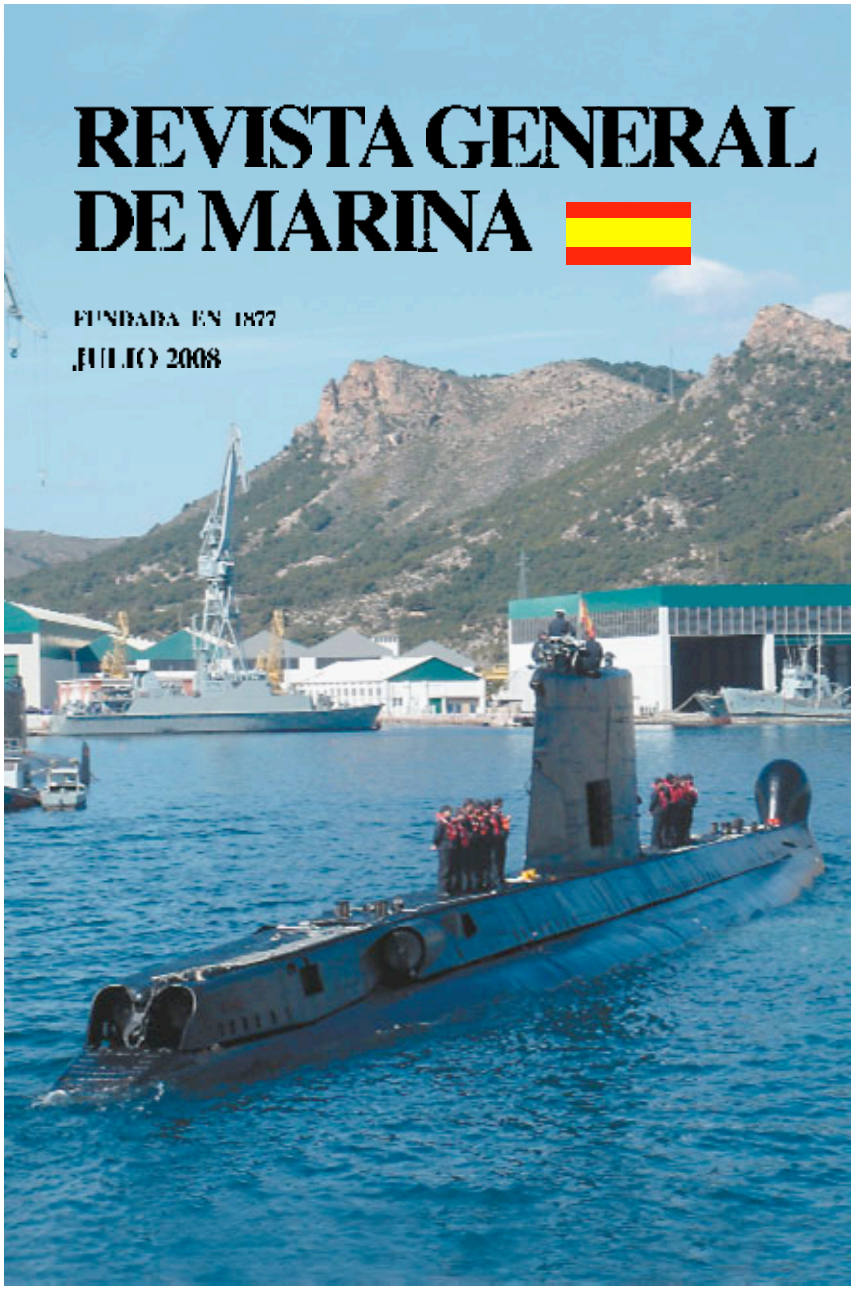
REVISTA GENERAL DE MARINA
Julio 2008
Tomo 255

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
JULIO 2008



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2008
JULIO
TOMO 255

CARTA DEL DIRECTOR 3

TEMAS GENERALES

EL DOCTOR ALEJANDRO LAMELLAND LEMOS (1857-1903), ARQUETIPO DE MÉDICO DE LA ARMADA DE FINALES DEL SIGLO XIX 5
Teniente coronel médico Juan Manuel García-Cubillana de la Cruz

LA «RESERVA DE NACIONALIDAD» PARA EL MANDO DE BUQUES 17
Capitán de corbeta Luis A. García Martínez

LA LEYENDA DE LOS «GALEONES DE RANDE» (O EL TESORO QUE NUNCA EXISTIÓ) 27
Alejandro Anca Alamillo, investigador naval

AÑORANZAS: EL FINAL DEL *ANTONIO LÓPEZ* 37
Teniente coronel de Infantería de Marina (R) F. Javier Escobar Prieto de la Puente

MAYOR MALAJOV: COMBATE DE «CABO DE PALOS» 45
Juan José Oña Fernández, historiador

LA FRUSTRADA INVASIÓN DE JAPÓN: «KAMIKAZE». «VIENTO DIVINO» 57
Juan Manuel Gracia Menocal

CON UNOS BUQUES DE GUERRA EN LOS BOLSILLOS 61
Javier Yuste González

TEMAS PROFESIONALES

EL ABANDONO DE BUQUE 71
Capitanes de corbeta José María Riola Rodríguez y Francisco Javier Pérez Villalonga

LOS INFORMES PERSONALES: UNA ASIGNATURA PENDIENTE 85
Teniente de navío Francisco J. Gallego Aranga

EL PROGRAMA *SCOMBA* 97
Capitán de fragata Antonio Sánchez Godínez

VIVIDO Y CONTADO

MURPHY EXISTE... Y LA VIRGEN DEL CARMEN TAMBIÉN 107
Capitán de corbeta Carlos Cárdenas Crespo

INFORMACIONES DIVERSAS

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

NOTICIARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: Submarino *Marsopa* (S 63). Última singladura.
(Foto: J. Fernández Garrido).

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

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

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-08-021-5 (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 Librera*. Dolores, 2. Página web: *www.centrallibrera.com*
Central Librera. Real, 71. Correo electrónico: *centrallibrera@telefonica.net*
Kiosko Librería. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo).
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8.

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

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

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

El año 2008 es pródigo en conmemoraciones, y aunque el «bicentenario» acapara la atención general, no debemos olvidar otros acontecimientos relevantes, cuyo estudio y análisis han de ser siempre provechosos para extraer las enseñanzas que nos proporciona la investigación histórica y evitar así la repetición de dolorosos fracasos, o bien lograr vuelvan a darse determinados éxitos. Así nos lo recuerdan nuestros colaboradores mediante sendos artículos, uno relativo a los acontecimientos de 1898 y el otro al combate de cabo Palos.

Mucho se ha escrito sobre la Guerra de Cuba, y emitido opiniones encontradas sobre los múltiples factores que influyeron en mayor o menor medida en el desenlace de dicho enfrentamiento, como la actuación de los gobiernos, la clase política, los militares y la prensa (no sólo la amarilla de Mr. Pulitzer, pues la nuestra tuvo también una gran influencia y responsabilidad). El desarrollo de los acontecimientos hubiera transcurrido seguramente por otros derroteros si la actuación de los organismos y grupos mencionados anteriormente hubiera sido otra, mas es cierto también que los días de la Perla del Caribe estaban contados para España. Los americanos necesitaban Cuba y la tomaron; así de simple. Una vez asentados en la ansiada California, el *Go West young man, go West* dejaba de tener sentido. El nuevo escenario geoestratégico, en el que Cuba ocupaba una posición crucial, hacía cambiar aquel reclamo por el de *Go outside*, basado en la nueva política del *Outward view* auspiciada por la tríada Roosevelt, Cabot Lodge y Mahan, que inspirados en la Providencia y basándose en los estudios sobre Estrategia Naval del célebre contralmirante honorario, profesor del Naval War College en Newport, R. I., querían exportar su *City upon the hill* a toda la zona que pudiera servir a sus intereses nacionales.

El artículo que sobre el combate de cabo Palos nos proporciona Juan José Oña Fernández al cumplirse a primeros de marzo el 70 aniversario, tiene la particularidad de basarse en un documento guardado en el archivo del Partido Comunista en Madrid, escrito por uno de los participantes en dicho enfrentamiento. Rafael Menchaca Ugalde (Mayor Malajov), que fue testigo presencial a bordo del *Antequera*, presentó este trabajo durante su estancia como alumno en la Academia Militar Soviética Frunze. Confiamos que su contenido sea de interés para nuestros lectores.

Guillermo VALERO AVEZUELA

A NUESTROS COLABORADORES

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

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

EL DOCTOR ALEJANDRO LALLEMAND LEMOS (1857-1903), ARQUETIPO DE MÉDICO DE LA ARMADA DE FINALES DEL SIGLO XIX

Juan Manuel GARCÍA-CUBILLANA DE LA CRUZ
Teniente coronel médico

AS últimas décadas del siglo XIX se caracterizaron en el Estado español por una gran inestabilidad política, revoluciones cantonales, continuos cambios de gobierno y falta de continuidad en una política exterior de defensa. Todo ello condujo a la pérdida de las colonias de Ultramar en 1898. La Marina fue la más perjudicada, en detrimento de unidades y efectivos humanos. Sus hombres sufrieron las penalidades de combatir, en un ambiente hostil, contra insurrecciones de indígenas locales (Filipinas) y contra la Armada acorazada de los Estados Unidos de América, adecuadamente adiestrada y pertrechada, a miles de millas de la península Ibérica. Sus médicos contribuyeron con su ejemplar dedicación al mantenimiento de la dignidad y orgullo de una milicia que, en circunstancias muy adversas, no estuvo respaldada por la correspondiente acertada clase política nacional.

Alejandro Lallemand Lemos nació en Cádiz el 15 de julio de 1857, hijo de Alejandro y María Concepción, primogénito de una familia numerosa de siete hermanos con una amplia tradición militar. Su primer apellido proviene de la contracción del patronímico francés *l'allemand*, en castellano «el alemán». El primer antecesor Lallemand en Cádiz se estima arribó de Francia junto a las tropas de los «Cien mil hijos de San Luis» del duque de Angulema (1823-1828). Tras el repliegue se establecería en la ciudad iniciando la dinastía actual.

Estudió Medicina en la Facultad de Cádiz de la Universidad Literaria de Sevilla (1875-1879), licenciándose con el grado de sobresaliente. Su hoja de

Figura 1.—Alejandro Lallemand Lemos, médico segundo de la Armada. (Foto cedida por su bisnieto Fernando Delgado Lallemand).

estudios fue brillante y motivó la gratuidad del título de licenciado, después de un concurso con estudiantes de otras facultades. Fue nombrado alumno interno pensionado, por oposición, del Hospital Clínico de la Facultad de Cádiz (1878) y obtuvo el grado de doctor en la Facultad Central (1880). Contrajo matrimonio con Vicenta Menacho en 1883.

Empleos y destinos durante su vida militar

Ingresó mediante oposición en el Cuerpo de Sanidad de la Armada en 1881, obteniendo la calificación de sobresaliente. Obtuvo uno de los primeros puestos de la promoción, que mereció ser conocida como la «promoción de los sabios» (figura 1). Ostentó los empleos de médico segundo supernumerario (un año, tres meses, cuatro días), médico segundo (siete años, 12 días) y médico primero (13 años, cinco meses, siete días), grado en el que permaneció hasta su fallecimiento.

De una vida militar activa de 21 años, ocho meses y 23 días, estuvo navegando durante ocho años, dos meses y 21 días entre los mares de la China y las Antillas a bordo de ocho diferentes buques: vapor *Legazpi* (1884 y 1888-1890), crucero *Aragón* (1884-1886), fragata *Gerona* (1892-1893), crucero *Marqués de la Ensenada* (1894), cañonero-torpedero *Filipinas* (1895), acorazado *Vizcaya* (1897) y acorazado *Infanta María Teresa* (1897-1898).

Estuvo destinado en el servicio de guardias de los hospitales de Marina de Ferrol (1881), San Carlos (1883, 1895 y 1899) y enfermería-hospital del Arsenal de La Carraca (1897). Realizó prolongadas estancias en ultramar: apostaderos de Filipinas (dos años, nueve meses, cinco días), donde trabajó en el lazareto de Maribeles, y Cuba (un año, 11 meses, 27 días). En 1886 regresó de Filipinas enfermo de beriberi.

En 1895 fue destinado al regimiento de Infantería de Marina destacado en Cardonas y Pinar del Río (Cuba). En reconocimiento a su labor fue condecorado con la Cruz Blanca del Mérito Militar de 1.ª Clase. Un año después se le concedió licencia por enfermedad en La Habana. En 1897 regresó a primera fila en Matanzas, participando en los combates de cayo Romano y Sábanas Nuevas hasta que, enfermo de paludismo grave, fue repatriado a la Península. Por su comportamiento se le otorgó la Cruz Roja del Mérito Militar de 1.ª Clase.

Durante su estancia en Hong-Kong (diciembre 1884 a abril 1885) atendió a una importante personalidad que, en agradecimiento, le obsequió con una tabla de madera noble con la siguiente inscripción (traducida al castellano): «Famoso médico europeo. Entregado en Hong-Kong por Pan Lao en gratitud al Dr. Alejando Lallemand, a mediados de la primavera del año 11 del Emperador Luang-Su, penúltimo emperador de la Dinastía ES' JMS, 1885» (Figura 2).

Memorias reglamentarias

A mediados del siglo XIX la situación general de España, con una Marina en ruinas y escasos buques, había influido en el Cuerpo de Sanidad de la Armada. La huida de catedráticos a la facultad de Medicina de Cádiz tras la supresión del Real Colegio de Cirugía de la Armada de esa ciudad (R. O.

Figura 2.—Regalo de un paciente en Hong-Kong (1885). En posesión de su bisnieto Fernando Delgado Lallemand.

de 3 de noviembre de 1834) había provocado una caída de su prestigio científico. Al no existir voluntarios para el reclutamiento de nuevas promociones, se inició una propaganda entre los estudiantes universitarios. Hasta el último tercio del siglo las hornadas se caracterizaron por su mediocridad.

El renacer académico del Cuerpo de Sanidad coincidió con la llegada a su jefatura de Bartolomé Gómez de Bustamante quien, entre otras normativas, impuso en 1876 la de celebrar una reunión científica obligatoria mensual en los tres departamentos marítimos. El objetivo era la presentación de casos clínicos y debatir temas de higiene naval. A ella debían asistir todos los jefes y oficiales médicos libres de servicio. Las conferencias eran presididas por el inspector de Sanidad del departamento, quien debía nombrar a los profesores por orden de antigüedad. El contenido de las reuniones, recogido en una «memoria reglamentaria», se elevaba al Almirantazgo del Ministerio de Marina, sirviendo *a posteriori* para la evaluación de los ponentes. La relación de estas memorias se divulgaba en el Boletín de Medicina Naval, considerado como órgano de expresión y portavoz oficial del Cuerpo de Sanidad de la Armada. Las que eran consideradas de interés se publicaban en su integridad.

TABLA 1: PUBLICACIONES Y MEMORIAS REGLAMENTARIAS DE ALEJANDRO LALLEMAND LEMOS

AÑO	MEMORIAS REGLAMENTARIAS
1883	Algunas consideraciones sobre los medios hipotérmicos.
1884	El cólera a bordo del crucero *Aragón* (*).
1886	Concepto de la dispepsia (**).
1887	Apuntes de patología tropical.
1891	Apuntes de patología tropical: dos años a bordo del crucero *Aragón* en Filipinas.
1891	Nuevos reconocimientos de víveres.

(*) Leída en la sesión académica del Cuerpo de Sanidad (Cavite, Filipinas, 20 de octubre de 1884).

(**) Reconocida por la Inspección General de Sanidad de la Armada. Boletín de Medicina Naval 1891; XIV:144-8.

Pérdida de la Escuadra del almirante Cervera en Santiago de Cuba (1898). Aspectos sanitarios

El 24 de abril de 1898 se declaró la guerra contra los Estados Unidos. El doctor Lallemand Lemos se encontraba en la isla de Cabo Verde a bordo del acorazado *Infanta María Teresa*, buque insignia del almirante Cervera. Cinco días después la Escuadra se hizo a la mar, y tras realizar escalas en Martinica y Curaçao, el 19 de mayo arribó a Santiago de Cuba. Se habilitó una columna con la marinería de los buques *Vizcaya* y *Oquendo*, que se mantuvo varios días en las trincheras de San Miguel de Paradas teniendo en jaque a las patrullas insurrectas. Al reembarcar aparecieron a bordo los primeros casos de paludismo.

La escuadra del almirante Cervera presentaba en el aspecto sanitario importantes desventajas. No existían verdaderas «enfermerías de combate». El espacio reservado a éstas se componía de un minúsculo habitáculo en penumbra, cerca de la quilla, sin ventilación ni medios de acceso. El descenso de los heridos se realizaba mediante un aparejo a través de una escotilla reducida y la subida por una escala vertical, lo que demoraba enormemente su asistencia. Solamente el *Cristóbal Colón* disponía de un «baño de fogoneros», que hacía las funciones de enfermería de combate. Además, existían dos puestos de socorro, principales «enfermerías ordinarias» y varios secundarios.

Durante la singladura atlántica, los facultativos y enfermeros adiestraron a la dotación en las curas de socorro, fundamentalmente curas oclusivas de urgencia, e idearon artilugios que sirviesen de compresores hemostáticos. La escuadra disponía de uno de Smart y otro de Mathieu por cada barco. Los maquinistas fabricaron planchitas de bronce y cajas de zinc para las curas.

El personal médico de la Escuadra se componía de ocho médicos (cuatro primeros y cuatro segundos), dos en cada barco: en el buque insignia *Infanta María Teresa* iban Alejandro Lallemand Lemos y Julio Díaz Navarro; en el *Colón*, Núñez Suárez y Montesinos; en el *Oquendo*, Guinea (ostentaba el cargo de jefe de Sanidad de la escuadra) y Parra; en el *Vizcaya*, Jurado y Nicolás Gómez Tornell.

El día 25 de mayo fue bloqueado el puerto de Santiago de Cuba por la Escuadra americana. El bombardeo sobre la dársena, que fue contestado por los fuertes y parte de la Escuadra de Cervera, se repitió durante todo el mes de junio y continuó en los primeros días de julio. Los facultativos españoles, entre ellos Lallemand, asistieron a los heridos de ambos bandos.

Desde España se apremiaba al almirante Cervera para que se hiciera a la mar, contestando éste y todos los comandantes de los barcos que la orden representaba un suicidio ante la desproporción de fuerzas con la flota enemiga —34 barcos que transportaban un cuerpo de ejército de desembarco de unos 20.000 hombres—. El día 3 de julio se cumplió la taxativa orden de abandonar Santiago y, tras tocar zafarrancho de combate, dio comienzo la batalla. El

primero en salir y zozobrar fue el buque insignia almirante *Infanta María Teresa* que, tras recibir toda la artillería de la escuadra enemiga, se consumió por el fuego; el *Vizcaya*, siguiente en la formación, se convirtió en blanco del enemigo y varó en los arrecifes del aserradero; al *Colón*, la unidad más protegida, se le ordenó abrir sus *kingstons* y se hundió en la playa junto al río Tarquino; finalmente se perdió el *Oquendo*.

