vela se halla al alcance de todos. Se organizaron diversas regatas y *clínics* abiertos al público y a las escuelas. Clases impartidas por profesionales náuticos titulados.

— Área *Fun Beach*: con su piscina de 15 x 10 m, proporcionaba la posibilidad de realizar una primera experiencia en *surf*, *windsurf*, *wakeboard*, *kayak* y *bodyboard*.

— Arte aplicado a *kayaks* (KAYART): acargo del argentino Armengol Tolsà-Badia (1958), mostró las posibilidades de transformar un *kayak* en objetos muy distintos y en ocasiones cotidianos. Tal fue el caso de un contrabajo, un pez, un huevo frito o una tetera.

— Congreso Mundial de la ISSA: hospedada por la Federació Catalana de Vela, la ISSA (*Internacional School Mailing Association*), reunió a 35 países con un total de 134 centros, los cuales celebraron su Congreso Mundial.

— Conservación del mar: Nereo y la Fundación Mar difundieron su proyecto «Azul: Mar y Sostenibilidad.» Dieron a conocer el anteproyecto de su Centro de Reciclaje de Embarcaciones Deportivas.

— Espacio innovación y premios de diseño: proyectos de I + D + i relacionados con la navegación a través de centros de ingeniería, escuelas y estudios de diseño de yates.

— Espacio del pescador: punto de encuentro de los aficionados a la pesca de recreo en su especialidad marítima. Disponía de dos simuladores de pesca conectados a pantallas para vivir la emoción de la captura y lanzamiento.

— Saltos en *kayak*: exhibiciones de saltos en *kayak* o *jumping kayak*; diversos deportistas de esta especialidad realizaron saltos en una piscina adecuada, la cual estaba ubicada al exterior, entre los pabellones 2 y 3.

— Vela olímpica: exposición de embarcaciones de las clases olímpicas más importantes: 49er, 470, Finn, Laser, Neil, Pryde, RS:X, Star, Tornado e Yngling. Con paneles explicativos y medalleros nacionales.

Conclusión

Una edición más del Salón Náutico Internacional ha visto su clausura. Una vez más se ha mostrado un conjunto de novedades e innovaciones a todos los practicantes de la navegación de recreo españoles y de todo el mundo.

Asimismo, una vez más ha sido posible discutir respecto a los problemas e inconvenientes del más diverso orden que la práctica de este deporte lleva en sí misma, así como las que se reflejan en el ambiente que les rodea. La apuesta en una sociedad tan comercializada e industrializada como la nuestra gira en torno al cómo y de qué manera van a ser resueltos los diversos desafíos que asoman ya por lejanía.

Y todo ello, de modo que nadie tenga nada que objetar y que todos saquen sus correspondientes dividendos, sean éstos del tipo que fueren. Creemos que ésta va a ser una difícil, ardua y compleja tarea. O lo intuimos.

C. BUSQUETS I VILANOVA



Cultura Naval

ENTREGA DE LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN» Y «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Bajo la presidencia del jefe de Estado Mayor de la Defensa, general del Ejército de Tierra Félix Sanz, se celebró el pasado 21 de noviembre el acto de entrega de los premios «Virgen del Carmen 2007» y «REVISTA GENERAL DE MARINA 2006». La ceremonia tuvo lugar en el espléndido marco de la «Sala de Arsenales y Construcción Naval Española en el siglo XVIII» del Museo Naval, que había sido debidamente acondicionada para proporcionar un mayor realce a tan destacado acontecimiento.

Tras unas palabras de bienvenida y de apertura del acto por parte del jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián







Zaragoza, el contralmirante Teodoro Leste, director del Instituto de Historia y Cultura Naval efectuó una semblanza de los distintos premios, al mismo tiempo que hacía un breve recorrido por la historia del Museo Naval. Una vez finalizada esta alocución, se procedió a la proyección de un vídeo sobre la Armada española y seguidamente a la entrega de premios, de acuerdo con el siguiente orden:

PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN 2007»

— *Premio del Mar* (para libros): al capitán de navío Luis Mollá Ayuso, por su obra *La tumba de Tautira*, y a Manuel Díaz Ordóñez, por su obra *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada real (1675-1751)*.





— *Premio Juventud Marinera*: para alumnos del segundo ciclo de la ESO, repartido entre los alumnos Paula Silva Naranjo, Pablo Hidalgo Rubio, Ignacio García Reguera y Adrián Rodríguez Barba, por su trabajo *Diario de Trafalgar*, el director del trabajo, Marino Castro Antolín, y el Instituto «Gil y Carrasco» de Ponferrada. Para alumnos del primer ciclo de la ESO, repartido entre los alumnos Alicia Penalba Suárez, Marina Sierra Boada, Ángel Urbano Romeu, Jaume López Yáñez, José M.º Piñol Suárez, Andrea Conde Ric, Jordi Cid Sierra, Marina Espinet Blasco, Sandra Sánchez Foguet, Lluís Sánchez Sardá, Laia Espuny Plenelles, Arnau Rodríguez Cabré, Montserrat Guinovart Pedescoll y Clara Ripio Echebeste, por su trabajo *Descubrimos la Armada española*, Montserrat Arbó Franco, directora del trabajo, y el colegio «Sant Pau Apóstol» de Tarragona.