En el *Infanta María Teresa* los heridos se amontonaron precipitadamente. A la enfermería de combate llegaron más de 40, con graves amputaciones de miembros. El buque se incendió y tras varar fue preciso su abandono. Durante la tarea de salvamento murió el médico segundo Julio Díaz Navarro. Lallemand sufrió una fuerte contusión en el hipogastrio, presentando hematuria y fiebre alta. No abandonó la enfermería hasta que hubo ubicado sobre la cubierta a todos los heridos. Al no disponer de una embarcación de salvamento, se arrojó al mar con un salvavidas. Se salvó asido a un trozo de remo y a los restos de un bote que encontró junto a cuatro compañeros. La hélice del barco continuaba en funcionamiento y succionó al grupo de marineros, provocando su muerte. Lallemand se escapó milagrosamente al apoyarse en la popa con el remo, estando ya sumergido, y empujar mediante un supremo esfuerzo. Consiguió asirse a la quilla de un bote y durante largas horas combatió a la muerte viendo perecer a muchos compañeros; unos por la lluvia de proyectiles enemigos y otros devorados por los tiburones que acudieron a la sangre. Fue rescatado y hecho prisionero por el buque estadounidense *Gloucester*, donde fue atendido por sus galenos. Por la noche fue transbordado al buque hospital *Olivette*, en el que continuó recibiendo asistencia médica. Tres días después (6 de julio), junto a los demás heridos graves, fue evacuado al transporte hospital *Solace*, donde permaneció hasta el día 10, una vez que cesó la hematuria y la fiebre. Apareció inicialmente en la relación de fallecidos, con la consiguiente angustia de sus familiares ante la errónea noticia.

En el *Vizcaya* comenzaron a llegar heridos, que fallecieron en poco tiempo por *shock* hemorrágico. La enfermería se convirtió en un depósito de cadáveres. Las baterías se habilitaron como puntos de asistencia donde médicos y practicantes realizaron su labor; en general heridas por explosivos, avulsiones de miembros y heridas penetrantes de abdomen. Una granada estalló en las proximidades de la enfermería causando la muerte de algunos lesionados y heridas en el brazo y tórax del segundo médico, Gómez Tornell. A la explosión siguió un incendio que se propagó con inusitada rapidez.

El *Oquendo* recibió la embestida del *Yowa* y del *New York*, repitiéndose la situación del *Vizcaya*. El blindaje del *Colón* deparó unas mayores posibilidades de defensa. Los médicos pudieron asistir mejor a los heridos y, tras recibir la orden de hundimiento voluntario, proceder a su desalojo y salvamento.

Destruida la escuadra, los médicos españoles continuaron sus intervenciones quirúrgicas y curas en los buques estadounidenses, acorazado *Yowa* y

buque auxiliar *Harward*, donde habían ido a parar la mayoría de las bajas. Entre los españoles se contabilizaron 332 muertos y 197 heridos.

Cautiverio en los Estados Unidos de América

Tras el fin del combate, los heridos más graves se trasladaron al buque hospital *Solace*, que los transportó al hospital naval de Portsmouth (Virginia). Los numerosos enfermos (paludismo e infecciones intestinales) se llevaron a New Hampshire y el resto a Annapolis. La escasez de personal sanitario y la carencia de medicinas contribuyeron al incremento del número de víctimas. El día 15 de julio, los médicos Guinea, Núñez Suárez, Lallemand y Montesinos

Grupo de Oficiales concentrados en Portsmouth, entre los que se cuentan a los médicos Núñez (primera línea superior a la derecha) Lallemand y Guinea (segunda línea media 2.° y 5.°) y Montesinos (tercera línea inferior, último de la derecha).

Figura 3.—Tomada de CLAVIJO y CLAVIJO, S.: *Historia del Cuerpo de Sanidad de la Armada*; p. 398. San Fernando: Tipografía de Fernando Espín Peña, 1925.

arribaron a Portsmouth en el transporte *Harward*, en calidad de prisioneros (figura 3). A pesar de estar contemplado en el Convenio de Ginebra de la Cruz Roja, los facultativos renunciaron a su libertad para no dejar solos a los heridos compañeros de armas. Tres días después de su llegada, Lallemand desembarcó para asistir, en una barraca del campamento, a unos 70 compatriotas afectados de «fiebres infecciosas». Continuó actuando como médico hasta que fue repatriado. Enfermó de fiebre y se le agudizó una dolencia estomacal que acarreaba desde meses antes. Durante el cautiverio fallecieron en Cádiz su padre y uno de sus hijos.

Regreso a la patria

El 12 de septiembre Lallemand, junto al resto de enfermos y prisioneros, inició el regreso a España en el vapor inglés *City of Rome*. Arribó a Santander el día 21, presentándose en el departamento de Cádiz el día 26. Tras una licencia de tres meses por repatriado, acudió a la Corte para declarar en la causa sumarísima instruida por la pérdida de la escuadra. Se le concedió la Cruz Blanca del Mérito Naval de 1.ª Clase, pensionada con el 10 por 100 del sueldo, por los servicios prestados a los prisioneros enfermos en Portsmouth.

El 27 de febrero de 1899 se incorporó al servicio de guardias del hospital de San Carlos, donde permaneció hasta el 17 de abril. Tras una de excedencia de 19 meses, en noviembre de 1901 volvió al servicio activo como auxiliar de la Inspección de Sanidad del Departamento de Cádiz, encargado del Detall de la Sección de Practicantes, destino en el que permaneció hasta su muerte.

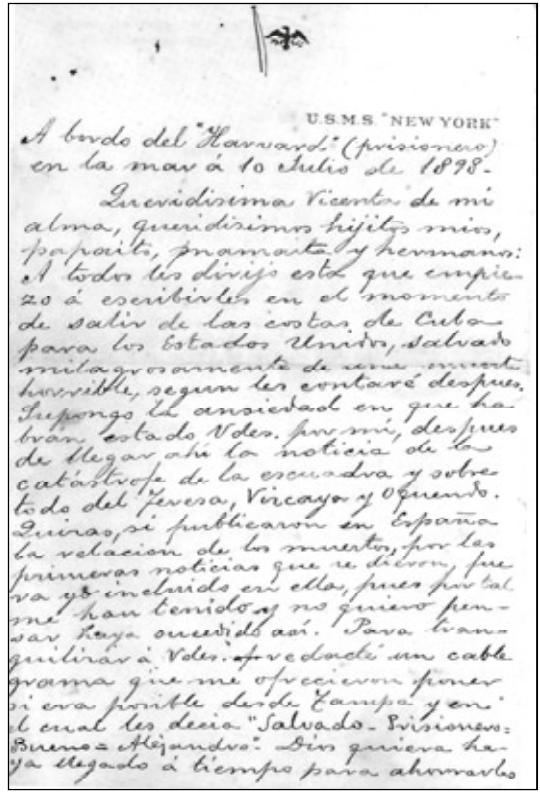
Fallecimiento

Según consta en la certificación expedida por el juez municipal del distrito de San Antonio (Cádiz) que figura en su expediente personal, el fallecimiento se produjo en su domicilio el 23 de marzo de 1903 a la edad de 45 años. La causa, una peritonitis crónica secuela del traumatismo abdominal sufrido en la batalla naval de Santiago de Cuba. Se encontraba en situación de servicio activo. A su viuda y seis huérfanos pequeños les quedó una pensión estatal de 45 pesetas mensuales.

Aspectos humanos y profesionales

Alejandro Lallemand Lemos fue un hombre dotado de una gran sensibilidad, humanidad y elevado sentido del deber. De carácter bondadoso, se distinguió por un exquisito trato hacia los enfermos, por lo que fue querido y esti-

mado por sus jefes y compañeros. Fue académico numerario de la Academia de Santo Tomás de Aquino, establecida en el Convento de Santo Domingo de la ciudad de Cádiz. Minucioso y ordenado, escribió durante sus navegaciones un diario de a bordo, que enviaba a su esposa en forma de cartas, en el que consignaba la meteorología y la posición y rumbo del buque al ocaso, con la distancia directa recorrida en millas. Con grandes dotes de observador describía los hábitat de los pueblos, comercio local, olores de las especias (canela), indumentaria, costumbres y rasgos étnicos de las distintas poblaciones a las que arribaba (Port Said, Suez, Ismailia, Adén, Ceilán, Manila, Cañacao, Cavite, San José de Buenavista, Aniní, Zamboanga, Joló, Isabela de Basilán, San Vicente de Cabo Verde, etc.). Entre otras, la familia conserva el original de la que escribió mientras estaba prisionero, a bordo del buque estadounidense *Harvard*, en la que narra los pormenores del combate naval de Santiago de Cuba (figura 4). En sus epístolas denotaba humildad, austeridad, gran religiosidad —constante invocación a Dios y a la Virgen—, ilusión de futuro, amor a su ciudad natal y profundos sentimientos de cariño y devoción hacia sus ancianos padres, esposa e hijos.


U.S.M.S. "NEW YORK"

A bordo del "Harvard" (prisionero) en la mar á 10 Julio de 1898.-

Queridísima Vicenta de mi alma, queridísimos hijitos mios, papaito, mamaita y hermanos: A todos los dirijo esta que empiezo á escribirles en el momento de salir de las costas de Cuba para los Estados Unidos, salvado milagrosamente de un momento horrible, segun les contaré despues. Supongo la ansiedad en que habran estado Vdes. por mí, despues de llegar ahí la noticia de la catástrofe de la escuadra y sobre todo del "Teresa, Vizcaya y Oquendo". Quizas, si publicaron en España la relacion de los muertos, por las primeras noticias que se dieron, fuera yo incluido en ella, pues por tal me han tenido y no quiero pensar haya sucedido así. Para tranquilizar á Vdes. ofrecieron un cablegrama que me ofrecieron poner si era posible desde Tampa y en el cual les decia "Salvado. Prisionero. Bueno = Alejandro". Dios quiera haya llegado á tiempo para ahorrarlo

Figura 4.—Primera cuartilla de la carta que escribió a la familia mientras estaba prisionero a bordo del buque estadounidense *Harvard*, en la que narra los pormenores del combate naval de Santiago de Cuba. (Cedida por su bisnieto F. Delgado Lallemand).

Desde su ingreso en el Cuerpo de Sanidad de la Armada se dedicó exclusivamente al desempeño de la función pública, aunque tenía condiciones para triunfar en la práctica civil. Consideraba el desempeño de su labor sanitaria militar como una misión santa y sublime, como una verdadera religión, de cuya práctica no se apartaba a pesar de los estímulos profesionales de sus compañeros y de las necesidades económicas de su numerosa familia. A sus

grandes conocimientos unía todas las cualidades del hombre virtuoso: un desprecio de las riquezas y una gran rectitud. «Ejerció la profesión no para sacar utilidad y adquirir reputación, sino en beneficio de su destino». Se conserva el informe de una autopsia efectuada por Lallemand a un marinero del acorazado *Colón*, con fecha 29 de julio de 1896, en el que se muestra una rigurosa minuciosidad en el examen y descripción anatómica de las lesiones.

En San Vicente de Cabo Verde conoció el nacimiento de su último hijo, y en sus cartas durante la singladura intuyó la tragedia que finalmente sufrió la escuadra. Previo a la navegación hacia Santiago de Cuba, envió a su familia, en el vapor *Ciudad de Cádiz*, las pertenencias más valiosas que poseía a bordo: reloj y gemelos de oro, portamonedas y un alfiler de corbata. De las cartas de recuerdo y homenaje que se conservan tras su fallecimiento se constata el aprecio y público reconocimiento del que gozaba entre sus colegas y convecinos gaditanos. Desde Alicante, el doctor Federico Parreño Ballesteros, colega y compañero de facultad, con fecha 28 de marzo de 1903, escribió el siguiente epitafio: «Vivió poco, trabajó y sufrió mucho, y no ganó en la tierra más que aquello que estrictamente no le pudo ser negado. ¡Los hombres poco hicieron por quien tanto llegó a merecer! ¡Dios lo hará todo!». Su sepelio constituyó un acto multitudinario al que asistieron autoridades, jefes y compañeros del Cuerpo de Sanidad de la Armada y de otros cuerpos militares, Guardia Civil, catedráticos de la Facultad de Medicina, familiares y representantes de la sociedad local.

De su impronta como persona y galeno sirva de testimonio su numerosa descendencia, en la que hasta la actualidad (quinta generación) se han contabilizado, por línea directa, cinco médicos con diversas especialidades: un hijo ginecólogo, un nieto, un bisnieto y un tataranieto especialistas en análisis clínicos y un tataranieto radiólogo.

Consideraciones finales

Por todo lo expuesto, se puede considerar que Alejandro Lallemand Lemos fue un arquetipo de médico naval, con grandes dotes de humanidad, sacrificio y sentido del deber, que tuvo que vivir y sufrir con plausible decoro, dignidad y resignación los luctuosos sucesos de la Marina de Ultramar en los finales del convulso siglo XIX.

La Sanidad Militar actual, dieciocho años después de la extinción del Cuerpo de Sanidad de la Armada, vive una profunda crisis de consecuencias inimaginables. Trayectorias vitales como la del doctor Lallemand deben servir de modelo a sus integrantes y de reflexión a toda la sociedad española.

Epílogo

Se expresa un sincero agradecimiento a la familia del doctor don Fernando Delgado Lallemand, bisnieto de Alejandro Lallemand Lemos, por la aportación de datos y documentos personales.

Nota de la Redacción.—Este artículo es un resumen del trabajo presentado por el autor en la Real Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz, al que se otorgó el Premio Casino Gaditano del año 2006.

BIBLIOGRAFÍA

ANÓNIMO: *Otro mártir del deber*. Carta publicada en *Diario de Cádiz*, año XVIII; núm. 6172.

Boletín de Medicina Naval. San Fernando: José Gay, 1885 (tomo VIII). Biblioteca del Hospital General de la Defensa «San Carlos» en San Fernando (Cádiz).

Boletín de Medicina Naval. Madrid: Celestino Apaolaza, 1886 (tomo IX), 1889 (tomo XII), 1890 (tomo XIII), 1891 (tomo XIV), 1892 (tomo XV), 1893 (tomo XVI), 1895 (tomo XVIII), 1896 (tomo XIX). 1897 (tomo XX), 1898 (tomo XXI). Biblioteca del Hospital General de la Defensa «San Carlos» en San Fernando (Cádiz).

CLAVIJO y CLAVIJO, S.: *Historia del Cuerpo de Sanidad de la Armada*. San Fernando: Tipografía de Fernando Espín Peña, 1925.

FERRER, D.: *Historia del Real Colegio de Cirugía de Cádiz*. Cádiz. Excmo. Colegio Oficial de Médicos, 1961.

Hoja de Servicios del primer médico de la Armada Alejandro Lallemand y Lemos. Archivo General de La Marina «Álvaro de Bazán». El Viso del Marqués (Ciudad Real), 2006.

LALLEMAND ABELLA, J. A.: *Alejandro Lallemand, un médico del 98*. REVISTA GENERAL MARINA 1997; 233:79.

MANERA REGUEYRA, E.: *El entorno naval de la vida de Isaac Peral*. REVISTA GENERAL MARINA 1988; 215:441-54.

OROZCO ACUAVIVA, A.: *En torno al 98. Las relaciones médicas entre Cádiz y Cuba*. Medicina e Historia. Barcelona: Uriach, 1998.

PARREÑO BALLESTEROS, F.: *Recuerdo y Homenaje. A mi querido amigo Alejandro Lallemand.* Diario de Cádiz, 1903, año XVIII.

PINEDA, J. M.: *Una víctima más de la guerra. Diario de Cádiz*, 1903, año XVIII.

SUSCRÍBASE A

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

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

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

Nombre | Primer apellido | Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza | Número | Piso | Cód. Postal

Ciudad | Provincia | Teléfono

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD				OFICINA				DC		N.º CUENTA									

FECHA Y FIRMA

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

LA «RESERVA DE NACIONALIDAD» PARA EL MANDO DE BUQUES

Luis A. GARCÍA MARTÍNEZ

Antecedentes

DE siempre, o al menos en lo que recuerdo, cuando nos hemos referido al ejercicio del mando a bordo de buques civiles, y en particular de buques pesqueros, lo hemos hecho pensando en individuos de nacionalidad española. Hoy, algunos sectores piensan que el criterio de «Reserva de Nacionalidad» para el ejercicio del mando en buques de bandera española se vincula más a la tradición que a la necesidad real de nuestras flotas. La situación socio-económica de nuestro país ha cambiado notablemente, y de manera especial en el sector pesquero, un sector tratado y definido como primario desde siempre.

Desde comienzos del siglo XX España hace suya la «ideología navalista» (1) que impulsará al sector marítimo dentro de un contexto de capitalismo industrial fuertemente proteccionista. El sustrato ideológico será un pensamiento marcado por la idea de que la nación está destinada al dominio del océano (2). El prestigio exterior viene dado por la flota militar y civil. La tríada formada por la Marina de guerra, la mercante y la pesquera se enfocará como conjunto, donde el papel de hermana mayor (Agacino Martínez, E. 1918) corresponde a la primera, siendo las otras dos marinas subsidiarias de aquélla.

Tras la Guerra Civil (1936-1939) el país se encontró con una flota insuficiente, y el régimen del general Franco (Suárez de Vivero, 2002) adoptó como

(1) MAHAN, Alfred Thayer.

(2) Ley de la Marina Mercante y del Tráfico Marítimo (1909). Ministerio de Comercio. Ley 144/1961, de 23 de diciembre, sobre Reorganización de las Enseñanzas Náuticas y de Pesca.

símbolo emblemático, entre otros, la reconstrucción naval (civil y militar) (3), adornada con una retórica heredada de la concepción «navalista». Este planteamiento contemplaba de forma excluyente cualquier presencia no española en el mando de buques, que en cierta medida se ha sostenido hasta la actualidad (Ley 27/1992, art. 77 y R. D. 2062/1999).

Las últimas décadas del siglo XX aportaron cambios intensos y profundos que determinaron un nuevo rumbo en el contexto internacional. El nuevo orden oceánico (Derecho del Mar, Montego Bay 10 de diciembre de 1982) significó un nuevo enfoque del mar. La internacionalización de mercados y el proceso de reducción de la alta mar con el establecimiento de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) generaron una reordenación de la distribución y producción pesquera, de forma que se ha producido un traslado de funciones. La tarea de extracción se acentúa en la actualidad en países en desarrollo, mientras que los países industrializados fomentan la comercialización de los productos pesqueros.

La pregunta es: ¿debemos seguir en la línea tradicional y costumbrista?, o por el contrario, ¿convendría participar de alguna manera en las recomendaciones emanadas de la Organización Internacional de Trabajadores (OIT) en su defensa de la libertad de circulación de los trabajadores en el afán por encontrar mejores condiciones y oportunidades, tanto laborales como económicas, que las que le son ofrecidas por sus países de origen?

Las diferentes comunidades autónomas no participan de las mismas opiniones a la hora de determinar este extremo, y no lo hacen porque realmente los intereses no son comunes. No es lo mismo el litoral mediterráneo que el atlántico o el cantábrico, ni los caladeros donde se faena. Debido a esto, los barcos son de características diferentes, así como los tipos de artes de pesca. En lo que sí están de acuerdo es en lo que respecta a las flotas de bajura, aquellas que faenan por dentro de las 60 millas y en las que menos importancia tiene la reserva de nacionalidad, ya que los armadores y los patrones son, en la mayoría de los casos, las mismas personas. Así como en el caso de la pesca de altura los mandos y las tripulaciones son siempre asalariados distintos del armador, en la flota de bajura esto no ocurre. Por tanto, daría exactamente igual que no se reservaran las plazas de patrón o segundo patrón a nacionales. En la flota de bajura se puede carecer de personal de máquinas, pero si falta el titulado de puente quiere decir que en la familia del armador ya no hay relevo, y por tanto ya no hay barco.

Es por tanto en la flota de altura donde puede darse la falta de titulados, tanto de puente como de máquinas. Está claro que con los convenios y demás normas no habría problemas para importar, en su caso, titulados de máquinas.

---

(3) Ley de Ordenación y Renovación de la Marina Mercante (1956). Ley Penal y Disciplinaria de la Marina mercante (1965).

Pesquero *Siempre Beatriz* en la campaña del bonito. (Foto: A. Galán Cees).

Pero el caso es que en la mayoría de las escuelas de formación profesional náutico-pesquera de nuestro país por un lado hay más estudiantes de máquinas que de puente y, por otro lado, los alumnos de puente no desean dedicarse a la pesca, sino más bien enrolarse en listas deportivas. La falta de relevo generacional, sobre todo en puente, es generalizada y a nadie se le escapa ya este dato.