— *Diploma de Honor*: a Juan Alvargonzález González, por su destacada contribu-

ción al fomento de los intereses marítimos españoles.

— *Premio Armada* (de pintura): primer premio para Paula Rubio Infante, por su obra *Osado*. Segundo premio para Belén Cobaleda García Bernalt, por su obra *A mar, España*. *Accésit* a José María Días Martínez, por su obra *Nocturno*.

PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»

— Premio *Álvaro de Bazán*, al vicealmirante José Luis Torres Fernández por su artículo «Trafalgar, ¿por qué aconteció?».

— Premio *Roger de Lauria*, a Luis J. Salas Carceller por el artículo «Nelson y Gravina. Dos modos de morir en Trafalgar».

— Premio *Francisco Moreno*, al capitán de fragata José Ramón Vallespín Gómez por su artículo «Diccionario para antiguos».

— Premio *Antonio de Oquendo*, al coronel de Infantería de Marina Manuel Luaces Sanjuán por el artículo «Unas puntualizaciones sobre el bastón de mando».

Una vez finalizada la entrega de premios, el capitán de navío Luís Mollá dijo unas palabras de agradecimiento en nombre de los galardonados. El acto fue clausurado por el jefe de Estado Mayor de la Defensa, quien dirigió unas emotivas palabras a los asistentes. A continuación las autoridades pasaron a contemplar la exposición de pinturas que optaron a los premios «Virgen del Carmen», para posar después con los premiados en la escalera monumental del Cuartel General.

Posteriormente se sirvió un cóctel a los asistentes al acto.

Hemos de señalar la asistencia de numerosas autoridades civiles y militares, entre las que se encontraban S. A. R. el infante don Carlos de Borbón-Dos Sicilias, presidente del Patronato del Museo; los jefes de Estado Mayor de los Ejércitos de Tierra y del Aire, miembros del Patronato del Museo Naval y de la Liga Naval Española, colaboradores de la REVISTA GENERAL DE MARINA, así como familiares y amigos de los galardonados.

(Fotos: ORP, Armada).

A. C. O.



II JORNADAS DE BIBLIOTECAS DE DEFENSA

Durante los días 29, 30 y 31 de octubre de 2007 se celebraron en San Fernando las II Jornadas de Bibliotecas de Defensa. Las jornadas estuvieron organizadas por la Subdirección General de Documentación y Publicaciones del Ministerio de Defensa, en colaboración con el Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando (INSOB) y el Centro Deportivo y Sociocultural de Oficiales de San Fernando.

Asistieron 157 participantes, pertenecientes a las bibliotecas y organismos dependientes de la Red de Bibliotecas del Ministerio de Defensa. Las diecisiete ponencias presentadas corrieron a cargo de destacadas personalidades de organismos públicos, pertenecientes a los ministerios de Defensa y Cultura, así como representantes de Francia, Portugal y Estados Unidos, miembros de diversas instituciones relacionadas con el mundo de la cultura y documentación biblio-

tecaria en sus respectivos países. Cabe también resaltar la participación en las mismas de dos representantes de las empresas Aranzadi Westlaw y Baratz, colaboradoras con el Ministerio de Defensa en los proyectos de bases de datos de legislación de Defensa y sistemas de gestión bibliotecaria respectivamente.

El acto inaugural tuvo lugar el 29 de octubre a las 1000 horas en el Centro Deportivo y Sociocultural de Oficiales de San Fernando, y estuvo presidido por el almirante de la Flota, Fernando Armada Vadillo, acompañado por el secretario general técnico del Ministerio de Defensa, Tomás Suárez-Inclán González, alcalde de San Fernando, Manuel de Bernardo Foncubierta, subdelegado del Gobierno en Cádiz, Sebastián Saucedo Moreno, y el director del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando capitán de navío Fernando Belizón Rodríguez.



Acto inaugural.



Mesa de ponentes durante una de las sesiones.

La representación institucional se completó con la asistencia, entre otras autoridades, del almirante jefe del Arsenal de La Carraca, vicealmirante Juan Francisco Serón Martínez; el almirante jefe del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Teodoro de Leste Contreras; almirante jefe de Acción Marítima de Cádiz, contralmirante Luis M. Nuche del Rivero, y los subdirectores generales de Documentación y Publicaciones, Antonio Magariños Compareid, y de Servicios Técnicos y Telecomunicaciones, Lucía Escapa Castro.

El objetivo principal de estas jornadas, que se celebraron por primera vez en 2006 (Madrid, CESEDEN), ha sido desde entonces reunir al personal de los centros bibliotecarios del Ministerio de Defensa para analizar de forma



Presentación del libro *Hombres y Barcos*.



Los participantes en la foto oficial de las jornadas.

conjunta los proyectos relacionados con la Red de Bibliotecas de Defensa (RBD). Esta red es un proyecto puesto en marcha desde la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, dirigido y gestionado por la Subdirección General de Documentación y Publicaciones a través de la Unidad de Coordinación Bibliotecaria, con el objeto de mejorar la calidad de los servicios bibliotecarios del Ministerio de Defensa y potenciar la difusión y el uso del rico patrimonio bibliográfico conservado en las bibliotecas militares.

A lo largo de las jornadas se presentaron diversas ponencias, que versaron sobre la «Biblioteca del Real Instituto y Observatorio de la Armada» (Francisco José González González, jefe del Servicio de Biblioteca y Archivo del ROA), la «Biblioteca Virtual de Patrimonio Bibliográfico» (M.^a Antonia Carrato Mena, subdirectora general de Coordinación Bibliotecaria del Ministerio de Cultura), las «Realidades y proyectos de la RBD» (Ana Isabel Cervantes Muñoz, directo-

ra del Centro de Documentación del Ministerio de Defensa, y Margarita García Moreno, jefa de la Unidad de Coordinación Bibliotecaria), la «Biblioteca Histórica de la Universidad Complutense» (Marta Torres Santo Domingo, directora de la Biblioteca Histórica de la UCM), el «Apoyo tecnológico para el desarrollo de la RBD» (Lucía Escapa, subdirectora General de Servicios Técnicos y Telecomunicaciones), y por último «La RBD y el Sistema Español de Bibliotecas» (Antonio Magariños Compaired, subdirector general de Documentación y Publicaciones).

Paralelamente a las presentaciones de las ponencias, tuvo lugar el día 29 a las 19:30 horas en las instalaciones del Real Instituto y Observatorio de la Armada la presentación del libro *Hombres y Barcos. La Fotografía de la Marina Española en el Museo Naval (1850-1935)*, que corrió a cargo del contralmirante Leste en calidad de director del Museo Naval de Madrid, y que estuvo presidida por el almirante de la Flota y por el

subdirector general de Documentación y Publicaciones del Ministerio de Defensa, organismo encargado de su edición y publicación. El acto contó con una gran afluencia de público y terminó con un cóctel servido en los jardines del Observatorio.

El día 30 se realizó una visita al Observatorio por parte de todos los asistentes, en la que además de las instalaciones de la Biblioteca y Museo Histórico pudieron visitar todas las secciones científicas de dicha dependencia y conocer las diferentes actividades de investigación que actualmente se llevan a cabo en el INSOB.

Las jornadas fueron clausuradas el miércoles 31 de octubre por el contralmirante Leste, que estuvo acompañado en el acto de

clausura por Antonio Magariños, subdirector general de Documentación y Publicaciones, y por el capitán de navío Fernando Belizón Rodríguez, director del Real Instituto y Observatorio de la Armada. En su breve intervención, el director del Instituto de Historia y Cultura Naval animó a los asistentes a las jornadas a seguir trabajando en la organización de la RBD y en la implantación de los sistemas informáticos en red que, sin duda, serán importantes en el futuro de los servicios bibliotecarios del Ministerio de Defensa.

(Real Observatorio de la Armada).



Visita a las instalaciones del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando.

CONFERENCIA DE LA AGRUPACIÓN «EL MAR Y SUS CIENCIAS»
DEL ATENEO DE MADRID

Agustín R. Rodríguez, historiador y profesor del CEU, presentó el pasado 4 de diciembre en el Ateneo de Madrid su libro *Isaac Peral: historia de una frustración*, acompañado del almirante Antonio Moreno Barberá y del presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias», Juan Manuel Gracia Menocal. El autor incidió, fundamentalmente, en los primeros éxitos de Isaac Peral, llevando a cabo un magnífico análisis de la España de la Restauración y de las verdaderas causas que hicieron fracasar el proyecto de submarino del gran inventor y su caída en desgracia. Unos años muy difíciles en los que, por cierto, como comentó Juan

Manuel Gracia, también se estaban desarrollando en otros países inventos similares, por lo que se puede decir que el decenio a partir de 1880 fue conocido como el de los submarinos, aunque el de Isaac Peral no pudo llegar a culminarse por la prohibición de su construcción por parte de una comisión formada por marinos de guerra, que le causó, como bien indica el título del libro una gran frustración. El almirante Antonio Moreno destacó la calidad de la obra, de la que dijo es la más documentada y serena biografía de Isaac Peral y de su gran proyecto.