Conviene no olvidar que hace tan sólo tres décadas las marinas mercantes del norte de Europa importaban titulados españoles para gobernar sus buques, ya que sus nacionales obtenían mejores expectativas en sectores laborales terrestres. Hoy, cuando los países de un poquito más al sur disfrutamos de mejores condiciones socio-laborales, ya no queremos embarcarnos. No podemos ser tan ilusos como para pensar que al eliminar la «reserva de nacionalidad» el problema se va a resolver con posibles tripulaciones comunitarias; más bien lo hará una sociedad de algo más al sur y extracomunitaria.

Creo que la falta de titulados para nuestros barcos pesqueros no se va a solucionar eliminando la «reserva de nacionalidad». Entiendo que ello es un cometido que corresponde no sólo a la administración, sino también a los armadores, quienes armonizando tanto las condiciones laborales como las familiares y las económicas han de hacer que se dignifique un sector que ha sido siempre el referente del resto de los países de nuestro entorno.

Introducción

El pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la Comunidad Económica de 30 de septiembre de 2003 viene a poner fin a una cuestión prejudicial elevada por el Tribunal Supremo de acuerdo con el art. 234 TUE. Esto supone un paso decisivo en lo que se refiere a la abolición de la discriminación por razón de nacionalidad en el acceso a los empleos de más alta cualificación dentro del buque. En efecto, esta sentencia tiene un trasfondo mucho más complejo que el que se circunscribe al análisis de la compatibilidad de las prescripciones que en este sentido establecen las legislaciones de los Estados miembros con el art. 39.4 TUE y los artículos 1 y 4 del Reglamento (CEE) núm. 1612/68 del Consejo, relativo a la libre circulación de trabajadores dentro de la Comunidad. Esta cuestión debe acomodarse, para su correcto entendimiento, en el delicado contexto en el que se desenvuelve la política pesquera; para ser más precisos, en los deseos de las instituciones europeas por afianzar la posición competitiva de la industrias pesqueras de la UE en el ámbito mundial, en este caso a través de un mecanismo indirecto como es el de reforzar los requisitos formativos de quienes han de prestar servicio en el mar, con la cobertura justificativa de que esas exigencias de mayor profesionalidad pueden implicarse con la preservación de la seguridad en el mar y la protección del medio marino.

La reserva de mando de buque, objeto de un litigio

Tradicionalmente, las distintas legislaciones de los Estados miembros relativas a la composición de la dotación del buque han reservado a sus nacionales los puestos de capitán, así como de otros miembros de la tripulación de alta responsabilidad. Por tanto, el resto de los miembros que componen la tripulación del buque pueden ser originarios no sólo de otros Estados miembros, sino incluso, de acuerdo con la normativa particular, podrían ser ocupados totalmente o en un cierto porcentaje por extracomunitarios. El más importante motivo esgrimido para tales reservas se debe a que tradicionalmente «los Estados han atribuido al capitán funciones públicas y de representación del Estado del cual bate pabellón la nave, así como en algunos supuestos a los oficiales».

El litigio que nos ocupa se plantea en torno a un recurso de anulación que el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española interpuso ante el Tribunal Supremo contra el Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre de 1999, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas. En particular, el Colegio de Oficiales interpretaba que el art. 8.3 del real decreto citado vulneraría los intereses colectivos de los oficiales de la Marina mercante, al reconocer a ciudadanos miembros de la Unión Europea

titulados en su Estado de origen, o en cualquier otro Estado miembro, el derecho a acceder al mando de determinados buques mercantes españoles. Las razones del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante apuntan a lo dispuesto en el art. 77 de la Ley 27/1992 sobre Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM). A saber:

— El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación en los términos que reglamentariamente se establezcan.
— Asimismo, se determinarán reglamentariamente las condiciones de nacionalidad de las dotaciones de los buques, si bien los ciudadanos de los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea podrán acceder a partir del momento de la entrada en vigor de esta ley a los empleos en las dotaciones de los buques que no impliquen el ejercicio, aunque sólo sea de manera ocasional, de funciones públicas, que quedará reservado a ciudadanos españoles.

El Tribunal Supremo, tras constatar que los capitanes y primeros oficiales de los buques mercantes tienen atribuidas funciones públicas, llega a la conclusión de que el art. 39 TUE habría de admitir la reserva de tales empleos a nacionales españoles. Una vez sentada la anterior afirmación, y seguramente de forma subsidiaria, el Tribunal Supremo se pregunta sobre si el art. 8.3 del R. D. 2062/1999, que ampara la posibilidad de entregar el mando a trabajadores comunitarios bajo condición de reciprocidad, podría servir asimismo para respetar las exigencias del derecho comunitario en caso que el TJCE no aceptara la tesis principal propuesta por nuestro Alto Tribunal.

En resumen, podríamos decir que el planteamiento del Tribunal Supremo se asienta sobre una argumentación principal que caracterizaría el empleo de capitanes y altos mandos como una función con implicaciones públicas, y por tanto capaz de excepcionar la libertad comunitaria.

La interpretación del carácter privado de las funciones desarrolladas por capitanes y primeros oficiales

Nos encontramos entonces con la libertad de circulación de trabajadores frente a ejercicios ocasionales de funciones públicas. Como se ha indicado, la primera de las cuestiones que el órgano remitente plantea al Tribunal comunitario tiene por objeto establecer si la reserva dispuesta en el art. 8.3 del Real Decreto 2062/1999 puede salvarse gracias a las excepciones que el propio

tratado prevé al ejercicio de la libertad, reconocida en su art. 39.4 TUE. El desarrollo de funciones que pueden considerarse próximas a la noción de autoridad pública o de empleo en la Administración Pública empleada por el art. 39.4 trae su causa en el proceso de construcción de la UE y repercute una excepción sobre una libertad económico-social firmemente orientada a la consecución del mercado interior. Desde esta perspectiva, la excepción prevista en el tratado a la libre circulación de trabajadores se justifica por la necesidad de tutelar el interés público de los Estados, evitando que los no nacionales ejerzan empleos públicos que impliquen una participación en el ejercicio de la potestad pública.

Por otra parte, el motivo por el que la legislación interna en diversos preceptos acaba concediendo ciertas prerrogativas públicas a algunos miembros de la dotación se debe a la peculiaridad del medio donde se prestan servicios, esto es, un bien mueble que por definición se encuentra alejado del territorio de cualquier Estado, que se orientan a objetivos de interés común, como el mantenimiento de la seguridad en el mar y el ejercicio de facultades de policía a bordo. En este contexto, el Convenio de Montego Bay de 1982 atri-

Bigotes. (Foto: A. Ortigueira).

buye al Estado del cual el buque bate pabellón el ejercicio de la jurisdicción con la finalidad de garantizar la seguridad en el mar. Esta circunstancia ha servido de justificación para investir al capitán y a los oficiales de funciones públicas, en representación del Estado que ha otorgado nacionalidad al buque. De acuerdo con las anteriores premisas, no resulta extraño postular la reserva a los nacionales de los empleos de capitán y de primer oficial de la marina mercante.

Las anteriores tesis, respaldadas por los gobiernos español, alemán, griego, francés e italiano, no son del agrado del Tribunal comunitario. Este órgano, de acuerdo con una jurisprudencia ya reiterada, entiende que la excepción del artículo 39.4 a la libre circulación de trabajadores ha de interpretarse de una forma restrictiva, si bien ello no debe llevar a que tal salvedad impida la protección de los intereses de los Estados miembros. Es decir, el Tribunal comienza advirtiendo de la supremacía que tiene atribuida la libertad de circulación y, por tanto, está postulando una interpretación contenida de la excepción basada en el ejercicio de funciones públicas a que se refiere el art. 39.4 TUE. No obstante, la supremacía de la libertad comunitaria no puede traer consigo un vaciado funcional de la excepción que en tal precepto se contiene.

De acuerdo con tales presupuestos, esto es, el respeto a la libertad comunitaria, así como el reconocimiento de ciertos intereses particulares de los Estados miembros, el TJCE opta regularmente por un criterio que va más allá de apreciar la existencia de una relación contractual o estatutaria entre el empleado y la Administración. En concreto, la jurisprudencia de aquel tribunal toma como referencia la función que en concreto se desarrolla, partiendo de la base de que no toda actividad impulsada por un poder público ha de considerarse aludida por la excepción del art. 39.4 TUE.

Por tanto, el TJCE, coherente con una interpretación limitadora de la excepción del art. 39.4 TUE y empeñado en promocionar la libre circulación de trabajadores, además de manejar un concepto restringido de función pública, va a exigir que tales cometidos agravados se desempeñen con cierta normalidad. Más rectamente, por extraer el criterio exactamente manejado por el pronunciamiento, el TJCE no va a considerar la entrada en juego de la excepción a que alude el art. 39.4 TUE si las funciones públicas se realizan de forma ocasional.

La capacitación mínima profesional de la gente de mar y el Derecho Comunitario

La sentencia del TJCE, al impedir a los Estados miembros nacionalizar determinados puestos en sus buques, desplaza hacia el ámbito comunitario la inicial preocupación que justificaba ese tipo de normas dentro de cada Estado. Ciertamente, el interés por reservar a nacionales ciertos empleos en la nave

tiene su justificación en el indudable problema que presenta la alta competitividad existente en la industria marítima, propiciada por la existencia de subterfugios especulativos o registros abiertos —pabellones de conveniencia o segundos registros— destinados a favorecer que el empresario marítimo recurra a mano de obra barata procedente de terceros países y que en su mayor parte carece de los niveles de capacitación mínimos exigidos por la reglamentación sustantiva internacional.

La materia relativa al régimen de admisión al empleo en los buques comprende tanto las normas que regulan la edad mínima de ingreso como la cualificación con la que la gente del mar debe contar para formar parte de la tripulación de un buque. Ambas vertientes del régimen de acceso a los empleos en el mar, fundamentalmente procedentes de la OIT y de la OMI, han sido sistemáticamente eludidas por los navieros —directa o indirectamente a través de agencias de *management* de personal— que contratan a marineros para prestar servicios en buques matriculados en registros abiertos. A salvo de otras justificaciones, las restricciones que puede plantear cualquier Estado y eventualmente la UE a la libre contratación por parte de los navieros pueden servir al objetivo de proteger la seguridad del tráfico marítimo y el medio ambiente marino. No en vano, la mayor parte de los desastres que acaecen en el mar se debe a errores humanos imputables a la insuficiencia en la cualificación que se exige a estos trabajadores y que, como señalamos, es frecuentemente omitida por los operadores económicos que intervienen en la industria marítima.

Asimismo, no cabe negar que las normativas destinadas a reservar ciertos puestos a los nacionales de cada Estado miembro se anudan con un decidido interés por proteger a cada mercado de trabajo de mano de obra importada a bajo precio. Claro está, en mérito a la sentencia que se comenta, este particular objetivo no podrá ser ya perseguido desde un Estado miembro, aunque nada va a impedir que la política comunitaria recoja ese testigo.

Conclusión

La sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Económica, previa petición del Tribunal Supremo en un litigio entre la Administración del Estado y el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante española, ha dejado lo suficientemente claro el papel de los Estados miembros en lo referente a la reserva de nacionalidad para el mando de buques mercantes, y ha supuesto que por primera vez el tribunal comunitario haya tenido la ocasión de pronunciarse sobre la incompatibilidad de aquellas disposiciones que establecen restricciones por razón de nacionalidad en el acceso a los empleos de más alta cualificación dentro del buque con el Derecho comunitario. A tales fines, el TJCE ha insistido en su caracterización expansiva de las libertades comunitarias, limitando los efectos de la excepción a que se refiere el art. 39.4 TUE, que

debe interpretarse en el sentido de que únicamente autoriza a un Estado miembro a reservar a sus nacionales los empleos de capitán y primer oficial de los buques mercantes que enarbolan su pabellón si las prerrogativas de poder público atribuidas a los capitanes y a los primeros oficiales se ejercen efectivamente de forma habitual y no representan una parte muy reducida de sus actividades.

Por todo lo cual, cuestionarse o posicionarse ahora a favor de la reserva de nacionalidad sería una pérdida de tiempo, en tanto en cuanto la sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Económica ha sentado en cierta forma jurisprudencia, a mi modesto modo de entender.

Lo que sí parece estar claro es lo que se refiere a personal extracomunitario, en el sentido que en nada obliga a la Administración española a dar el mismo trato en materia de reserva de nacionalidad a personal ajeno a la Unión Europea. Por tanto, todas nuestras comunidades autónomas deberán ponerse de acuerdo al objeto de consensuar la postura que más convenga a los intereses de nuestro país.

BIBLIOGRAFÍA

AGACINO MARTÍNEZ, E.: *La Construcción Naval Mercante en España*. Barcelona, 1918.

SUÁREZ DE VIVERO, J. L. et al.: *Spain and the sea. The decline of an ideology, crisis in the maritime sector and the challenges of globalization.* Marine Policy 26 (2002) 143-153.

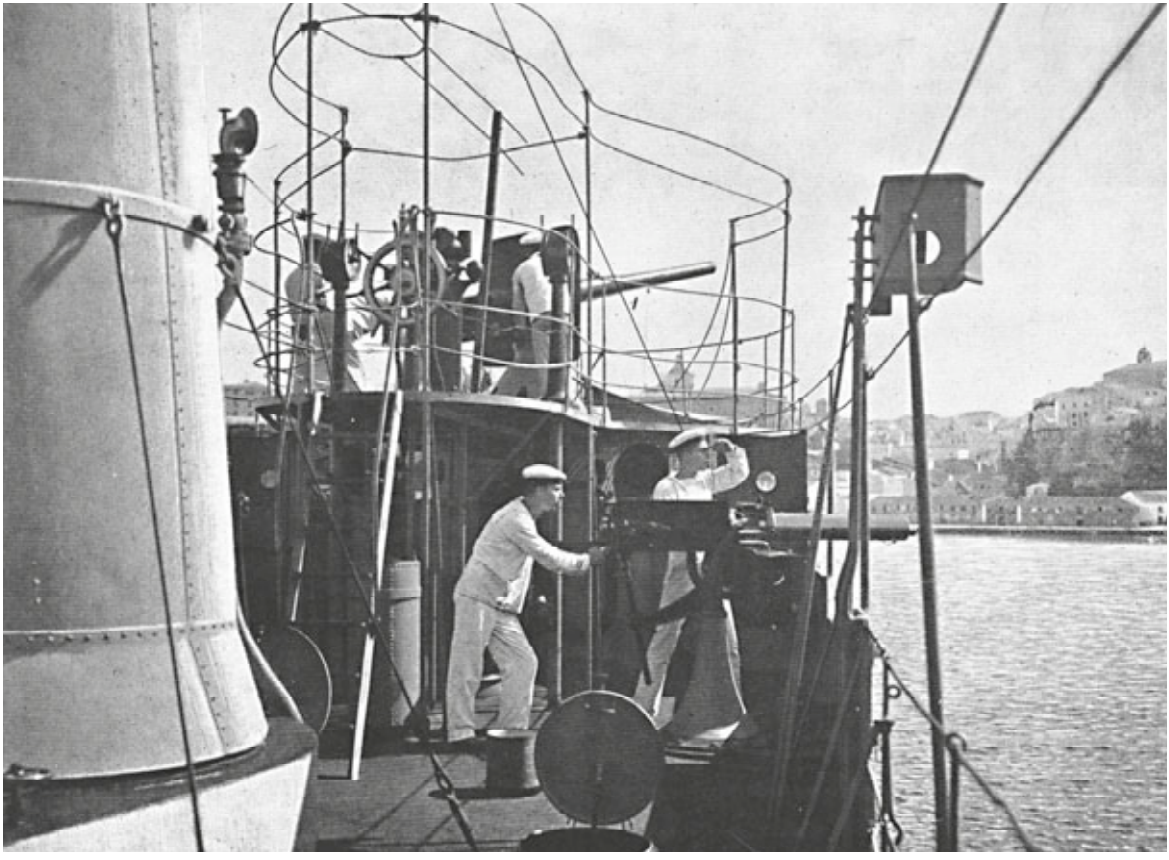
Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

MAHAN, Alfred Thayer.

Reglamento (CEE) núm 1612/68 del Consejo, relativo a la libre circulación de trabajadores dentro de la Comunidad.

Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.



Esta autotipia reproduce el momento en que los artilleros se ejercitan en el manejo de una ametralladora automática, sistema Máxim-Nordensfeld, hoy por hoy el arma más rápida en su clase, pues hace trescientos disparos de granada por minuto.
(Colección de autotipias de Alía Plana).

LA LEYENDA DE LOS «GALEONES DE RANDE» (O EL TESORO QUE NUNCA EXISTIÓ)

APUNTES CRONOLÓGICOS DE LAS EXPLORACIONES E INTENTOS DE RECUPERACIÓN REALIZADOS EN LOS PECIOS DE LA FLOTA HISPANO-FRANCESA DE 1702

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval

El único tesoro de los galeones de Vigo es el tesoro artístico que ellos mismos suponen. Lo que interesa son los navíos, de los cuales hay razones para suponer que tres o cuatro de ellos se encuentran en buen estado y constituirán un inapreciable hallazgo arqueológico, dado caso que poseerán tallas de bulto, figuras, adornos, etcétera.

Julio Guillén Tato (1934).

A muerte sin descendencia de Carlos II en el año 1700 hizo que, por disposición testamentaria del rey difunto, el duque de Anjou, nieto de Luis XIV, heredara la corona española, siendo proclamado soberano de nuestra nación con el nombre de Felipe V. Aunque *a priori* esta discutida sucesión al trono fue generalmente aceptada por las potencias europeas, Nápoles fue el primer reino que se sublevó en favor del pretendiente de la Casa de Austria, el archiduque Carlos de Habsburgo. Así, y mucho antes de que el joven Felipe pudiera disfrutar del inmenso imperio que casi por sorpresa acababa de heredar, tuvo que dirigirse a Italia para pacificar aquel territorio. Mientras tanto, y debido entre otras razones al mantenimiento de los derechos sucesorios del nuevo monarca español a la corona gala, la alianza antiborbónica integrada por Inglaterra, Holanda y Austria, a la que se unieron con posterioridad Portugal y Saboya, se prepararon para la guerra con el objetivo de reinstaurar al archiduque; y así, en el mes de mayo de 1702 dio comienzo aquélla de manera oficial.

El 11 de junio la «Flota de Nueva España», ignorante del rompimiento de las hostilidades, zarpaba de Veracruz con rumbo a Cádiz, cargada con los caudales que pertenecían al rey y los propios de los comerciantes. Estaba compuesta, como era usual en la época, por dos únicos buques de guerra, la *Capitana*, al mando del general Manuel Velasco, y la *Almiranta*, al mando de don José Chacón, protegiendo ambas un convoy de dieciséis mercantes (1). A última hora también se agregaría para ofrecer mayor protección la *Almiranta de Azogues*, bajo el mando de don Fernando Chacón. No obstante, el tránsito a la Península estaría sobradamente garantizado, pues dicha flota acabaría siendo escoltada por una escuadra francesa de veintitrés navíos de diferentes portes al mando del vicealmirante Chàteau-Renault.

A la altura de las islas Terceras (Azores) tuvieron conocimiento (por dos naos procedentes de Sevilla) del nuevo conflicto bélico, lo que motivó un consejo de generales donde el galo propuso cambiar de rumbo a Brest, aduciendo para ello que el tesoro que transportaban estaría allí más seguro, aunque también pesaba en el ánimo de aquella sugerencia la preocupación por sus hombres, afectados muchos de ellos por una epidemia y que encontrarían mejor asistencia en aquel puerto. Pero Velasco se opuso a tal pretensión al estimar suficiente dirigirse a Vigo, evitando los cabos de San Vicente y Finisterre, donde con toda probabilidad estaría esperando el enemigo. De esta manera, la flota casi al completo (excepto unos pocos bajeles que iban en conserva y que no conocieron la determinación final de sus mandos) arribaría sin novedad a la ciudad gallega el 22 de septiembre. Una vez fondeados los buques en el paso que forman las puntas de Rande y Corbeyro, se procedió a defender la villa reforzando los dos fuertes que en estado casi ruinoso allí se encontraban, a la vez que se reclutaba a las milicias allí disponibles para defender los posibles lugares de desembarco del enemigo. Mientras tanto, en diez días se puso a salvo toda la plata (según fuentes, entre 10 y 15 millones) que pertenecía al rey y que se transportó en carretas de Vigo a Lugo protegidas por el Ejército (2).