Presentación del libro *Isaac Peral: historia de una frustración*.



GACETILLA

Entrega de premios y clausura del Primer Certamen de Investigación ISFAS 2006/2007

El pasado 22 de noviembre, en el paraninfo del Centro Superior de Estudios de la Defensa (CESEDEN) fueron entregados los premios del Primer Certamen de Investigación ISFAS 2006/2007, patrocinado por ADESLAS y ASISA.

El acto estuvo presidido por la subsecretaria del MINISDEF, María Victoria San José Villacé, y a él asistió un nutrido grupo de miembros de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil, así como destacadas personalidades del mundo académico relacionadas con la historia y el derecho administrativo.

El Certamen fue convocado con la pretensión bien definida, puesta de manifiesto por la Secretaria General Gerente del ISFAS Carmen Briones González, de ampliar los conocimientos sobre los sistemas de protección social de los militares, desde sus manifestaciones más anti-



Entrega del premio al profesor Iván Antonio Rodríguez Cardo.



Entrega del premio al coronel e historiador Fernando Puell de la Villa.

guas de las «cofradías militares» hasta el concepto actual del «mutualismo administrativo militar».

Fueron entregados dos premios, dotados cada uno con 10.000 euros: el primero titulado «La historia del proteccionismo social militar en España», recayó en la persona del coronel e historiador Fernando Puell de la Villa, quien magistralmente relata los avatares históricos en la evolución de este proteccionismo, analizando sus distintas etapas, amoldándolas a los acontecimientos históricos de cada momento.

El otro premio recayó en el joven profesor —no falto de gran experiencia— de la Universidad de Oviedo Iván Antonio Rodríguez Cardo, por su obra «El mutualismo administrativo militar en nuestros días». Se trata de un análisis serio y riguroso sobre el ordenamiento jurídico vigente del mutualismo social militar.

Durante el acto tomó la palabra el catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social Juan Antonio Sagardoy Bengoechea, miembro del jurado que falló los premios, disertando sobre el mutualismo administrativo, objeto central del Certamen, y en particular sobre el Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS).

Cerró el acto la subsecretaria de Defensa, quien tras felicitar a los premiados centró su intervención en poner de relieve la importancia y el interés que despiertan todos los aspectos sociales entre los miembros de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil. Felicitó al ISFAS por el éxito organizativo del concurso y, tras solicitar la colaboración de todos, incluidos los afiliados, para mejorar y velar por el buen funcionamiento y la correcta utilización de los medios puestos a disposición de los mismos, clausuró el Certamen.

Homenaje al almirante Farragut

El día 28 de mayo de 2007 se celebró en Menorca un acto para recordar la figura del almirante Farragut, hijo ilustre de Ciudadela. En la ceremonia participaron el embajador de los Estados Unidos en España, Eduardo Aguirre; el alcalde de Ciudadela, Llorenç Brondo; el consejero de Trabajo y Formación del Gobierno de las islas Baleares, Cristóbal Huguet, el director insular de la Administración General del Estado, Javier Tejero; el jefe de la División de Planes de la Armada, contralmirante Juan F. Martínez Núñez; el contralmirante de la Armada de los Estados Unidos, Noel Preston; el jefe del Sector Naval de Baleares, capitán de navío Javier Jáuregui; el comandante militar insular de Menorca, coronel Francisco Riva, y otras destacadas personalidades civiles y militares de Menorca.

M. C. C.



La Hermandad de la Divina Pastora de San Fernando dona un azulejo de la Virgen a la Iglesia del Arsenal de La Carraca

El sábado 27 de noviembre, en conmemoración del CCXXV aniversario de la fundación de la Hermandad de la Divina Pastora de las Almas Coronada, tuvo lugar en la iglesia de Ntra. Sra. del Rosario del Arsenal de La Carraca la bendición de un azulejo donado por la Hermandad de La Pastora en recuerdo del lugar donde comenzó a fraguarse la historia de la misma.

El acto estuvo presidido por el jefe del arsenal de La Carraca, vicealmirante Juan Francisco Serón Martínez, al que acompañaron el alcalde de San Fernando, Manuel María de Bernardo; el anterior jefe del Arsenal, vicealmirante José Enrique de Benito Dorronzoro; el hermano mayor de la hermandad, Rafael Verdugo, y el concejal de fiestas del Ayuntamiento de San Fernando, Jesús Perulero. El párroco de la hermandad, reverendo padre Piñero, y el de la iglesia del

Arsenal, reverendo padre Fernández Krohn, procedieron a bendecir el azulejo, obra del artista de San Fernando Antonio Luque, ante una nutrida representación de oficiales y suboficiales del Arsenal, así como de hermanos de la hermandad.

Previamente, en el interior del templo carraqueño, Antonio Manuel Alías de la Torre pronunció la «exaltación al carraqueño», en la que, en un texto soberbiamente preparado, intercaló bonitos romances con una historia figurada de cómo pudieron ser aquellos comienzos de la hermandad de La Pastora en La Carraca, allá por finales del siglo XVIII. El almirante del arsenal también se dirigió a los presentes con un discurso de agradecimiento.

J. S.-F.



El director de la Academia Naval tunecina visita la Escuela Naval Militar

Una delegación de la Escuela Naval tunecina, presidida por su comandante-director, el capitán de navío Kamei Akrouf, efectuó una visita a la Escuela Naval Militar de Marín entre los días 13 y 15 de diciembre.

Tras ser recibido por el capitán de navío José Luis Urcelay Verdugo, comandante-director de la Escuela Naval Militar, y firmar en el libro de honor, el capitán de navío Akrouf visitó diversas instalaciones del centro castrense, tales como el Casino de Alumnos, las bibliotecas, los cuarteles de alumnos, distintas aulas específicas, el edificio de Maniobra y el gimnasio.

Como complemento al programa de trabajo, que tuvo una duración prevista de tres días, la agenda cultural contempló diversas visitas a los alrededores de la ciudad,

incluyendo la zona monumental de Pontevedra, con una visita guiada al Museo.

Estas visitas se enmarcan dentro de los programas establecidos entre escuelas navales de países amigos para reforzar, aún más si cabe, los tradicionales vínculos de amistad y cooperación, fruto de las excelentes relaciones existentes entre estos centros de formación castrense. A este fin, la Escuela Naval Militar dispone en la actualidad de acuerdos de intercambio con diversas academias navales, como las de Estados Unidos y Francia.

En el mes de mayo del año 2006, una delegación de la Escuela Naval Militar, presidida por su comandante-director, visitó la Academia Naval de Túnez.

(Escuela Naval Militar).



Capitán de navío Akrouf firmando en el libro de honor de la Escuela Naval Militar.

«Campamento de Otoño» de los alumnos de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar

Entre el 15 y el 20 de noviembre todos los alumnos y los oficiales profesores del Cuerpo de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar participaron en el «Campamento de Otoño» que, como en las últimas ocasiones, tiene lugar en el Campo Militar de Tiro que el Ejército de Tierra tiene en la localidad lucense de Parga.

A lo largo de las seis jornadas se realizaron ejercicios tácticos, topográficos y de técnicas especiales, así como ejercicios de tiro con diversas armas y explosivos.

Como colaboración en este «Campamento de Otoño» participó personal con material de apoyo del Tercio Norte (con sede en

Ferrol) y varios helicópteros de la Tercera Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves de la Base Naval de Rota.

Este «Campamento de Otoño», junto con el de «Primavera» (que se realiza antes de la finalización del curso) y las diferentes prácticas de campo semanales de los alumnos de Infantería de Marina, está contemplado dentro del Plan de Adiestramiento de los futuros oficiales. En todos ellos ponen en práctica los conocimientos teóricos adquiridos a lo largo del curso.

A. A. R.



(Foto: E. N. M.).



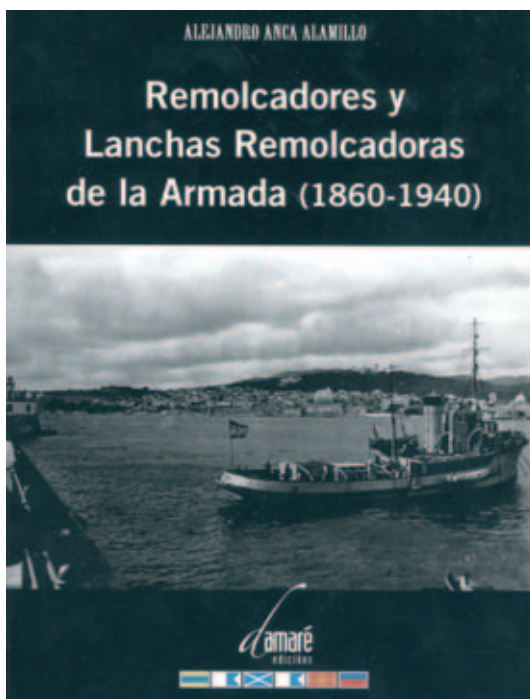
LIBROS

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Remolcadores y Lanchas Remolcadoras de la Armada (1860-1940)*.—(ISBN: 978-84-935835-4-5). Damaré Ediciones, Pontevedra; octubre 2007; 118 páginas; ilustraciones.

Interesante y documentada monografía del investigador naval Alejandro Anca, producto de una concienzuda y tenaz investigación llevada a cabo principalmente en el Archivo General de la Armada, sito en la localidad manchega de El Viso del Marqués (Ciudad Real), archivos de las zonas marítimas y publicaciones de la época.