Se conoció entonces la derrota de la flota anglo-holandesa al mando de sir George Rooke en su frustrado intento de tomar Cádiz, y corrió el rumor de que reunidas en el Cabo de San Vicente acordaron dividirse, unos con destino a Inglaterra, los otros con rumbo a las Indias. Esto sin duda influyó en los

---

(1) *Santo Cristo del Buen Viaje, Santa Cruz, Nuestra Señora de la Merced, Nuestra Señora de las Mercedes, Felipe V, Sacra Familia, Santo Domingo, Santo Cristo de Maracaibo, Santa Susana, Santa Cruz* (segunda), *Nuestra Señora de las Ánimas, San Diego, Nuestra Señora de las Angustias, Nuestra Señora de los Dolores, Trinidad* y *San Juan*.

(2) En la *Gaceta de Madrid* de 31 de octubre de 1702 se puede leer lo siguiente: «Vigo 21 de octubre de 1702. Estos días se ha acabado de llevar a la ciudad de Lugo, que está como a treinta leguas de aquí, el residuo del tesoro de la flota; y los navíos solo quedan aquí, y en Redondela con algunos frutos, como tabaco y otros géneros».

comerciantes para no desembarcar ni sus caudales (en los cuales no faltaban joyas, piedras preciosas y una buena cantidad de reales de a ocho de plata) ni demás géneros, pues aducían que el costo del transporte ascendería al 20 por 100 de su valor; aunque quizá la verdadera razón habría que encontrarla en el peligro que corrían de ser acusados de contrabando, pues era común que no se declarara toda la mercancía embarcada.

George Rooke (1650-1709).

Lo cierto fue que el 21 de octubre los vigías del puerto vigués avistaron 150 velas, lo que provocó que de manera febril se comenzaran a desembarcar los géneros y caudales de mayor valor y cantidad que aún quedaban en los bajeles. Dos días más tarde se verificó el desembarco enemigo, que tras veinticuatro horas de combate tomó el control de la ría y dejó la ensenada convertida en el cementerio de un buen número de barcos que sucumbieron al ataque (3).

Primeros intentos de recuperación

Es de suponer que desde el momento en que se dio por finalizada la batalla pasaría poco tiempo para que Rooke ordenara al almirante Shovel que emprendiera los trabajos conducentes a «rebañar objetos, poner en estado de navegar a algunos galeones chamuscados, bucear a ser posible en los del fondo, embarcar la artillería en naves y fuertes, con cualquier otro objeto de valor», por lo que los primeros en bucear los pecios fueron los propios ingleses. Al día siguiente de levar anclas la flota adversaria, los pescadores de la zona intentaron recuperar con ganchos y garfios la carga de los galeones. Al pare-

(3) Véase «Crónica oficial del combate» en la *Gaceta de Madrid* de 7 de noviembre de 1702.

cer, tal era el «ajetreo» que las autoridades tuvieron que desplegarse por la ría para que cesara el saqueo. Cuatro meses después, el duque de Medinacelli expuso al Consejo una propuesta remitida por el marqués de Belmar, que ofrecía los servicios de un tal Wibe Wibrants, experto en la recuperación de efectos de navíos sumergidos. Dicha solicitud fue aceptada con condiciones, entre ellas que los trabajos fueran supervisados por dos hombres de confianza del reino, con el fin de vigilar las operaciones e inventariar lo recuperado. La búsqueda se centró, a partir del 8 de agosto de 1703, en un solo pecio, pero fue abandonada al poco tiempo, pues sólo fueron rescatadas algunas piezas de artillería, anclas y objetos personales de escaso valor (4).

El 9 de febrero de 1706 se concedería un nuevo permiso para trabajar en los restos de los navíos hundidos a un tal Abraham Simeón de Feliz, de origen napolitano, que durante tres años se dedicó a la tarea, hasta que fue relevado el 27 de mayo de 1709 por Juan Antonio de Costa y Rueda, que de manera intermitente continuaría la labor hasta 1716.

Según el investigador John Potter (que citaremos más adelante), entre 1723 y 1747 diecinueve compañías probaron fortuna en la ría (5). Sin embargo, fue el español Juan Antonio Rivero el primero en recuperar 200.000 piezas de plata en 1748, tras su frustrado primer intento realizado en 1732.

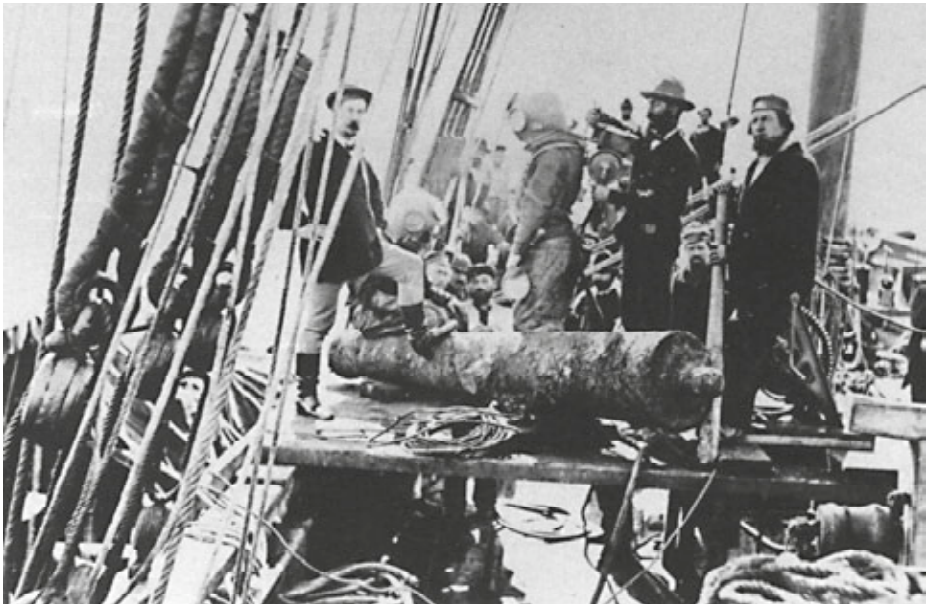
En 1772 el inglés William Evans parece que también tuvo suerte (según informaciones se hizo con varios cofres de plata), gracias a una campana de inmersión inventada por él mismo.

El 26 de octubre de 1825, los ingleses W. S. Brown e Isaac Dikson llegaron a Rande en el buque denominado *Enterprise*, tripulado por treinta y tres marineros y que estaba dotado con nuevas campanas de inmersión y un equipo de buzos. Al parecer trabajó en doce de los pecios hasta el mes de agosto del año siguiente. Según la leyenda recuperó gran cantidad de objetos de plata, negando a nuestras autoridades hallazgo alguno y escapando a Inglaterra con su botín, donde pasó sus últimos días rodeados de lujos. Nada más lejos de la realidad, pues después de incontables inmersiones, todas ellas vigiladas muy

---

(4) Véase parte de la relación de lo recuperado en IVARS PERELLÓ, I; RODRÍGUEZ CUEVAS, T: *Historia del Buceo. Su desarrollo en España*. Ediciones Mediterráneo. Murcia, 1987. p. 170.

(5) A nosotros sólo nos constan cinco: en 1724 Liberto Wolters Van Sjöjelm, al que si bien se le expidió la licencia no realizó trabajo alguno; en 1726 Juan Antonio de Costa y Rueda, que por tercera vez lo intentaba; en 1728 Alejandro Goubert y Compañía; en los años de 1730 a 1732 Juan Antonio Rivero recuperaría algunas anclas, cañones, tablas y palanquetas con alguna que otra moneda adherida, todo ello tasado en 3.608 reales de vellón; y por último, en 1747 Pedro Boyer y otros. Quizá el que más éxito tuvo fue Goubert, que tras diez años de trabajos reconoció los pecios y extrajo los restos del galeón, conocido por los lugareños con el nombre de *Tojo*, del que recuperó 14 cañones de hierro y diversos objetos, entre ellos cuatro marcos de plata.



Cañón recuperado por la expedición de Magen.

de cerca por un oficial de la Comandancia de Marina, los británicos consiguieron tan sólo algunos objetos de escaso valor, abandonando los trabajos por esta razón (6).

Otras exploraciones autorizadas de forma oficial

Con el paso de los años, al no conocerse con exactitud la plata que se embarcó en Veracruz por no quedar registrada, y sin duda animados por el interés que suscitaban los pecios, creció el mito de los que se terminaron conociendo como los «Galeones de Rande». Uno de los principales «culpables» de ello fue el celebérrimo novelista galo Julio Verne, que imaginó al protagonista de una de sus novelas, el Capitán Nemo, reconociendo *in situ* y rescatando los

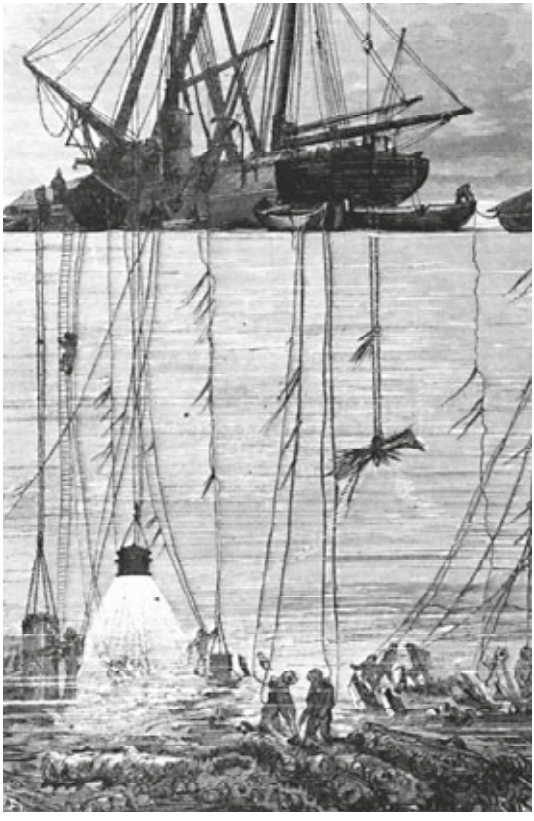
(6) Se tiene constancia de que se extrajeron varios trozos de madera y de hierro pertenecientes a los cascos de los navíos, una bandeja de plata de 10 pulgadas de diámetro, una plancha de cobre perteneciente a un caldero, cuatro cañones de a 8, uno de a 12, ocho cañones de a 18, dos de a 24 (todos de hierro), varios proyectiles de distintos calibres, varias jarras y botijos de barro, cuatro botellas de vidrio y dos anclas sin cepo de 80 quintales.

tesoros de los navíos en su obra *Veinte mil leguas de viaje submarino*, publicada en 1869.

Tras consultar en la *Gaceta de Madrid* y en el Boletín Oficial del Estado, tenemos constancia de los siguientes intentos para localizar y rescatar el «presunto» tesoro que llevaban aquellos barcos:

26 de febrero de 1859.—En esta fecha se concedió permiso por el Gobierno de Isabel II al capitán inglés Mr. David Langland, que comenzó sus trabajos en el mes de mayo de ese mismo año y que abandonó «a los pocos días de haberlos principiado».

22 de diciembre de 1866.—Con esta fecha se dictó una real orden en la que se preguntaba acerca de la intención de un parisino, identificado como Mr. Saint Simon Sieard, de realizar los trabajos conducentes para la localización de los citados galeones, cuya instancia se había cursado dos años antes (Real Orden de 12 de octubre de 1864), concediendo un plazo de 40 días para que iniciara los trabajos, que de no cumplirlo, se consideraría «como no presentada» dicha solicitud.



Trabajos de la Societé de Sauvetage des Galions de Vigo.

28 de mayo de 1869.—Con esta fecha aparece publicada la subasta pública para el salvamento y extracción de los galeones en virtud a lo dispuesto en la orden fechada dos días antes. La garantía fijada por el Estado para poder participar en la subasta estaba fijada en 6.000 escudos en dinero o en acciones de caminos, o bien en efectos de Deuda Pública. Ganó el concurso la Societé de Sauvetage des Galions de Vigo, dirigida por los franceses Hippolite Magen y Ernest Bazin, que desde enero de 1870 a 1872 trabajaron en la zona, a bordo primero de la goleta *Julián-Gabielle* y a

partir de marzo de 1872 con el navío de tres palos *Le Vigo*. Emplearon los más modernos mecanismos de inmersión del momento: escafandras Roquayrol-Denayrouze, campana dotada de luz eléctrica (foco eléctrico «Bazín») y un electroimán submarino. Al parecer, consiguieron extraer cinco discos de plata, tres cañones, varios proyectiles y restos de porcelana china y mexicana de los pecios *Santa Cruz* y *Telleiro*. Todos estos objetos fueron expuestos en la Exposición Universal de París celebrada en 1878. Los cañones acabarían en el Museo de los Inválidos de la capital gala.

Cañón rescatado por la Sociedad Ventures Ltd. en 1955.

26 de agosto de 1927.—Con esta fecha se concedió la debida autorización al italiano don José Raicevidi en nombre y representación de la Sociedad Internacional Pino, caducando dicha concesión igual día del año 1930. Trabajó con un hidroscopio y su búsqueda destrozó el casco de dos pecios al intentar subirlos a la superficie.

7 de julio de 1934.—En esta fecha se autoriza a don Manuel Moxó Durán, que había elevado la concesión para que «con carácter de exclusiva y durante el plazo de ocho años, a partir de la fecha de esta orden, explore la ensenada de San Simón y estrecho de "Rande", en la bahía de Vigo, con el fin de proceder al salvamento de los galeones [...]. La Comisión anotará los objetos que se extraigan que serán registrados en la Aduana de Vigo para la valoración y conocimiento de la Hacienda. Del valor total, el 20 por 100 corresponderá al Estado y será reingresado como recurso eventual del Tesoro, y del 80 por 100 restante podrá disponer libremente el concesionario». Otra disposición de igual rango, fechada el 10 de julio de 1935, le concedía el plazo de un año para comenzar con los trabajos, pues el Moxó aducía lo dificultoso de financiar el proyecto. Dudamos de que realmente lograra recuperar pieza de valor alguna, pues la Guerra Civil se le echó encima.

7 de mayo de 1940.—En esta fecha se publica una real orden por la que se nombra una comisión inspectora sobre los trabajos de salvamento de los Galeones de Vigo que realizaba desde el año anterior el holandés Van Wienen.

16 de agosto de 1955.—En esta fecha se otorga, en virtud de una Orden, a la Sociedad inglesa Ventures Ltd. la concesión para proceder a los trabajos de localización y extracción. Se especificaba que dichos trabajos debían iniciarse a partir de entre tres y seis meses desde la publicación de la norma, además de dejar claro que «corresponderá al Estado Español la propiedad íntegra de todo lo salvado, abonando al concesionario, en moneda nacional española, un 50 por 100 de su valor mientras lo extraído no exceda de 1.000.000 de pesetas y el 40 por 100 en lo que supere dicha cantidad [...]. El Estado Español se reserva, no obstante, el derecho de renunciar en favor de la Entidad concesionaria la propiedad de aquellos objetos que estime no le conviene conservar, sin que por su extracción tenga que abonar cantidad alguna». Capitaneada por el citado John Potter (7), y debido a que sus hombres no encontraban tesoro alguno (tan sólo rescataron un cañón, proyectiles, un ancla, varios trozos de madera y un real de a 8 de plata, pero que pertenecían a un navío de guerra), solicitaron ampliar la zona de búsqueda con el fin de localizar un mercante que se hundió cuando era remolcado por la flota inglesa, y que en teoría llevaría a su bordo una preciada carga. Aquella petición les fue atendida y autorizada en virtud de la Orden de 27 de noviembre de 1956.

Además de los reseñados, y según fuentes (8), consta que se realizaron algunos intentos más: En 1875, la sociedad The Vigo Bay Treasure, bajo la dirección de J. J. Boyle, intentaría recuperar el casco de un galeón, pero se deshizo en cuanto alcanzaba la superficie. Al parecer, consta que ese mismo año, durante la construcción del muelle de Vigo, se emplearon maderas pertenecientes a dicho casco; también en 1877 trabajó sobre los pecios un tal José González Estefani; en 1889, el conde de Pradena y Alberto Andrieux; en 1892, M. Jonson; en 1903 y 1907, el italiano Giuseppe Pino, que también intentaría infructuosamente sacar a la superficie un galeón; ya en 1913, trabajaría sobre ellos André Stner; en 1923 Berfi Luigi y en el bienio de 1928/29 la compañía italiana IDRAS, que al parecer rescató varias bandejas de plata procedentes del *Prince George*; en 1934, por orden del Patronato del Museo Naval de Madrid, al parecer se estudió la posibilidad de llevar a efecto algunos trabajos de prospección sobre aquéllos; y por último, poco tiempo después, el catalán Noexas conseguiría reunir el capital necesario para iniciar

(7) John S. Potter, Jr nació en Nueva York en 1919, tenía el título de ingeniero por la Universidad de Harvard y era fundador y único accionista de la sociedad «Atlantic Salvaje Company Ltd».

(8) Véase la bibliografía citada.

una nueva exploración de los galeones, pero al poco de principiar sus actividades, y suponemos que debido al mal estado de los pecios que reconoció, abandonaría la empresa.

Las últimas iniciativas

Basándome en diferentes noticias aparecidas en distintos medios, y con las reservas en cuanto a la veracidad de las informaciones que estas fuentes conllevan, no me resisto a reseñar los últimos intentos, y en algunos casos supuestos expolios, de los que han sido protagonistas los galeones de Rande.

En 1988, los buceadores Edelmiro Martínez e Ignacio Iturregui, con la autorización de la Xunta de Galicia, realizaron una serie de inmersiones en las que consiguieron localizar 13 pecios. Dos años más tarde, un equipo de la televisión de Galicia, dirigido por el realizador Fernando Navarrete, filmó los restos de los 28 barcos que yacen en el fondo de la ría de Vigo. Sin duda, un valiosísimo material visual que consiste en más de 300 horas filmadas en las turbias aguas de la ensenada de San Simón. Gracias a este documental sabemos que los dos navíos mejor conservados son el *Trinidad* y el *Solide* francés, considerado este último como una excepcional muestra de los avances de la arquitectura naval de su tiempo, ya que las cuadernas se encuentran en buen estado de conservación. Por el contrario, la mayoría de los pecios se encuentran bastante deteriorados, pero en algunos se reconocen con facilidad sus quillas, anclas y cañones, a pesar de los 300 años transcurridos desde su hundimiento.

Por otra parte, en 1991, un equipo de la sección de Arqueología Naval de la Sociedad Estatal V Centenario realizó un estudio geofísico de la ría, confirmando la existencia de, al menos, veinte pecios que correspondían a los galeones. El alcalde de Vigo llegó a presentar un proyecto de rescate del *Santo Cristo* de Maracaibo, que yace a 100 metros de profundidad frente a las islas Cíes. En aquellos trabajos de prospección se sacaron a la superficie diez cañones y tres anclas de hierro, que se exhiben en el parque del Castro en Vigo y en los jardines del Museo de Pontevedra.

En el año 2004 Ferdinand Karnath, ex policía berlinés de 53 años que impartía clases en la Universidad Lingüística de Moscú, dirigió un informe a la Xunta de Galicia explicando el proyecto de rescatar los galeones de Rande, proyecto que fue rechazado. Dos años más tarde Karnath conseguiría el respaldo de varias autoridades rusas, creando el consorcio «San Simón GMbHi», que ofrecía a la Xunta invertir 310 millones de euros en la localización de los pecios. Para ello proponían desplazar 250 especialistas y recuperar los buques en un plazo de cinco años, quedándose con el 50 por 100 de todo lo recuperado. En cuanto la noticia salió a la prensa, varias personas reclamaron los derechos del hallazgo, como Luis Ángel Valero, que en el año 2003 solicitó a la

Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia los «derechos de hallador» del galeón *Santo Cristo de Maracaibo*, basándose en el silencio administrativo para fundamentar su reclamación. También los citados Edelmiro Martínez Novo e Ignacio Iturregui Peña reclamaron la titularidad del hallazgo de otros 13 galeones. El 22 de diciembre de 2006 se reunieron el director general de Patrimonio de la Xunta, Felipe Arias, con representantes de la compañía, rechazando la oferta al aducir que la operación que pretendía llevar a cabo la empresa rusa era ilegal según el ordenamiento jurídico español, y la de la mayoría de países del mundo. Al parecer, el Ministerio de Asuntos Exteriores advirtió al ejecutivo autónomo de que la Xunta no dispone de competencias para autorizar este proyecto.

Por último, en mayo del año pasado la Consellería de Cultura de la Xunta denunció que el buque británico *John Lethbridge*, que tenía autorización para recuperar el pecio del *Erika Montañés Santiago* con el cargamento de cobre y zinc que transportaba cuando se hundió en 1979, en realidad había sustraído del *Santo Cristo de Maracaibo* ocho lingotes de plomo y una rueda de un cañón.

Después de todo lo expuesto, y a modo de conclusión, podríamos convenir que los intentos de recuperar el hipotético tesoro de los galeones de Vigo se convirtieron con el paso de los años en una loca carrera que atrajo a aventureros de todas las épocas y de todo el mundo, que en la inmensa mayoría de los casos recibieron calcáreos trozos de hierro como única recompensa a su codicia.

BIBLIOGRAFÍA

ATIENZA, Antonio: *Rande, 1702: la Flota del Tesoro a pique*. «La Aventura de la Historia», núm. 48. Octubre de 2002.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval. Madrid, 1973.

IVARS PERELLÓ, Juan, y RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: *Historia del Buceo. Su desarrollo en España*. Ediciones Mediterráneo. Murcia, 1987.

PATINO GÓMEZ, Ramón: *Catalogación de yacimientos arqueológicos submarinos en las costas gallegas*. RP Edicions. Vigo, 2002.

PICKFORD, Nigel: *Atlas of Ship Wreck Treasure*. Dorling Kindersley. Londres, 1994.

STENUIT, Robert: *Tesoros y galeones hundidos*. Editorial Juventud. Barcelona, 1992.

Verne. Un viaje por la Galicia extraordinaria. Xunta de Galicia, 2006.

Varios autores.

AÑORANZAS: EL FINAL DEL *ANTONIO LÓPEZ*

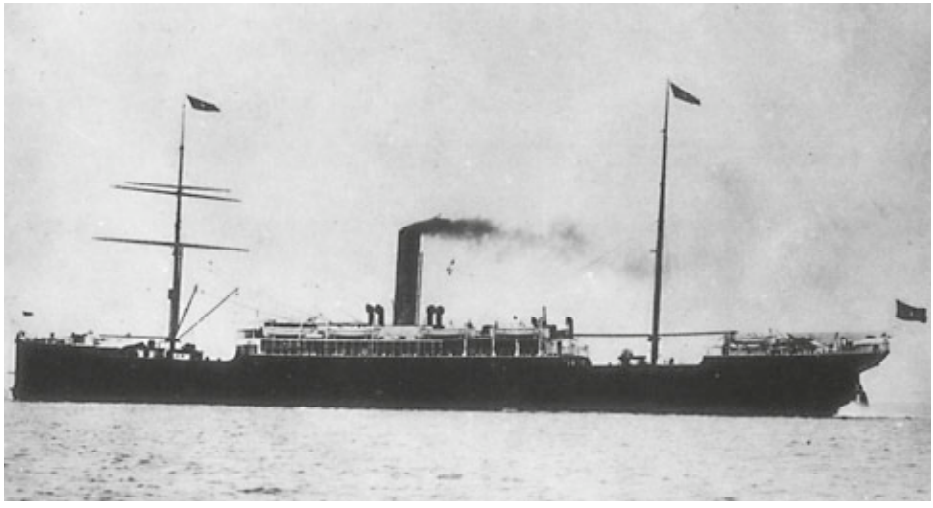
F. Javier ESCOBAR PRIETO DE LA PUENTE

Introducción

EL muy interesante artículo publicado en nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de diciembre 07, titulado *La bandera del día de Reyes* (p. 905), nos aporta —en especial a los que peinamos muchas canas— un grato recordatorio que nos hace añorar hechos y lugares retratados en nuestra memoria. No obstante, hay que decir que el buque de la Trasatlántica *Antonio López* no fue hundido al salir de San Juan de Puerto Rico cargado de tropas repatriadas después del armisticio en la Guerra del 98, sino que lo fue precisamente al tratar de entrar en el anterior puerto durante dicha guerra, llevando carga de combate y suministros para la isla, pero sin tropas a bordo.

En la primavera de 1962 —ya llovió— salíamos de San Juan de Puerto Rico a bordo de nuestro querido *Elcano* (promociones 49 Cuerpo General, 25 Infantería de Marina, 15 Máquinas y 39 Intendencia, en la antigua numeración), al mando del siempre recordado comandante capitán de fragata Teodoro de Leste y Cisneros, en perfecta formación de Br. y Er. de guardia, recordando el que suscribe cómo un convento de monjas aparecía por estribor, estando mi rancho en popa, bajo la botavara del mesana. Ni que decir tiene que agitábamos nuestras gorras con energía para contestar al saludo que se nos hacía desde al convento, con una enseña nacional de gran tamaño. Lo que no sabía el jovenzuelo guardia marina de Infantería de Marina que esto escribe es que aquella bandera era la original del trasatlántico español *Antonio López*, uno de los muchos que logró burlar el bloqueo de la escuadra americana en la guerra del 98.

En mis muchos y pasados años de ejercicio legal —con mayor o menor fortuna— en el ámbito del Derecho Marítimo me encontré en una ocasión —allá por los ochenta del pasado siglo— con el caso de un armador que había



Trasatlántico *Antonio López.*

muerto *ab-intestato* y sin hijos. El fallecido había vivido muchos años en la isla mencionada como emigrante, habiendo hecho gran fortuna, y se había codeado con personajes importantes de San Juan. Prueba de ello era la cantidad de bienes muebles, correspondencia, regalos y objetos de todo tipo —la mayoría made in USA— que en la casona se acumulaban. Recuerdo que, como antiguo alumno de la ETEA que era, se me fueron los ojos a un receptor de radio superheterodino, de la Marina de los Estados Unidos, como nuevo, pintado de gris naval, datado en los años veinte, anagrama de la RCA, con los pasos amplificadores separados, de un volumen como casi un baúl. Acompañando a la viuda, vi en la biblioteca un libro que inmediatamente llamó mi atención: *Crónica de la guerra hispano-americana en Puerto Rico*, escrito por don Ángel Rivero Méndez, capitán de Artillería y nada menos que jefe al mando de las baterías de costa del Morro y Castillo de San Cristóbal durante la contienda. Al ver mi interés, la viuda, muy bondadosamente, me lo regaló en al acto. Está impreso en Madrid, en 7 de diciembre de 1923, en Sucesores de Rivadeneyra, S. A., en papel cuché, 700 páginas. Contiene muchas fotografías y está dedicado por el autor, de su pluma y letra, al armador fallecido, con expresiones de gran amistad. En la segunda hoja, pero ya en caracteres de imprenta, aparece una dedicatoria del que fue jefe de Gobierno, don Antonio Maura, al capitán Rivero, con fecha de noviembre de 1922, bajo una fotografía facsímil del citado político. Y de nuevo, en la tercera hoja hay una dedicatoria manuscrita, a modo de loa e introducción del libro, firmada también por Maura en diciembre de 1922.

Rivero, portorriqueño de nacimiento —de padres oriundos de Canarias—, se hallaba en San Juan en situación de supernumerario, actuando como ingeniero y de profesor del Instituto de Enseñanza Media de San Juan, por lo que se presentó de inmediato al capitán general (teniente general Macías) cuando estalló la guerra y le fue asignado el destino mencionado.

La descripción de todos los combates y operaciones terrestres, así como de las acciones y bombardeos navales, es exhaustiva, ya que el autor no solamente ha protagonizado casi todos los duelos artilleros con la Marina de los Estados Unidos, sino que después de la guerra recorre y fotografía a placer los lugares de los combates: trincheras, blocaos, playas de desembarco, edificios, restos navales —como el naufragio del *Antonio López*— y un largo etcétera, todo ello en su condición de testigo cualificado —desde sus baterías de costa, ubicadas en el mismo San Juan— por lo que se refiere al asedio y bloqueo marítimo y a los combates artilleros con los mercantes armados norteamericanos que se utilizaban en el bloqueo de Puerto Rico, así como en el gran bombardeo a que fue sometida la ciudad de San Juan el 12 de mayo del 98, en el que participó toda la flota enemiga.

En los apéndices aparece recogida copiosa correspondencia que posteriormente mantuvo el autor con los mandos norteamericanos, incluidos los comandantes de buques que intervinieron en el bloqueo. En esta correspondencia, por ejemplo, es interesante la carta del comandante del mercante artillado *Yosemite* (capitán de navío W. H. Emory) —el buque que impactó primero al *Antonio López*, obligándolo a varar—, así como otra del comandante del *St. Paul* (capitán de navío Sigsbee), que sostuvo combate contra nuestro *destroyer Terror*, y en el que intervinieron las baterías de Rivero, a pesar de lo cual el *Terror* fue tocado con el resultado de un par de muertos —uno de ellos el jefe de Máquinas—, cuyas tumbas aparecen fotografiadas en el libro arriba señalado y que los guardias marinas visitamos en nuestro viaje. Es de reseñar que Sigsbee mandaba unos meses antes el *Maine*, era especialista en Hidrografía, y cuando escribe al capitán Rivero firma ya como contralmirante. Rivero vino a España a principios de los años veinte y fue recibido con todos los honores en su antigua alma máter, Segovia. Visitó al primer ministro, Antonio Maura, y publicó su libro, en el cual se basa el que suscribe para este modesto trabajo.

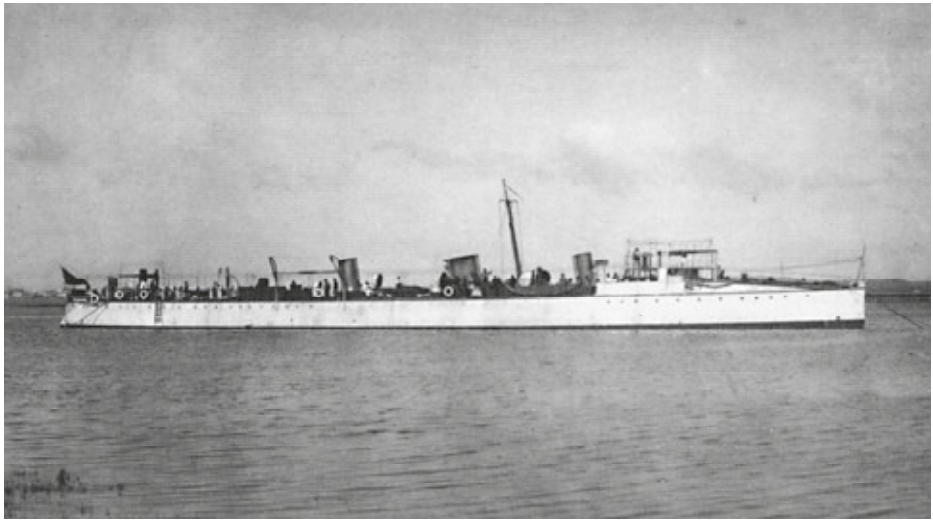
Los hechos

Es cierto que el *Antonio López*, de la Trasatlántica, de 6.400 t y al mando de Carreras, había salido de Cádiz para Puerto Rico el 16 de junio del 98, cargado a tope de municiones, material de guerra —entre el cual se encontraban dos enormes proyectores para la artillería de plaza modelo «Magin» de fabricación francesa, con sus dinamos, para ser instalados en el

Morro— y medio millón de raciones de campaña, amén de variado material, cuya descripción se sale del presente trabajo. El buque no llevaba tropa alguna y lo tripulaban, además del capitán, 74 hombres, incluyendo médico, capellán, practicante y enfermero. El marqués de Comillas, presidente del consejo de administración de la naviera, dirigió el día de salida un telegrama al capitán del buque, redactado en estos términos: «Es preciso que haga llegar Vd. el cargamento a Puerto Rico, aunque se pierda el barco». En la amanecida del 28 de junio ya tenemos a nuestro buque pasando varias veces por delante de San Juan, mostrando una vez más el temple de aquellos capitanes de la Marina mercante que en numerosas ocasiones burlaron el bloqueo de la flota norteamericana (recordemos al capitán Deschamps, enterrado con todos los honores en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando). Pero en esta ocasión la proeza iba a acabar mal.

Al estar apagado el faro por el estado de guerra, y no habiendo luces de referencia, nos imaginamos al atribulado capitán Carreras esperando la mínima luz del alba para entrar en puerto, cosa que ocurrió cuando se encontraba al oeste de San Juan, para lo cual viró en redondo y a toda máquina enfiló hacia el puerto, desencadenándose a partir de ese momento los acontecimientos con rapidez. El nerviosismo del vigía de semáforos le hizo largar sus banderas señalando «vapor español por el W», cuando todavía el buque bloqueador de guardia —el *Yosemite*, que no se hallaba lejos, frente a la isla Verde— no se había percatado de la presencia del mercante. Tal nerviosismo tenía su origen en el estado de ansiedad que se vivía en la isla, donde se comentaba la inminente llegada desde la metrópoli de un vapor cargado «en secreto» y abarrotado de pertrechos de guerra. Vistas las banderas del vigía, comienza una carrera desesperada por parte de ambos buques, tratando el *Yosemite* de cortar la entrada del *Antonio López* en el puerto, para lo que hace fuego con todas las piezas de proa. Alcanza al trasatlántico en los primeros minutos con una docena de proyectiles (1), por lo que éste se dirige a varar en la playa de Ensenada Honda, embarrancando en arena y en 15 pies de fondo. Paradas las máquinas la tripulación ganó la costa en botes, quedando a bordo el primer oficial, ocho de marinería y el capellán. El bloqueador, al confundir al cañonero de segunda clase *Ponce* —que había salido ya de San Juan en ayuda del *Antonio López* junto al *Isabel II*, el *General Concha* y el *Terror*, este último todavía estaba en reparación tras el malogrado combate con el USS *St. Paul*—, viró enseñando la popa y se alejó hasta el horizonte, poniendo rumbo al NE y aguantándose sobre sus máquinas, como hacían habitualmente los

(1) El *Antonio López* encajó seis proyectiles de importancia: el primero rompió la baranda de Er.; otro atravesó el mamparo de máquinas inutilizando una escala; un tercero perforó la chimenea; otro el costado de Br.; el quinto entró en el camarote del primer maquinista, y el último destrozó la cocina y el fogón *(op. cit.)*.



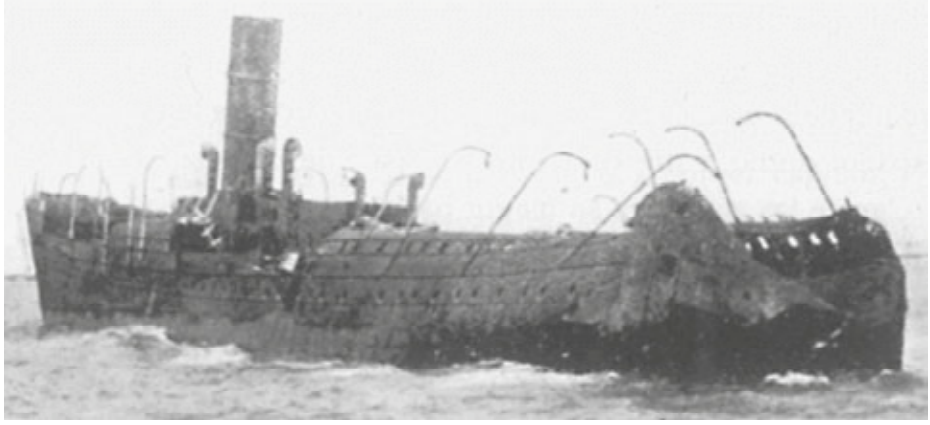
Destructor *Furor* en La Carraca, 1897, con el casco pintado en un elegante color blanco.
(Del libro *El buque en la Armada Española*).

buques del bloqueo. Ese mismo día comenzaron ya los trabajos de reflote y descarga del material, en los que intervinieron el remolcador *Ivo Bosch*, las embarcaciones *Carmelita, Catalina* y *Esperanza*, además de un buen número de lanchones y botes. Se emplearon igualmente cien peones contratados, además de personal militar inactivo en aquel momento, como las dotaciones del *Terror*, el *Criollo* —de la Comisión Hidrográfica— y personal del Parque de Artillería. Todo este contingente estaba al mando del comandante de Infantería del Ejército de Tierra Tomás Tizol. En el intento de salvamento, realizado durante la noche del 29 de junio una vez aligerado el buque de la mayor parte de su carga, destacaron el capitán de puerto Fernández y el de Artillería Acha Echevarría (2).

Para el salvamento se utilizó la tracción del buque auxiliar *Gran Antilla*, dando cabos a la popa del buque varado, a cuyo timón se puso el capitán de puerto, y en máquinas y calderas el capitán de Artillería Acha con un suboficial del Arma y un grupo de artilleros (3). Una vez levantada presión comenzó

(2) Llegaría al generalato en los años veinte*(op. cit.)*.

(3) Este espectáculo, relatado por el minucioso Rivero, ocurrido en las máquinas del trasatlántico varado nos puede parecer hoy día de ciencia-ficción, pero no lo era en modo alguno para la época. Aparte de la mayor simplicidad entonces de la máquina de vapor alternativa, a carbón, las armas de aplicación técnica del Ejército (Artillería e Ingenieros), además de tener



Fotografía del *Antonio López* después del incendio que resultó del bombardeo del *New Orleans*, tomada del libro *Crónica de la guerra hispano-americana en Puerto Rico* y cuyo autor es Ángel Rivero.

la tracción y el *Antonio López* se movió algo, pero a poco faltaron los cabos de remolque y una roca perforó el casco, dejándolo inmóvil para siempre. Mientras esto ocurría, la flotilla española destacada en Puerto Rico vigilaba fuera del Morro.

La descarga duró tres días y se recuperó incluso el piano: muebles, vajilla, gran cantidad de carbón, 12 piezas de artillería de costa con dotación de 300 disparos cada una, 50 t de pólvora prismática, los proyectores antedichos con sus dinamos, medio millón de raciones de campaña e infinidad de artículos de menor importancia, quedando el buque prácticamente vacío. Sin embargo, el *Antonio López* no iba a reposar tranquilo en su varada. Al amanecer del 15 de julio se presentó frente a la playa el crucero regular de la Marina norteamericana *New Orleans*, que poniéndose fuera del alcance del Morro acribilló al trasatlántico varado, incendiándolo al tercer impacto. El incendio duró dos días, al cabo de los cuales se desprendió el palo de popa. Semanas más tarde había desaparecido en su mayor parte bajo el agua.