En una apretada síntesis, recupera la historia, muy poco conocida y apenas tratada, de los remolcadores de la Armada a lo largo de un periodo de 80 años, que arranca en 1860 y finaliza en 1940, al término de nuestra Guerra Civil.

Además de realizar sus faenas propias —maniobras de remolque y asistencia en



los atraques y desatraques de unidades mayores—, así como las de salvamento y auxilio de otros buques en situaciones comprometidas, en una época que no existía un servicio público de salvamento marítimo —funciones que hoy desempeña SASEMAR—, llama la atención la cantidad de misiones de guerra que llevaron a cabo en los principales conflictos en que se vio envuelta nuestra nación: Guerras Carlistas, Guerra hispano-norteamericana de 1898, Guerra de África y Guerra Civil de 1936-1939.

Los cinco primeros remolcadores de vapor de ruedas fueron construidos por astilleros británicos, y con ocasión de la Tercera Guerra Carlista se artillaron tres de ellos, que fueron reclasificados como «vapores de ruedas», integrándose en las Fuerzas Navales del Cantábrico con los nombres de *Gaditano*, *Ferrolano* y *Aspirante* y llevando a cabo operaciones de guerra en el puente de Luchana, Motrico (acción donde perdió la vida el heroico Victoriano Sánchez-Barcáiztegui a bordo del *Colón*), y bombardeos de Orio, Bermeo, Mundana y Ondarroa. También se unió a ellos el *Guipuzcoano*, comprado también en aquellas fechas, que era el único de hélice y que se distinguió en el apresamiento del vapor *Nieves* cuando realizaba contrabando de armas y material destinado a los rebeldes carlistas. En la Guerra del 98, la única victoria naval española contra unidades norteamericanas fue protagonizada por el remolcador *Antonio López*, improvisado cañonero que se enfrentó a una flotilla enemiga mandada por el comodoro Todd, integrada por dos cruceros, un torpedero y un guardacostas, que pretendía conquistar el puerto cubano de Cárdenas. El comandante del *Antonio López*, teniente de navío Domingo López, recibió la Cruz Laureada de San Fernando en justa recompensa a un heroico y desigual combate. La misma recompensa que obtuvo el comandante del remolcador *Galicia*, el entonces alférez de navío Federico Sánchez-Barcáiztegui, por el hundimiento del submarino republicano *B-6* el 19 de septiembre de 1936 en aguas del Cantábrico.

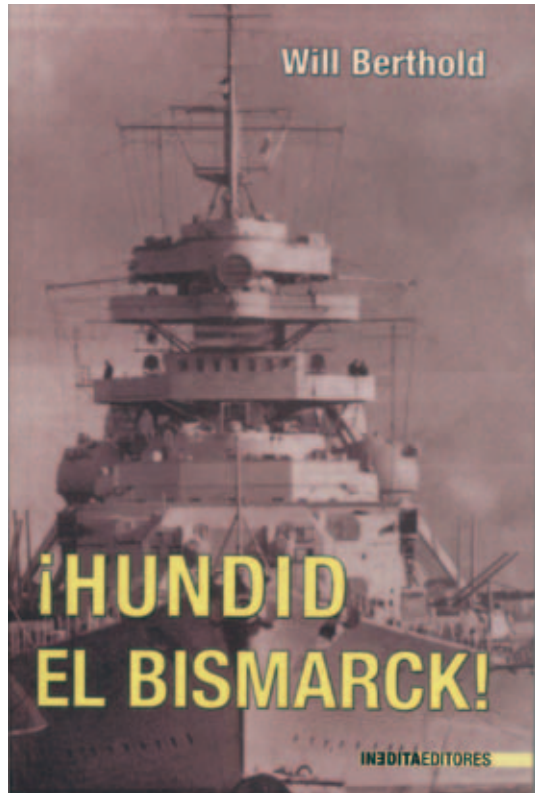
El último de los remolcadores que se trata en el libro es el *Cíclope*, que naufragó en octubre de 1952 cuando remolcaba blancos con rumbo a la Escuela Naval de Marín, al varar por pérdida de presión en las calderas al sur de la isla de Onza. De los 52 hombres de su dotación cinco murieron en el accidente, entre ellos su propio comandante, el teniente de navío Juan Prieto.

El libro, que está amplia y magníficamente ilustrado, se completa con unos anexos en los que se relacionan los remolcadores de la Armada en diferentes épocas, incluyendo la actual, y finaliza con una breve reseña de los buques de todo tipo que se citan en la obra.

M. J. F.

BERTHOLD, Will: *¡Hundid el Bismarck!*—Inédita Editores. Barcelona, octubre de 2007. (ISBN: 978-84-96364-36-3). 244 páginas, 32 fotografías.