Y aquí acaba la historia. Uno de los náufragos del trasatlántico, que se arrojó al agua en los primeros momentos después de la embarrancada y que

---

una formación exigente en sus materias, estaban homologadas por la normativa vigente —y ello hasta la pasada Guerra Civil— con la titulación de Ingeniería Industrial para los primeros y de Caminos para los segundos. En consecuencia, el manejo de una máquina de vapor con su caldera correspondiente entraba en los conocimientos del citado capitán Acha como cuestión nada fuera de lo común.

portaba la bandera, se la enrolló por dentro de la marinera para no perderla y aterrizó en playa Honda, probablemente después de pegarse nadando un largo de 100 o 150 m., con lo cual nos imaginamos llegaría exhausto. Al tener que seguir con los trabajos de intento de reflotamiento y descarga de su buque, entregó la enseña —con la promesa de que no cayese en manos extrañas— a un tal Rocafort, que estaba en la playa junto con otras muchas personas, y que era un español afincado en San Juan. Pasado cierto tiempo, aquél la depositó en el convento de monjas mencionado al principio. La bandera original ha desaparecido de pura vejez y ha sido sustituida por una nueva.

Conclusiones

Es obligado por tanto señalar:

— El *Antonio López* se dirigía de España a Puerto Rico cargado de material de guerra y provisiones para la campaña que se desarrollaba en la isla, y en ningún caso salía de la isla hacia España. Fue impactado por la artillería del mercante armado estadounidense *Yosemite* el 28 junio de 1898 y varó posteriormente.

— No había tropa a bordo del *Antonio López.* Los embarques de tropa en la isla rumbo a España empezaron tras el armisticio —12 de agosto de 1898— y duraron hasta diciembre. Debido a las exigencias norteamericanas de que en la fecha de la firma del Tratado de París no podía haber en la isla fuerza española alguna, naval o terrestre, hubo de utilizarse un considerable número de mercantes de todas las navieras, muchos de los cuales —especialmente los últimos— tuvieron que ir cargados a tope, en penosas condiciones y con escasa seguridad. Dicho tratado fue firmado el 10 de diciembre del 98, y debe resaltarse que la situación jurídica de los territorios de ultramar era variada, ya que si bien Cuba se perdió por el propio derecho de conquista en guerra regular —a pesar de que prácticamente el territorio cubano estaba en manos españolas—, Puerto Rico fue impuesto como compensación de guerra por los vencedores, y Filipinas obligada a venderse igualmente a los mismos.

  Puerto Rico tenía ya gobierno autónomo desde noviembre de 1897, concedido por la metrópoli, con presidente y Parlamento elegido, mientras que el Gobierno autónomo en Cuba, aunque prácticamente aprobado, aún no era efectivo en el momento de la guerra. Este estatus de que gozaba Puerto Rico permitió que, todavía en 1900, se encontrasen trabajando por la isla equipos técnicos de artillería desmontando armamento pesado de costa y los famosos proyectores Magin. Todo ello

previsto en el tratado antedicho al no contemplarse Puerto Rico como conquista de guerra.

— El pretendido cañoneo y posterior hundimiento de un buque cargado de tropas saliendo de San Juan, de haber sido posterior a agosto del 98 —fecha del armisticio— hubiese constituido una innecesaria violación del Derecho Internacional Público por parte de los Estados Unidos, cuestión que no sucedió.

— No hubo ninguna baja en la varada y posterior desaparición del *Antonio López*. El náufrago que llegó a la playa con la bandera estaba bien vivo y siguió estándolo.

— En la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril 2005, en el artículo «Las monjitas de San Juan», p. 411, también aparece la versión del *Anto-nio López* saliendo para la metrópoli desde San Juan cargado de tropas repatriadas. Igualmente, en la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 1999, p. 472, aparece recogido en facsímil un reportaje periodístico de aquellos años sobre los sucesos del *Antonio López*, escrito en la revista de Puerto Rico *Antillas* y redactado por F. Ribas Torán, reportaje en el que también se sitúa al citado mercante de la Trasatlántica saliendo de San Juan hacia España «llevando a bordo un contingente de soldados» para ser hundido después por los buques norteamericanos. Pero la realidad de los hechos acaecidos al citado buque fue muy diferente.

BIBLIOGRAFÍA

RIVERO MÉNDEZ, Ángel: *Crónica de la guerra hispano-americana en Puerto Rico*. Ediciones Rivadeneyra, S. A., Madrid, 1923. Prólogo de Antonio Maura.

MAYOR MALAJOV: COMBATE DE CABO DE PALOS

Juan José OÑA FERNÁNDEZ
Historiador

Introducción

L cumplirse el 70 aniversario del combate naval de Cabo de Palos (5 al 6 de marzo de 1938) aportamos este trabajo, que tiene como base un documento guardado en el archivo del Partido Comunista de España en Madrid, titulado «Combate de Cabo de Palos. Hundimiento del crucero faccioso *Baleares*», escrito por el mayor Malajov (Rafael Menchaca Ugalde) durante su estancia como alumno de la soviética Academia Militar Frunze. En dicho documento el autor relata la acción, los condicionantes y las enseñanzas, desde su visión de participante (a bordo del *Almirante Antequera*) y de miembro del Partido Comunista, con el fin de ser analizados por el colectivo de la citada academia. El objeto de este artículo es sacar a la luz este valioso documento para que mentes expertas en lo naval puedan aprovecharlo a fin de ahondar en la estela de aquel célebre choque entre buques hermanos adversarios.

La fuente

La componen una parte escrita (25 páginas con unas tablas comparativas de las características de los buques) y otra gráfica (cinco croquis). En su estructura se aprecian tres enfoques: la narración del combate, el contexto en que se gestó y un análisis global de la situación de la flota gubernamental en sus aspectos operativos y morales. Respecto a la exposición, se desprende la óptica política del autor, crítico con los cuadros de mando afectos al Partido Socialista y con los reaccionarios o simpatizantes de la causa nacional. Su estilo es el de un informe con unas conclusiones parciales que, concatenadas, llevan a las conclusiones finales. En dichos apartados Mencha-

ca introduce opiniones, observa errores, presenta soluciones y deja sentencias a modo de enseñanzas. Dado el ambiente en que fue escrito, son habituales los términos «faccioso», «franquista» y «enemigo». Los contenidos son, textualmente:

— Proceso de preparación de la flota republicana, orientada al combate con torpedos en condiciones nocturnas. Comprende los subapartados: Deficiencias; El ataque con torpedos como principal método de combate; Comienzo de las operaciones nocturnas; Objetivo de las salidas y trabajo por conseguirlo.
— Plan y preparación de la flota republicana para operar contra el enemigo en Palma de Mallorca: Información y reconocimiento; Plan y aplazamiento de la operación; Misiones de los destructores, la aviación y la flota.
— Situación política de la flota republicana para el día 5 de marzo y grado de preparación.
— El combate: conclusiones.

Antecedentes

Menchaca parte de una base: en marzo de 1938 la flota nacional es superior a la republicana pues, a pesar de que no se servía de sus destructores por su lento andar, contaba con que su «peso en salva» triplicaba al de los gubernamentales y «disponía de mandos bien preparados y de un material nuevo, todo ello completado por los alemanes». Por el contrario, en la republicana observaba una notable falta de instrucción del personal (singularmente en sus cuadros de jefes y oficiales), y de medios, éstos por «un gran abandono» y porque, inutilizados el acorazado *Jaime I* y el crucero *Miguel de Cervantes*, el esfuerzo recaía en los también cruceros *Méndez Núñez* y *Libertad*. Estos dos buques no aseguraban la eficiencia en el combate diurno, pues eran algo lentos (no alcanzaban los 25 nudos) ni su artillería llegaba a los 15.000 metros. El *Libertad* era 5,5 veces inferior, por peso en salva, a los tres cruceros nacionales dueños del mar: *Baleares, Canarias* y *Almirante Cervera.* Tal escasez de fuego podía quedar en parte compensada con la ventaja de poseer ocho destructores operativos, si bien era una ventaja relativa al no ser óptimamente empleados: «constituían una pesada carga» y, debido a su menor artillería, no se explotaban en acciones diurnas.

Octubre de 1937: «un mes de incertidumbre»

Seis meses antes del choque, la flota nacional bien bombardeaba Valencia,

Navegación acostumbrada de la flota republicana.

Barcelona y Almería, bien se relevaba a 15-20 millas al nordeste de cabo Palos, mostrando «fortaleza y ganas de combate». Su dominio embotellaba a la republicana en la base de Cartagena y, en consecuencia, el mando gubernamental asumió la necesidad de destruir el *Canarias* o el *Baleares* para recobrar la superioridad, teniendo en cuenta que se ultimaba la reparación del *Miguel de Cervantes*. La reacción consistió en contrarrestar la inferioridad de la flota mediante un cambio de la visión táctica: se apostaría por el combate nocturno y, como arma esencial, por el torpedo. Para ello se recuperó el material disponible (direcciones de tiro, disparos eléctricos) y se adiestró al personal (oficiales especialistas, comandantes de los destructores) con ejercicios de capacitación que, después de «un mes de incertidumbre» y a partir de la segunda quincena de noviembre, se incrementaron hasta fructificar en operaciones nocturnas más activas: seis salidas de pequeñas flotillas (cuatro destructores) más una conjunta de toda la flota (ocho y dos cruceros), con la finalidad de «siempre torpedear al enemigo, fuese el que fuese».

Objetivo: Palma de Mallorca

Con esta determinación contraofensiva se planificó una acción dividida en dos fases: la primera, informativa, cristalizó a partir del 28 de febrero, después de la transmisión por agentes gubernamentales de «datos no muy concretos» que señalaban a los *Canarias, Baleares* y *Almirante Cervera* fondeados en el puerto de Palma de Mallorca. Tal información, complementada con el conocimiento de toda la protección del puerto (redes, campos minados) y del entorno (defensa de costa y antiaérea), fue verificada por dos aviones *Potez* el 1 de marzo. Luego, los agentes precisaron el «dato más importante»: la red antitorpedera se formaba en una parte de la bocana con red metálica y en la otra con malla corriente. Así, con estas noticias se activó la segunda fase: concreción de un ataque mediante el esfuerzo combinado de la aviación, las lanchas torpederas, las flotillas de destructores y los cruceros. La ejecución se preveía de este modo:

Plan de ataque a la flota nacional.

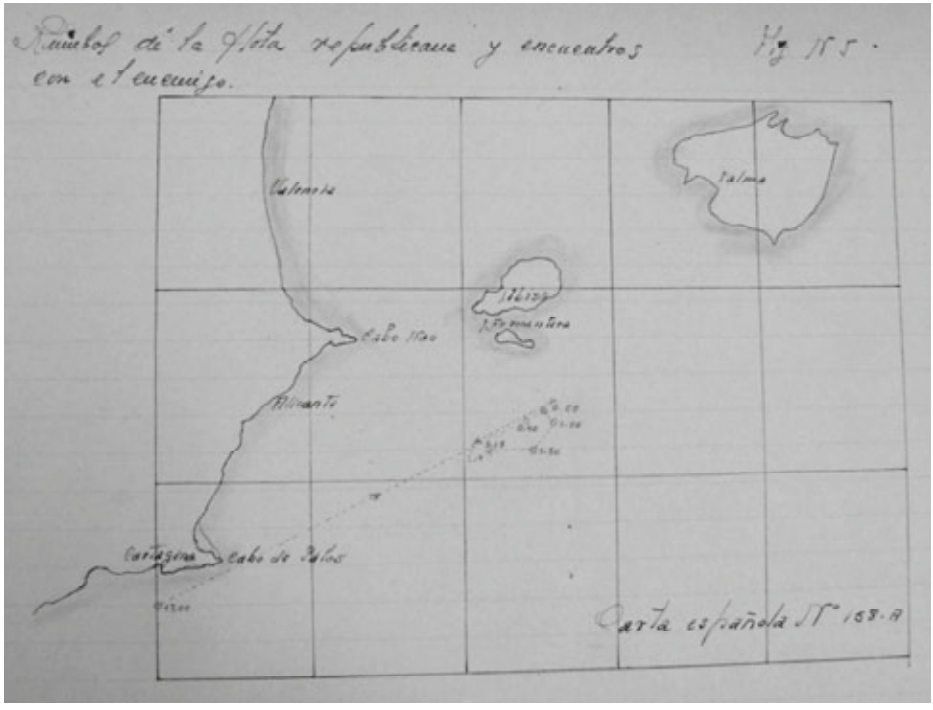
A las 1300 horas del 2 de marzo, tres lanchas saldrían de Portman y completarían gasolina en Alicante. A las 1430 iniciaría marcha la primera flotilla de destructores (*Jorge Juan* en cabeza, *Escaño, Ulloa* y *Almirante Valdés*) para, con velocidad de 25 nudos, cruzar a las 1530 al Este verdadero de cabo Palos y reunirse con las lanchas a las 1830. El núcleo navegaría a 27 nudos al rumbo verdadero E, alcanzando un punto a las 2130 desde el cual, con N 57 E, dirigirse a la latitud 38º 33' 00 N y longitud 02º 07' 00'' E. Aquí, de 2230 a 2300 horas repostarían de nuevo las lanchas para, luego, marchar al rumbo verdadero N 20 E y encontrarse a las 0030 del día 3 en condiciones de avanzar, durante una hora, esperando el bombardeo aéreo de los aviones *Potez* contra Palma de Mallorca. Estos aparatos tendrían como objetivos las baterías de San Carlos (2400 horas), la Bahía (0105), San Carlos de nuevo (0108) y las piezas de Figueras (0110). La finalidad perseguida era retirar la atención de las defensas respecto al mar, iluminar el puerto y enmascarar el ruido de las torpederas en su aproximación a la red de la bocana (cuya rotura se encomendaba a los destructores), y desde donde habrían de lanzar contra los navíos fondeados. Finalizada la operación, todos los atacantes navegarían a 25 nudos con rumbos verdaderos S 20 O y S 63 O para contactar a las 0630 horas, en latitud 37º 47' N y longitud 00º 05' E, con el grueso de la flota (cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* y destructores *Sánchez Barcáiztegui* —cabeza de flotilla—, *Almirante Antequera, Lepanto, Gravina* y *Lazaga*). Este grueso habría zarpado a las 1630 de Cartagena, alcanzado a las 1735 la latitud 37º 25' N y longitud 01º 00' O, y navegado al rumbo verdadero Sur y al N 65 E. Una vez acogida la primera flotilla, todas las unidades regresarían a Cartagena.

El combate

La operación estaba preparada para el día 2 de marzo, pero el mando de la flota temió que la escasez de aviación no asegurase el ataque naval, por lo cual se aplazó la operación para el 4, día en que un nuevo reconocimiento aéreo confirmó que los cruceros nacionales aún continuaban fondeados en Palma (el 3 había sido relevado cerca de Barcelona el crucero *Canarias*). Por tanto se decidió ejecutar la misión el día 5 del modo previsto, excepto en horarios.

Primer encuentro

A las 0008 horas del día 5 se recibieron en los barcos las órdenes de operaciones. Momentos antes del inicio el *Almirante Miranda* causó baja por



Rumbos de la flota republicana y encuentros con el enemigo.

avería en los condensadores, siendo sustituido por el *Almirante Valdés*. A las 1530 zarpó la primera flotilla, una hora después la segunda y a las 1655 los cruceros *Méndez Núñez* y *Libertad*. Sin embargo, las lanchas no se hicieron a la mar debido al viento de levante: según Menchaca, su participación hubiera perdido efectividad, por lo cual se asignó la misión ofensiva a los destructores del núcleo de ataque.

Desde las 0017 horas del día 5 el grueso navegaba al rumbo verdadero N 65 E. A las 0038 del 6 el *Sánchez Barcáiztegui* y el *Almirante Antequera* localizaron a 1.000 metros por el través de babor, y con ángulo muy cerrado, las siluetas de los *Canarias, Baleares* y *Almirante Cervera* (con las luces de guía encendidas), navegando a rumbo opuesto (S 65 O) al republicano y con intervalos entre barcos de 400 metros. Maniobró entonces el *Sánchez Barcáiztegui* y a las 0040 lanzó dos torpedos en posición «desfavorable», mientras que el resto de destructores se mantuvo pasivo; continuaron ambas flotas sin novedad pero con las direcciones alistadas.

Segundo encuentro

A las 0050 del día 6 la unidad gubernamental cambió el rumbo al S 45 E, navegando a ese rumbo cuatro millas; después, a 0100 horas, 11 millas al S 30 W, y posteriormente, treinta minutos al S 85 W para cortar la estela nacional, que siguió 15 millas hasta virar al S para, a la vez, interceptar una posible retirada de la adversaria hacia Cartagena. A las 0213, «5 millas abierto unos 60º por babor» del *Libertad*, fueron vistas señales de *Scott* nacionales, y el jefe de la flota ordenó por telefonía «zafarrancho de combate» que, no obstante, ya estaba adoptado en los barcos republicanos.

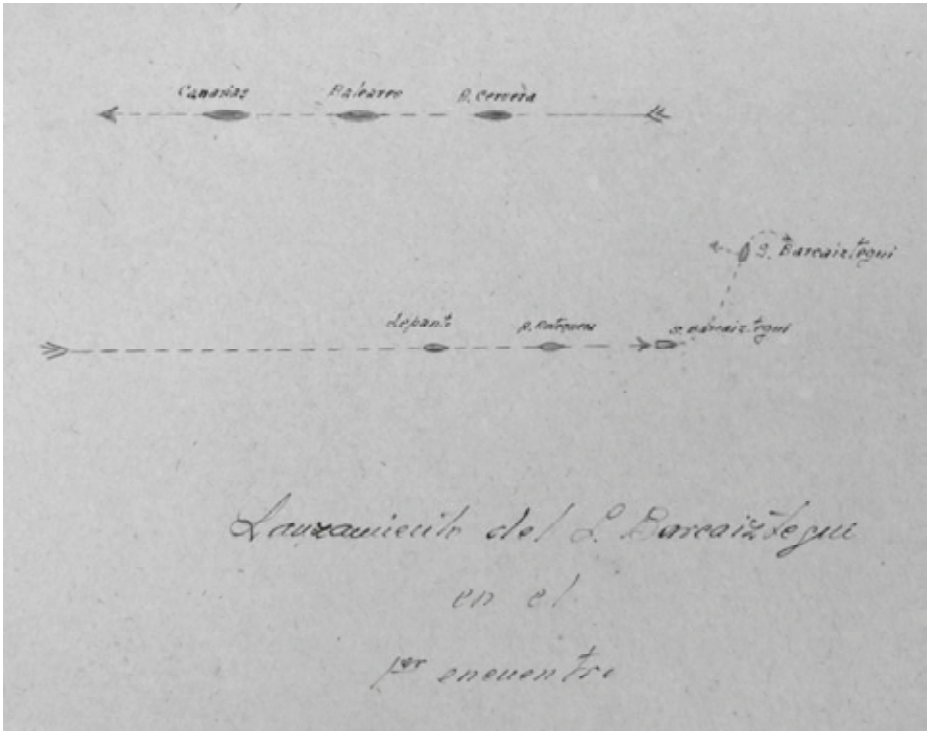
A las 0214 el *Sánchez Barcáiztegui* apreció navíos en rumbo N 65-70 E y un minuto después lanzó cuatro torpedos, acción inadvertida por el resto del grueso, que sí observó, a las 0216, dos fogonazos de lanzamiento de torpedos y una salva de proyectiles luminosos realizados desde el *Baleares*. Ésta quedó corta, a 30-40 metros del *Libertad*, y una segunda larga, a 100-150 metros, el barco que respondió en salva rápida (cinco andanadas, 27 disparos), acompañándole el *Sánchez Barcáiztegui* con dos piezas en tres andanadas. Identificadas ambas flotas y apagados los luminosos, pasaron los barcos nacionales por las republicanas pínulas de puntería, ordenándose el disparo colectivo de torpedos: cinco soltó el *Almirante Antequera* a las 0217 a una distancia inferior a 1.500 metros respecto al blanco, y tres el *Lepanto* a las 0218. En este instante, todos las tripulaciones gubernamentales «ven una gran llamarada» en el *Baleares* y observan el despliegue nacional, en el cual «se organiza el mayor de los desconciertos», según Menchaca, pues por un lado «del *Canarias* y *Almirante Cervera* la marinería se lanzaba al agua»; por otro, sus comandantes «no veían otra salida de la catástrofe que la de navegar cada uno por su cuenta y al rumbo por el cual no veían barcos republicanos».