Al comienzo de 1941 la campaña submarina alemana causaba gravísimos daños al tráfico mercante inglés y sólo la formidable Marina británica impedía, no sin esfuerzo, el aislamiento y consiguiente colapso de Gran Bretaña. Con todo, el mando naval germano sabía que los aliados, sobre todo si se producía una muy probable entrada en guerra de los Estados Unidos, podían dar la vuelta a la situación, por lo que decidió emplear en el combate a sus grandes buques de superficie. Así nace la operación *Rheinübung*, diseñada por el gran almirante Raeder y ejecutada por el almirante Lütjens. El 21 de mayo zarpan del puerto noruego de Bergen el crucero pesado *Prinz Eugen* y el magnífico acorazado *Bismarck*, coloso de casi 42.000 toneladas de desplazamiento estándar poderosamente armado con una artillería principal de ocho cañones de 380 mm, al mando del brillante capitán de navío Lindemann. Detectada la salida a la mar de los buques alemanes, una poderosa fuerza naval británica se dispuso a darlos caza, entrando en combate el día 24 en aguas del estrecho de Dinamarca. A las 0600 de la mañana, una salva del *Bismarck* alcanzó al pañol popel de municiones del gigantesco crucero de batalla británico HMS *Hood* y éste se volatilizó, con toda su dotación, excepto tres supervivientes, después de una aterradora explosión que lo partió en dos, echándolo a pique en cuestión de segundos. La noticia del hundimiento provocó una gran consternación en Gran Bretaña y el *premier* Churchill ordenó el hundimiento a toda costa del acorazado alemán. Los británicos lo consiguen: el *Bismarck*, que ha quedado dañado en el combate, se dirige a Brest para reparar averías. A unas 400 millas de su destino es descu-



bierto por la aviación naval enemiga, que lo torpedeó, alcanzándolo en el timón y dejándolo sin gobierno. Al amanecer del día 27 es machacado por una muy superior fuerza enemiga (ocho acorazados, entre ellos los magníficos *King George V*, *Rodney* y *Renown*, siete cruceros ligeros, veintiún destructores, seis submarinos y más de cien aviones), que lo cañonean en lo que acaba siendo un mero ejercicio de tiro, hasta que, herido de muerte y después de abrir las válvulas de fondo, baja al abismo enarbolando su bandera de combate. Murieron, a bordo o naufragos, más de 2.000 hombres de su dotación, incluidos Lütjens y Lindemann.

Estamos ante el relato de una trágica epopeya naval en la que las dos marinas de guerra en conflicto se mostraron dignas de sus mejores tradiciones. El autor relata los pormenores del combate y se adentra en las vidas de los componentes de la dotación del *Bismarck*, mostrándonos su entusiasmo, miedo, angustia y heroísmo a lo largo del combate y de la cruel agonía del acorazado. Puede considerarse el libro que presentamos como un «clásico» de la narrativa naval, por lo que hemos de felicitarnos por su reedición (fue publicado por primera vez en 1957), dentro de la magnífica colección bélica de Inédita Editores.

J. R.

VERDERA, Nito: *Cristóbal Colón. El libro de las falacias y relación de cuatro verdades*.—Editado por el autor (*e-mail:nitoverdera@arraki.es*); septiembre 2007, 223 páginas.

El periodista y oficial de la Marina Mercante Nito Verdera, veterano colaborador de nuestra REVISTA, lleva investigando sobre la historia de Cristóbal Colón cerca de 50 años. El hombre que cambió el curso de la historia al descubrir el nuevo mundo es uno de los personajes más controvertidos de todos los tiempos.

Nito Verdera ha seguido su estela, navegando por las laboriosas aguas de la investigación, habiendo recalado en bibliotecas, archivos y museos de Europa, Israel y las Américas en busca del rastro del descubridor. Éste es el sexto título que publica sobre Cristóbal Colón, y en esta ocasión el título de la obra es bien explícito, pues expresa con claridad que se trata de verdades y mentiras sobre el almirante descubridor.

Para desmontar falacias y afirmar verdades, Nito Verdera se apoya en su condición de marino y periodista, pero también en la filología, lingüística, toponimia, la ciencia y el arte de la navegación, la astronomía, medicina e incluso la religión; es decir, realiza un profundo análisis interdisciplinar que le permite elaborar un dictamen honesto y científico sobre la vida y circunstancias de Colón. Ello le permite afirmar que Colón no era de Italia ni de Portu-

gal, ni de Galicia, ni de Barcelona, ni de Mallorca, sino que solamente se explica como súbdito navegante de la antigua Corona de Aragón, que tenía el catalán como lengua propia, criptojudío, con grandes conocimientos del castellano y del judeo español, además de ser un experto en navegación y en cartografía.

En relación con la toponimia, como ciencia auxiliar de la historia, el autor echa mano a la opinión de varios expertos en ese campo, que en resumen vienen a concluir que los nombres geográficos no han sido puestos por capricho, sino que encierran muchas veces un recuerdo nostálgico del subconsciente a la patria chica, al lugar donde se ha nacido y al recuerdo de los días, en muchos casos remotos, de su infancia y juventud.

Para Nito Verdera, los numerosos toponimios costeros de las islas Pitiusas que Colón utilizó en sus viajes descubridores se han convertido en una prueba, puede que no irrefutable pero sí importante, en defensa de que el descubridor tuvo su origen en una familia de Ibiza, de judíos conversos, que desde Ibiza escaparon a la zona de Argel a consecuencia de las matanzas de judíos, en los asaltos a las juderías de Cataluña, Levante y Baleares llevadas a cabo en 1391.

El libro fue presentado el pasado mes de octubre en el Ateneo de Madrid, en un brillante acto al que asistió mucho público, y en el que intervinieron Cristóbal Colón XX, actual duque de Veragua, Juan Manuel Gracia, presidente de la sección del Ateneo «El mar y sus Ciencias», el capitán de navío (R) Mariano Juan y Ferragut y el propio autor.



M. J. F.

GARCÍA HERNÁN, Enrique: *Consejero de ambos mundos. Vida y obra de Juan de Solórzano Pereira (1575-1655)*.—Fundación MAPFRE-Instituto de Cultura (ISBN: 978-84-9844-056-0). Madrid 2007. 421 pp. 29 euros.



El doctor don Enrique García Hernán, científico titular del Instituto de Historia del CSIC y vocal electo de la Comisión Española de Historia Militar, autor de un libro tan importante como *La Monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, que mereció el premio Virgen del Carmen (1998), y otros títulos no menos sugerentes, además de cantidad considerable de artículos de historia moderna, naval y militar, nos ofrece este singular estudio del notable consejero de Indias y fiscal del triste caso del general Juan de Benavides y Bazán, el que perdió la flota de Nueva España en Matanzas a manos de Piet Heyn, y fue ejecutado en Sevilla, pues: *Quem tal fez, que tal pague*.

El alegato del fiscal Solórzano analizado en este libro está recogido en el documento: «Discurso y alegación en derecho sobre la culpa que resulta contra el General D. Juan de Benavides y Bazán, el Almirante (es decir, su segundo en el mando) Don Juan de Leoz... y otros consortes en razón de haber desamparado la flota de su cargo que venía el año de 1628 a estos Reinos de las provincias de Nueva España, dejándola, sin hacer defensa, ni resistencia alguna, en manos del corsario holandés en el puerto y bahía de Matanzas, donde se apoderó de ella y de su tesoro», que el autor juzga como «el más importante de todos los publicados» y pieza maestra a la hora de definir la «defensa del honor del soldado», en la que su biografiado fue maestro ejemplar.

La vida del consejero, fiscal, caballero de Santiago, con encomienda «de dos vidas» sobre los indios de la provincia de Guatemala, gobernador de Huancavelica, como lo sería siglo y medio más tarde don Antonio de

Ulloa, consejero de la Junta de Minas y, sobre todo y ya comentado, importante escritor que publicó la monumental *Política Indiana* (1647) —obra sacada en lengua castellana de los dos tomos del derecho y gobierno municipal de las Indias Occidentales que más copiosamente escribió en la latina... dividida en seis libros... añadidas muchas cosas que no están en los textos latinos...—, la vida, decíamos, transcurrida entre Lerma y Olivares, comenzó al amparo del conde de Lemos, y le dio la oportunidad de ser observador de guerras tan decisivas para la historia de España como las de Cataluña, Portugal, Filipinas o Francia.

García Hernán ha dedicado cinco años en investigaciones por archivos y bibliotecas, donde la información se encuentra disgregada, desde la British Library de Londres, donde encontró el único bloque documental completo de Solórzano, nuestro Archivo Histórico Nacional, la Biblioteca de la Universidad de Salamanca, la del Palacio Real, el Archivo de Protocolos de Madrid, el General de Simancas, la Biblioteca Nacional, la de la Real Academia de la Historia (de la cual es académico correspondiente)... El profundo trabajo resultante nos ofrece, además, los árboles genealógicos familiares, un importante apéndice documental, aportados con las fuentes inéditas y las editadas y extensa bibliografía. La inclusión de un *Índice analítico* facilita la consulta y la obtención de datos concretos.

Como dice el autor en su prólogo, su trabajo se debe al impulso que el profesor Sir John Elliot dio al estudio de los personajes de segunda fila de la Monarquía hispana porque «ciertamente pueden ilustrar muy bien toda una época». A nuestro leal saber y entender, García Hernán ha cumplido esa misión alcanzando sus objetivos con brillantez.

J. B. N.



El *Príncipe de Asturias* varado en Cádiz. (Foto. A. del Real Pasquín).