Tras el estallido se hizo «alto el fuego» en las unidades atacantes y el jefe de la flota ordenó «ocupen puestos en la formación», sumándose la primera flotilla y marchando todos los barcos republicanos hacia Cartagena a velocidad de 27 millas, donde entró el grueso con «el sonido triunfante de las sirenas de los barcos y con su jefe enorgullecido».

Análisis del choque

La primera parte

Menchaca reflexiona señalando aciertos y errores en ambas flotas durante las dos fases del combate. En la primera fase, por parte gubernamental todo fueron fallos: en el grueso, el jefe de la flotilla de destructores (Fernando Oliva) demostró falta de iniciativa, y en toda la agrupación se manifestó un descuido generalizado de la vigilancia.



Por una parte, si aquél hubiera ordenado ataque general a todo su núcleo, «el resultado no hubiera sido menor que el hundimiento de un crucero faccioso», pero simplemente lo hizo al comandante del *Sánchez Barcáiztegui* y no al *Almirante Antequera*, buque que también mostró pasividad o bien no quiso «hundir los barcos enemigos», pues tuvo tiempo de lanzar «en unas condiciones inmejorables» y con altas probabilidades de causar baja a «no menos de un crucero». Igual actitud mantuvo el comandante del *Lepanto*, quien se limitó a seguir las aguas de sus predecesores. Respecto al *Sánchez Barcáiztegui*, su lanzamiento partió de situación poco ventajosa y con «muy pocas» probabilidades de éxito, si bien el comandante demostró «decisión e iniciativa». En definitiva, el ataque conjunto por Oliva hubiera sido potencialmente «mortal», añadiendo como factores positivos los reducidos intervalos (400 metros) en línea de fila de los buques nacionales y la escasa distancia a que se encontraban de la flota gubernamental. Por otra parte, y en cuanto al inesperado descubrimiento de éstos, fue causa la desacertada vigilancia. De hecho, con intensa luz de guía pasaron al través de la flota y fueron avistados tarde por el *Libertad*, impidiendo una eficaz reacción.

Estos aspectos de la navegación revelaban también errores en el dispositivo de los barcos nacionales (luces que «sólo deben emplearse en noches de muy poca visibilidad y muy amortiguadas», y formación de «línea de fila con distancias sumamente cortas»). El resultado era su vulnerabilidad: «fácil blanco de torpedo» y difícil maniobra ante el acoso de los destructores. Además, les «faltaba en absoluto la vigilancia», demostrable al no efectuar disparos por «la incertidumbre con respecto a la cantidad de enemigo que tenían adelante».

La segunda fase

En el segundo tiempo del choque, entre los aciertos de la flota gubernamental figuró el aspecto moral, dada la positiva reacción de las tripulaciones, que «era de un gran valor para salir triunfante sobre el enemigo». La marinería asumió que la súbita localización había perjudicado el lanzamiento óptimo de torpedos y transformó su atención a «alerta y bien montada». Este cambio permitió descubrir a tiempo a los cruceros y a reaccionar rápidamente: tan pronto abrió fuego el *Baleares*, cruzaron sus salvas con las del *Libertad*, ya prevenido, y los destructores atacaron sin dejar respuesta al *Canarias* y al *Almirante Cervera*.

Otro factor positivo, aunque casual, fue que el *Sánchez Barcáiztegui*, por navegar con más velocidad que el resto de la flota, aumentó la distancia a 400 metros del *Almirante Antequera*, se le hizo «invisible» y en su despegada andadura fue descubierto solitario por el *Baleares*, del que atrajo toda su atención: «este descuido en el comandante del *Sánchez Barcáiztegui* movió el engaño del mando faccioso».

Sin embargo, la decisión tomada tras el ataque al *Baleares* restó magnitud al éxito logrado por la escuadra gubernamental: «El combate fue un fracaso» pues ésta abandonó la zona dejando escapar de la «catástrofe» a los otros buques nacionales. Opina Menchaca que si la primera flotilla de destructores les hubiera cortado la retirada hacia Palma, el resultado «nunca podía haber sido otro que la pérdida para Franco de no menos de dos cruceros de los tres que componían toda su flota». En ese momento había «grandes posibilidades» para continuar la lucha, puesto que el *Gravina* y el *Lazaga* no habían lanzado torpedos, el *Lepanto* aún poseía tres y el *Almirante Antequera* uno, además de contar con «un gran factor a su favor: el espíritu y ánimo de continuar el combate hasta el aniquilamiento total del enemigo que acompañaba a las dotaciones de los barcos republicanos. Esto, unido al desconcierto de las dotaciones facciosas, daban una gran superioridad».

Por esta actitud conformista y falta de espíritu ambicioso, Menchaca criticó duramente al jefe de la flota, Ubieta, quien al entrar victorioso en Cartagena debería haber sentido «la vergüenza de no haber cumplido con su obligación». Dicho jefe «no supo o no quiso» aprovechar tal momento para rematar a la

flota nacional, que se rehizo un mes después tras recuperar al *Navarra*. Además, denuncia Menchaca la pasividad del crucero *Méndez Nuñez*: durante el intercambio artillero del *Baleares* con el *Libertad* y el *Sánchez Barcáiztegui* no efectuó disparos. Piensa que, aunque pudo existir un sabotaje en la línea eléctrica de la torre directora, el buque debió responder en automático, pero el responsable de ordenarlo tuvo «miedo de ser localizado», lo que hará sentenciar a Menchaca: «con directores de tiro como éste no se puede navegar muy lejos».

En cuanto a la flota nacional, su decisión táctica de cortar la retirada de los republicanos hacia Cartagena la considera también «un gran error» porque no valoró el papel de los destructores en el combate nocturno. Respecto a la navegación, Menchaca señala dos fallos: recurrir a señales de Scott disponiendo de radio ultracorta, y marchar en «línea de fila» con distancias muy reducidas y entorpecedoras para maniobrar contra torpedos. Y en referencia a la acción del *Baleares*, señala dos más: suponer a menor distancia las unidades republicanas tras descubrir al solitario *Sánchez Barcáiztegui* y tirar con proyectiles luminosos; el «engaño» fue aprovechado para el lanzamiento conjunto de torpedos.

Conclusiones

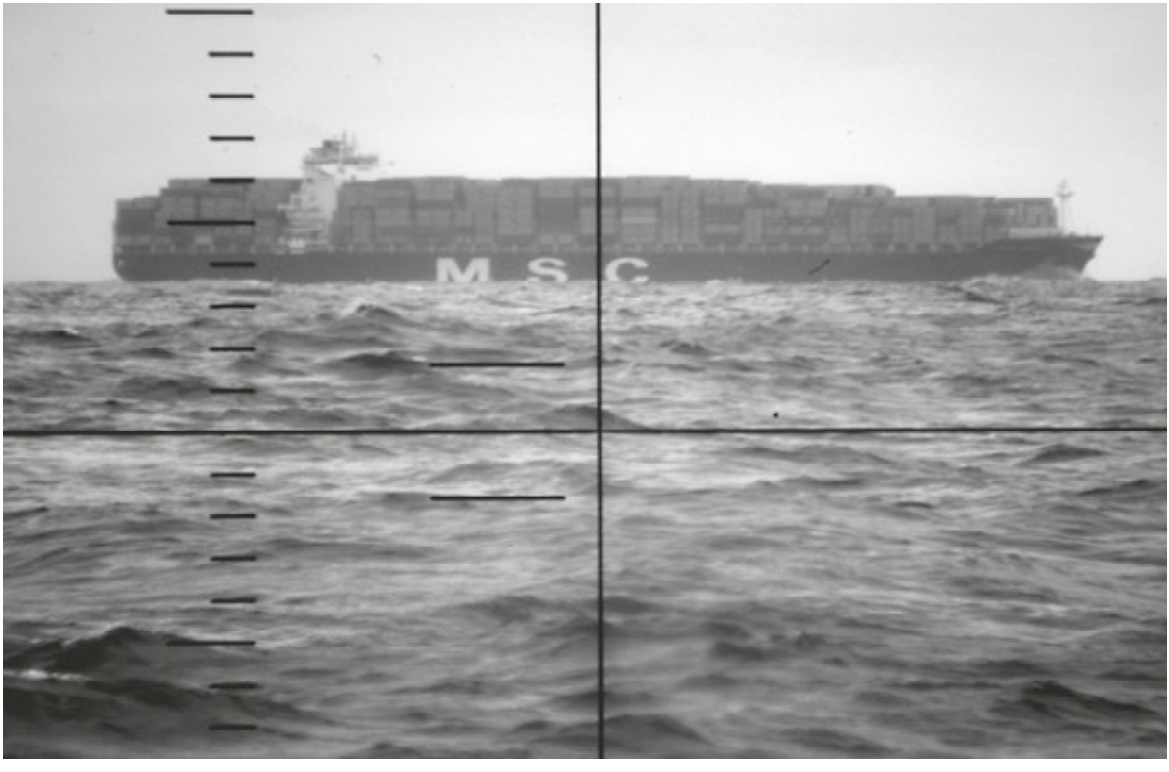
Para Menchaca, la clave estratégica de la operación gubernamental hubiera sido operar el día 2 y no el 5, al encontrarse los buques nacionales fondeados en Palma, pues existían grandes posibilidades de éxito; de ahí que el encuentro de Palos fuera casual. No obstante, tal circunstancia se incluye en el contexto de un proceso de larga preparación, en el que se apostó por el torpedo como arma, por el destructor como soporte, y por la oscuridad como ambiente para compensar la asumida inferioridad en el combate diurno, a la que contribuían la realización de deficientes reconocimientos aéreos y goniométricos y la actitud conformista del mando, que no trataba de buscar al enemigo y quedaba, simplemente, a la espera.

El resultado, parcialmente positivo, tuvo tres consecuencias de importancia: dejar el Mediterráneo libre de la flota nacional durante un mes, favoreciendo así la entrega de material bélico para el Gobierno; paralizar momentáneamente el avance general por tierra hacia la costa mediterránea, y «elevar la moral tanto en los combatientes del frente como en los de retaguardia» del Ejército Popular.

Enseñanzas

En cuanto a las enseñanzas, Menchaca resalta los siguientes aspectos:

— La necesaria instrucción de mandos y marinería.
— El eficiente reconocimiento aéreo y goniométrico, poniendo de ejemplo el ataque británico a Tarento del 12 de noviembre de 1940 durante la «segunda guerra imperialista».
— La permanente determinación ofensiva y aniquiladora contra el enemigo, buscándolo incesantemente.
— La conveniencia de que en aquel momento esa actitud recayese en los destructores por su fácil maniobra y porque en los combates nocturnos, «si sus ataques son fulminantes y audaces, deciden la victoria». Esos barcos eran difíciles de rechazar, y más actuando contra una flota de cruceros sin escolta, como ocurrió en el caso de Palos.
— La elección del combate nocturno y la modalidad de ataque de torpedo usando este arma «en masa», especialmente por un tipo de barco: la lancha, que en los mares cerrados (cita al Negro y al Báltico), y donde existan distancias reducidas entre costas, puede tener un amplio empleo y «contar grandes éxitos».
— Hacer el menor uso de luces de guía y de Scott, y siempre amortiguadas, prefiriendo en cambios de rumbo las señales cortas de «ultraradio».
— Aprovechar el desconcierto del enemigo y la moral de las dotaciones propias.
— Exigir la vigilancia «dispuesta» y establecida en lugares bajos de las naves sin abandonar los altos, pues desde aquéllos «se descubren más fácilmente las siluetas de buques sobre la superficie del mar, principalmente en noche sin luna». Tal disposición es el factor principal: quien descubre al enemigo decide la victoria en un cincuenta por ciento de posibilidades, por lo cual «hay que prestar mucha atención y principalmente navegando de noche a que las vigilancias estén sumamente alertas. Castigar severamente cualquier abandono».



Fotografía de un portacontenedores tomada a través del periscopio del submarino *Siroco*.
(Foto: G. García Galán).

LA FRUSTRADA INVASIÓN DE JAPÓN: *KAMIKAZE*, «VIENTO DIVINO»

Juan Manuel GRACIA MENOCAL

A palabra *kamikaze*, cuyo significado trascendental en japonés es «viento divino», empezó a usarse ampliamente a partir del año 1281, cuando los legendarios mongoles pretendieron invadir Japón en dos intentos que no fructificaron debido a unos temporales que hundieron barcos, tropas y los planes del Imperio mongol. Puede decirse que Japón se salvó en una fundamental encrucijada bélica, que quedó marcada en su historia nacional, puesto que no habría podido oponerse a la superioridad de los mongoles, que ya habían invadido China y Corea. El gran Kublai Kan, jefe mongol y nieto de Gengis Kan, conquistador de China, exigió la sumisión de Japón, enviando una primera flota con tropas mongolas acompañadas de mercenarios chinos y coreanos, que llegaron hasta la bahía de Hakata, en la isla de Kyushu (la tercera isla japonesa en extensión), después de zarpar de Happo, en Corea del Sur, y cruzar su Estrecho, llegando a las aguas que bañan las tierras del sur de Japón, cuyos defensores carecían de suficientes medios humanos y materiales para poder enfrentarse a los invasores de Asia.

En un primer intento de invasión de las tierras japonesas en el año de 1274, aunque los mongoles disfrutaron de un éxito inicial, al retirar la flota durante las primeras noches de combate sus naves fueron sorprendidas por una gran tempestad que durante varios días les obligó a salir a alta mar, perdiendo 200 barcos y casi 15.000 hombres. Pese a estas considerables pérdidas, Kublai Kan preparó otro nuevo ataque en el año 1281, esta vez con una gran armada compuesta por 4.000 embarcaciones y 140.000 soldados (cifra asombrosa para aquellos tiempos), que zarpó del puerto chino de Chingyuan. Mas una vez en alta mar, la flota se cruzó con un tifón en su ruta de ataque, que la desmanteló totalmente hundiendo la mayoría de sus naves, lo que hizo desistir definitivamente a Kubai Kan de sus intentos de invadir Japón.

Como consecuencia de estos dos intentos fallidos los japoneses dieron a la palabra *kamikaze* el significado de «viento divino», que acudió en dichas dos

Buda.

ocasiones en ayuda de la defensa de su país, por lo que daban gracias a sus divinidades en sus plegarias de ritos Shinto. Aquella fue la última vez que los mongoles intentaron seriamente volver a Japón como ejército invasor. Durante siglos, los nativos del golfo de Imari y de la bahía de Hakata en Kyushu han recordado esas invasiones, transmitiendo a muchas generaciones de japoneses la palabra *kami - kaze*, que sirvió posteriormente para identificar la máxima entrega en los hechos bélicos de este pueblo, que llegaba a la inmolación, de ser necesario, a la hora de enfrentarse al enemigo en la defensa de su país.

Desde el año 1980, el Ministerio Japonés de Educación ha intervenido en la localización de los pecios mongoles y en los posteriores trabajos arqueológicos de recuperación de objetos de sus naves. Uno de los descubrimientos más importantes fue un sello de bronce con inscripción, que perteneció a un oficial mongol que estaba al mando de una parte de la caballería. La inscripción alude a la invasión del Japón. La importancia de este sello radica también en que hasta el año 1281 la dinastía mongol no había usado signos escritos de su lengua, y gracias a un encargo a un monje tibetano se creó la primera escritura de su historia. Una idea de la importancia del hallazgo la da el que Japón lo haya considerado como uno de sus tesoros nacionales. Esta coincidencia entre el año de la frustrada invasión y el de la incorporación de la lengua de los invasores a los signos escritos es considerada por los japoneses como uno de los grandes hitos históricos de la época. Con los objetos extraídos de los pecios mongoles se han ido configurando exposiciones permanentes en distintos museos. Otra muestra de la importancia del tesoro arqueológico hallado en los pecios mongoles la da una estatua de bronce de Buda, que estaba expuesta en el año 2007 en una pequeña capilla en la isla de Takashima. También es de destacar el hallazgo de piezas de porcelana de la Dinastía china Yuan (primera dinastía de los

mongoles en territorio chino, que implantaron su capital en Pekín, llamada entonces Dadu). Estas porcelanas están decoradas en azul y blanco, y se encontraron junto a balas de piedra que eran usadas por los cañones mongoles, llamados «mangonel» (en esa época aparecen los primeros cañones en poder de los mongoles), desconocidos por los japoneses, por lo que sus atónitos guerreros se enfrentaban a unas nuevas armas que el «viento divino» les ayudó a vencer. Fue en el año 1543 cuando los portugueses introdujeron las primeras armas de fuego en Japón; 262 años después de la frustrada invasión.

Respecto a la porcelana encontrada, fabricada durante la dinastía Yuan, recuerdo que era originaria de Jungdezhen, una de las factorías de porcelana más importantes para las cortes chinas y gran suministradora de los galeones de Manila en los años posteriores (a partir de 1565), cuando los chinos sangleys implantados en Manila vendían sus mercancías y porcelanas a los comerciantes españoles para que éstos las enviasen después a Nueva España y a España. En varios pecios portugueses, holandeses y chinos han aparecido diversas clases de porcelanas que luego han obtenido gran valor en subastas internacionales. Por ejemplo, de un junco chino recuperado entre los años 1976-77 a la altura de Sinan, cerca de la costa de Corea del Sur, se encontraron más de 6.000 piezas. Y en el pecio de la nao española *San Diego*, hallada en Filipinas en 1991, aparecieron porcelanas totalmente intactas a una profundidad de 50 metros, procedentes de la misma factoría de Jingdezhen, en Jiangxi. Estas porcelanas se exponen en el Museo Naval de Madrid, y el conjunto está compuesto de varias botellas y platos de vajillas decorados con aves, pintadas de azules y blancos, con una ornamentación tornasolada trazada a pincel directamente sobre el cuerpo crudo, con un colorante de óxido de cobalto que durante la cocción se convierte en azul. Este conjunto perteneció al servicio doméstico de la nave española, hundida en el año 1600 cerca de Manila tras un combate con los holandeses. También se descubrieron en este pecio empuñaduras de sables japoneses llamados *tsubas* —expuestas asimismo en el Museo Naval—, ya que los españoles habían tenido mercena-

rios japoneses a bordo de la nao *San Diego* en la defensa de Manila. Claros ejemplos todos ellos de hallazgos subacuáticos, que sirven para la reconstrucción de la historia aportando nuevos elementos para su mejor conocimiento, y que después de numerosos avatares acaban en museos o en colecciones privadas.

Los japoneses censados en Manila en el año 1600 eran alrededor de 1.500, incluyendo los calificados como mercenarios al servicio de los españoles, llamados *bushis*, no samuráis. Ellos conocían perfectamente el significado de la palabra *kamikaze*, tras 319 años transcurridos desde la invasión mongol a Japón. Convendría aclarar un tópico muy extendido sobre los samuráis, que no parece tener mucho que ver con la realidad. La palabra samurái, elegida por los occidentales, no conlleva las nociones de bravura y caballería que por el contrario expresaba el *bushi*, que allá por el año de 1600 llevaba dos sables, uno largo y otro corto, denominados *daisho*, y que daba su vida por honrar a quien servía, con sus sables impregnados de alma y corazón. Siglos después, con distinto armamento pero con similares ideales, a los pilotos *kamikazes* les leían sus mandos antes de volar un párrafo del libro *Bushidor*, compendio del guerrero medieval: El VIENTO DIVINO HA ESTADO PRESENTE HASTA NUESTROS DÍAS.

CON UNOS BUQUES DE GUERRA EN LOS BOLSILLOS

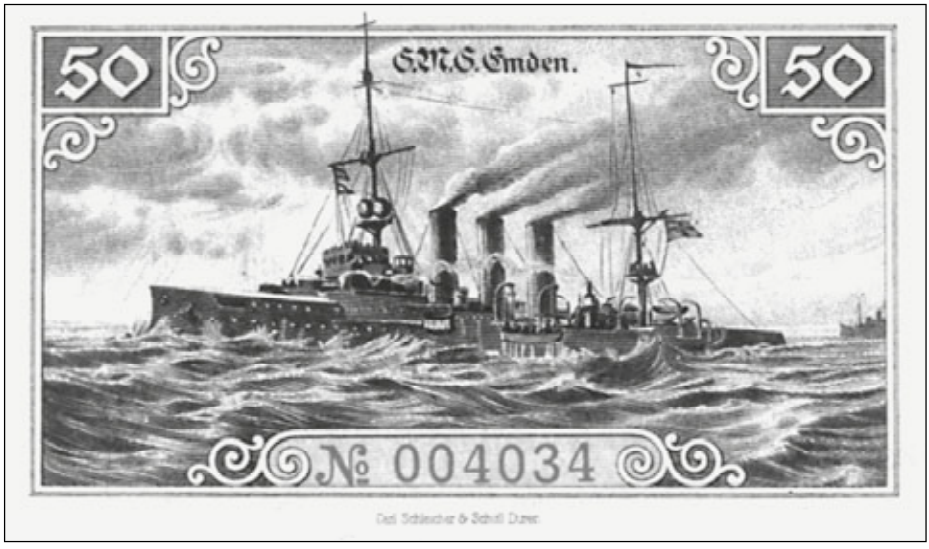
Javier YUSTE GONZÁLEZ

RASCRIBIENDO las palabras del tristemente fallecido José Antonio Cebrián, todos sentimos que «la Historia de los océanos, la Historia del mar es la crónica de los héroes que lo surcaron», pero también de los barcos de guerra que rompieron sus olas. Ya fueran de madera o acorazados, sintieron el ardor de la batalla y la sangre corriendo por sus imbornales. Dejaron su nombre en aquellos que lucharon y murieron rubricando la empresa con honor.

Con el paso de infinidad de horas observando sus delicadas tramas bajo la dorada luz y, en ocasiones, con los ojos cansados por usar la lupa, un coleccionista como yo, dedicado a la notafilia, se da cuenta del poco interés que han tenido las autoridades y los grabadores en representar buques de guerra en los billetes de banco. Es normal que se quiera dar más protagonismo a embarcaciones dedicadas a la pesca, a mercantes y petroleros, ya que son los más relacionados con el espíritu de los billetes en sí, que es la economía nacional e incluso local.

Cuando uno se hunde en los océanos de la notafilia buscando aquel ejemplar que desea, descubre que es tremendamente complejo hallarlo. Pero si hablamos de la fuerza naval, es como si nos enfrentáramos a una auténtica búsqueda del tesoro.

Aunque mi intención inicial era hacer un estudio de la evolución del barco de guerra, tomando como punto de partida una serie de billetes de banco de mi colección, al final, y tras pensarlo mucho, me he quedado únicamente hablando del siglo XX en la Gran Guerra, la Segunda Guerra Mundial y la Guerra del Vietnam (y no es porque no haya tenido ganas de irme más atrás en el tiempo y tratar de todos los tipos de barcos que me hubiera gustado; es más, tenía la intención de comenzar con la galera *La Loba*, la capitana de Álvaro de Bazán en Lepanto, pero por ahora no ha podido ser). Quería ofrecerles un artículo estructurado y con algo de lógica. Espero que les parezca interesante el recorrido que les propongo: inscribirse en el rol del buque corsario más f a m o -



Reverso del billete de 50 *pfennigs* emitido en la ciudad de Emden con fecha de 15 de diciembre de 1918, donde aparece homenajeado el crucero ligero SMS *Emdem*.

so del siglo XX, el crucero *Emden*, terminando con algo que a las dotaciones de submarinos que lean estas páginas les sorprenderá gratamente.

SMS ***Emden***

Lo único que podía levantar un poco la moral a los ciudadanos alemanes que vieron a su país perder la Gran Guerra y caer en un periodo de crisis, con una inflación monstruosa, son tres iconos bélicos por excelencia. El primero sería Manfred von Richstoffen, el *Barón Rojo*, cuyas hazañas son muy conocidas; el segundo, el general Paul von Lettow-Vorbeck, último oficial alemán en deponer las armas, que fue recibido como héroe y vencedor a su regreso de África; y el tercero sería el SMS *Emden* y sus aventuras corsarias a lo largo del Índico y Pacífico sur. Este crucero tiene un sentido homenaje en el reverso del billete de 50 *pfennigs* que se emitió con fecha de 18 de diciembre de 1918 (un mes y medio después de que la flota alemana se amotinara en Kiel y Wilhelmshaven, desobedeciendo las órdenes de zarpar, y de que se derrumbara definitivamente el Reich), y que circuló en la ciudad marinera de la que toma nombre, que lo vio nacer junto a su gemelo el SMS *Dresden* y que fue botado el 20 de mayo de 1908. En dicho homenaje, y como si aún ese crucero ligero de la clase *Dresden* siguiera navegando orgulloso, se le enmarca en un

mar crispado y lluvioso, arriando un bote y ondeando la Reichskriegsflagge, la insignia de guerra de la Kaiserliche Marine (la Marina imperial alemana, la cual existió hasta 1919). La imagen es muy bella y dinámica, sobre todo por el hecho de que el tope proel rompe el marco. El barco que le sigue aguas puede ser el carbonero británico *Buresk*, capturado y convertido en auxiliar del *Emden*, siendo comandado desde entonces por el oficial de presas Julius Lauterbach (el cual escribió un libro con sus experiencias bélicas titulado *Mis aventuras en guerra en el mar 1914-1918*). Sin duda, para los alemanes no había mayor imagen de heroicidad dentro de la ya agonizante Kaiserliche Marine, aunque también queda el recuerdo de sus tripulantes que, aunque al otro lado del mundo y tras el hundimiento de su barco en Cocos el 9 de noviembre de 1914, hicieron todo lo posible por regresar a su patria para seguir luchando. Hechos que merecerían un artículo aparte.

Este billete, que se lo compré a un amable vendedor alemán afincado en Nordloh-Kanal (Apen, Alemania) llamado Ulli Arians, se encuadra dentro de los llamados *notgelds* o billetes de emergencia, los cuales surgen en Europa en las primeras décadas del pasado siglo, principalmente en Alemania y Austria-Hungría. La razón de su existencia es la escasez de monedas debido a que la Primera Guerra Mundial fue una guerra de desgaste y el metal debía ser destinado a fines militares, casi agotándose; además, tenemos las posteriores y durísimas imposiciones económicas del Tratado de Versalles (firmado el 28 de junio de 1919). Sus condiciones fueron tan humillantes desde el inicio de las negociaciones que los tripulantes de la Armada alemana, anclada en las islas Orcadas, hundieron sus propios buques el 21 de junio de 1919 en respuesta al ultraje (de 70 navíos sólo quedó a flote uno).

Los *notgelds* no eran emitidos por el Reichsbank (Banco Central de Alemania, radicado en Berlín), sino por cajas de ahorros, municipios (como es en este caso la ciudad de Emden, sita en Baja Sajonia, junto a la desembocadura del río Ems) y empresas públicas y privadas (como la naviera Hugo Stinnes Linien de Hamburgo, la cual sigue existiendo en la actualidad). No eran medios de pago legales, pero sí aceptados dentro de las zonas donde eran emitidos y, en algunos casos, tenían fecha de caducidad. Las emisiones pueden cifrarse en miles y, a pesar de su escaso valor económico, lo compensan con una gran imaginación en sorprendentes diseños. Así tenemos leyendas locales (algunas se cuentan a través de billetes de distintos valores de la misma serie, como en capítulos), heráldica (es mítica la referente a países escandinavos), referencias medievales, edificios históricos, animales salvajes y de granja, soldados, chistes de pescadores (como con el billete de 50 *pfennigs* de Fürstenberg emitido en 1921), entre otros muchos temas. Imaginación ante la oscuridad.

Al comandante del *SMS Emden*, capitán de fragata (*fregattenkapitan*) Karl Fiedrich Max von Müller (1873-1923), destinado en el protectorado alemán de Tsingtao, no le costó mucho convencer al vicealmirante Maximi-

lian Graf von Spee para que le permitiera separarse de la escuadra y actuar con total libertad en el Pacífico sur y en el Índico. Para Von Müller, mientras la flota del Pacífico regresaba a Alemania alcanzando el Atlántico, era fundamental que alguien se quedara por allí para hacer todo el daño posible al tráfico mercante enemigo, atacando sus líneas de abastecimientos; eso sí, respetando a las naciones neutrales y los tratados internacionales a rajatabla. Era un plan arriesgado, sin duda alguna, pero alguien debía hacerlo. A pesar del poderío de la Kaiserliche Marine, todavía no había nadie que le soplara a la Marina británica. Había que cumplir las palabras del hombre que creó la Marina imperial alemana, el almirante Alfred von Tirpitz: «Seremos menos, pero seremos mejores».

Von Spee no partió a bordo del SMS *Scharnhost* muy tranquilo, pero se izaron las banderas para dar el siguiente mensaje: «*EMDEN*. Destacarse. Buena suerte». Honor y emoción se expresarían en los rostros de los tripulantes del, a primera vista, casi indefenso crucero ligero al oír los vítores de los compañeros que partían hacia la patria, quizá para no volverlos a ver nunca más. El SMS *Emden* ya tenía su patente de corso.

Como características generales de la nave, destacar un desplazamiento de 3.364 t (4.268 t a plena carga), 118,3 metros de eslora, 13,4 metros de manga y 5,55 de calado. Su armamento se centraba en 10 cañones de 105 mm, ocho de 52 mm y dos tubos lanzatorpedos. Alcanzaba una velocidad de 24 nudos y tenía una dotación de 394 hombres.

¿Cómo un único buque de guerra sería capaz de hacer algo en medio del océano más grande del mundo? Quien tuviera noticia de ello a través de los periódicos tildaría este hecho, seguramente, de locura, pero el SMS *Emden* se convirtió en la presa más codiciada de las escuadras británicas, francesas, rusas y japonesas destacadas en su radio de acción. En poco más de tres meses que duraron sus aventuras corsarias logró paralizar todo el comercio naval entre la metrópoli y la India (llegando a atacar Madrás), disfrutando de alguna anécdota curiosa, como la de ser recibidos con todos los honores en la colonia británica de isla de Diego García donde, habiendo ya estallado la contienda, no tenían ni idea de lo que pasaba en el mundo. Von Müller, seguramente muy divertido, no dudó en agradecer el cariño y atenciones recibidas, así como el avituallamiento. Tanto entonces como en sus capturas, el comandante alemán es recordado por su buen trato con los prisioneros y enemigos. Caballerosidad unida a la audacia, valentía y, ¿por qué no?, picaresca en ese último caso. Por suerte, esto es algo que se mantuvo y que era normal entre los oficiales alemanes, incluso en la época de la Kriegsmarine; siempre supieron poner un muro entre ellos y los ideales nacionalsocialistas de Hitler.

El SMS *Emden* tenía un arma que lo hacía muy poderoso. No hablo de cañones, sino de un aparato de TSH (telegrafía sin hilos) muy potente. Cuando iba a por un mercante, captaba los mensajes de socorro y era capaz de calcular la distancia en la que se encontraba el buque de guerra enemigo más

cercano que los recibía. Era imprescindible saber de cuánto tiempo se disponía para hacer desaparecer sus penachos de humo en el horizonte. Pero fue esto mismo lo que causó su ruina al intentar destruir la estación de comunicaciones de Direction Island, en Cocos, la cual unía Australia con el mundo. Los telegrafistas del *Emden* calcularon mal la llamada de socorro que partía de la isla y no se dieron cuenta de que tenían en el horizonte al HMAS *Sydney*. Von Müller se confió, y cuando se quiso dar cuenta era demasiado tarde, aunque no se fue sin presentar batalla en una lucha que tenía perdida de antemano.

Para el comandante lo primero era su tripulación, así que cuando la sala de calderas fue alcanzada ordenó embarrancar la nave. Posteriormente se quemó la bandera de combate. En la batalla, el SMS *Emden* tuvo 178 bajas (134 muertos y 44 heridos). Aunque la destrucción del crucero alemán fue gratamente recibida en el Reino Unido, tampoco hubo inconveniente en la petición que hizo el First Lord del Almirantazgo, Sir Winston Churchill: permitir que Von Müller y sus oficiales conservasen sus sables por el honor y valor de los que hicieron gala en la batalla y durante todo lo que duró su guerra de corso.

Es una sensación propia, pero esta historia es casi como una exquisita novela de aventuras en el mar. En ocasiones sólo faltaba que Von Müller se pareciera a Jack Aubrey y hubiera algún Stephen Maturin por su camareta tocando el violonchelo. No sé si he dado cuenta de todo lo necesario para que sientan una de las mayores aventuras del siglo que no hace mucho vimos morir, el cual fue testigo de lo mejor y peor del ser humano.

Hr. Ms. *Sumatra*

Seguimos navegando en mares de aventuras, pero ya en la Segunda Guerra Mundial, con un billete que circuló en las Indias orientales neerlandesas (hoy Indonesia) con fecha de 2 de marzo de 1943. Un billete de marcado carácter militar, no sólo por que aparezca el crucero Hr. Ms. *Sumatra* de la clase *Java* a toda máquina, ya que se hace referencia también al Ejército del Aire (un piloto junto a su caza) y Tierra (un infante), todo ello en un intento, a través de estos papeles, de seguir impulsando lo que proclamaba la reina Guillermina de los Países Bajos: resistir y combatir a la Alemania nazi que subyugaba a la metrópoli.

Los cruceros de la clase *Java* (los gemelos *Java* y *Sumatra* —el *Celebes* no terminó de construirse—) seguían la tradición de los buques de guerra alemanes, buscando un diseño claro y eficiente contra su enemigo reconocido: Japón. El diseño corrió a cargo de la Germaniawerft (Kiel).

El Hr. Ms. *Java*, construido en el Nederlandse Scheepsbouw Mij (Amsterdam) y botado el 29 de diciembre de 1920, tuvo multitud de problemas en cuanto a su maquinaria y, por ello, nunca tuvo misiones principales. Tenía un

Reverso del billete de cinco *guldens* de las Indias orientales neerlandesas, donde se aprecia el Hr. Ms. *Sumatra.*

desplazamiento de 6.670 t (8.078 t en plena carga) y unas dimensiones de 155,30 metros (eslora), 16 metros (manga) y 6,22 metros (calado). Su armamento se fundamentaba casi exclusivamente en 10 cañones de 150 mm y una batería antiaérea de seis cañones de 40 mm, entre otros. Alcanzaba una velocidad de 31 nudos y tenía una dotación de 526 hombres. Durante la neutralidad de Holanda, el Hr. Ms. *Sumatra* estuvo al mando del capitán C. H. Brouwer y se dedicó principalmente a la escolta de mercantes nacionales y alemanes por las aguas territoriales de los Países Bajos.

Una vez abierta la brecha de la guerra contra Alemania en mayo de 1940, el *Sumatra* se las vio y deseó para abandonar aguas holandesas y poner proa a Inglaterra, siendo en estos momentos su principal misión llevar a bordo a la princesa Juliana y a sus hijas camino del exilio, siendo escoltado por el *Jacob van Heemskerck.* Acabará integrándose en una escuadra británica en el Caribe y Atlántico, de América a África, dedicado a la interceptación de mercantes alemanes, prácticas de tiro y en dar caza al buque corsario enemigo *Widder.*

En octubre de 1940 llega a Tandjong Prior (Batavia) y entra en carena en Soerabaja. Aunque no se espera que vuelva al servicio, regresa a la actividad en enero de 1942, siendo asignado al 5.º Escuadrón de Cruceros, y en abril de 1944 es transferido a la Marina Real británica, bajo el mando del capitán G. H. Sutcliff. Sus días terminan el 14 de febrero de 1951 al ser vendido en subasta como chatarra junto a otros buques.

Fotografía del Hr. Ms. *Sumatra* a toda máquina en el estrecho de Madura de la que se obtiene el grabado para el billete de cinco *guldens*.(Fotografía obtenida de la página *web Royal Netherlands Navy Warships of World War II*).

USS *Thomas A. Edison*

No tengo la menor duda de que el billete del que hablaré a continuación ha sorprendido a todos los lectores de la REVISTA. Si ya dije que era difícil encontrarse con buques de guerra, mucho más lo es si hablamos de un submarino y, encima, nuclear: El USS *Thomas A. Edison* (SSBN 610), submarino SSBN de la clase *Ethan Allen* (con capacidad de lanzamiento de misiles balísticos).

Este no es un billete de uso corriente, sino un *military payment certificate* o MPC, es decir, de uso exclusivamente militar. Como podemos ver en la parte inferior, y traduciendo al castellano: «Sólo para uso en establecimientos militares de los Estados Unidos por personal autorizado de los Estados Unidos, de acuerdo con las normas y regulaciones aplicables». Este ejemplar en concreto, de cinco centavos, es de la serie 681, la cual circuló entre el 11 de agosto de 1969 (poco más de medio mes antes de la llegada a la Luna) y el 7 de octubre de 1970 en Vietnam, en uno de los periodos de mayor impopularidad de la guerra, cuando salta a la opinión pública la confirmación de que en la aldea vietnamita de My-Lay fueron asesinados a sangre fría por el Ejército estadounidense más de cien nativos, en su mayoría mujeres, ancianos y niños.

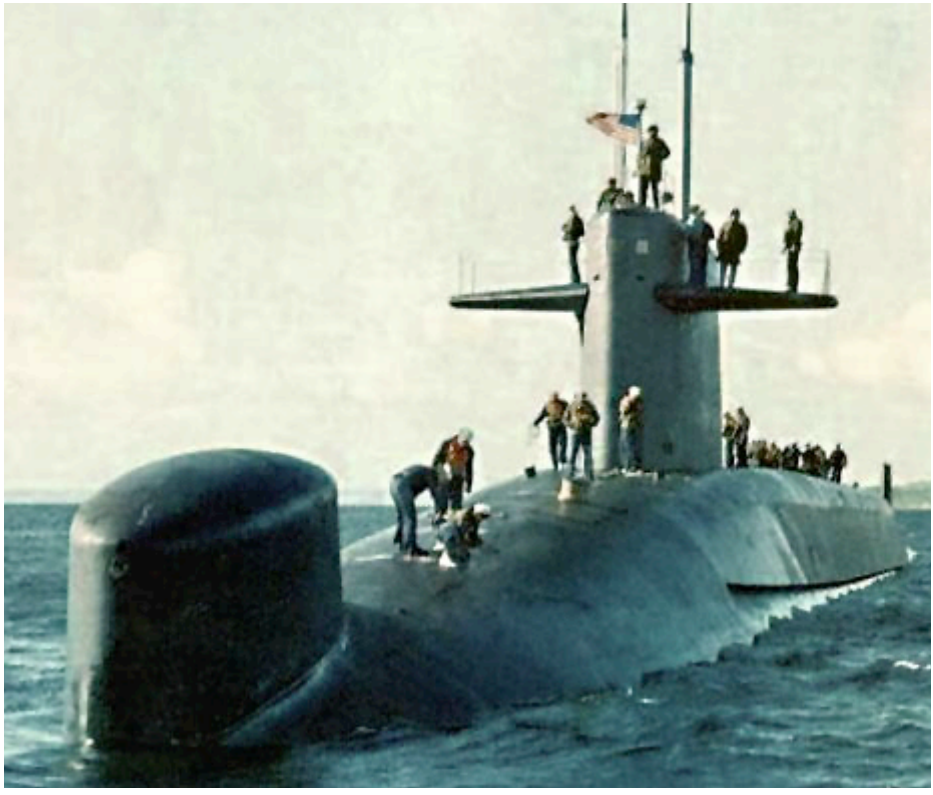
Este diseño, bordeado por una trama grecorromana que asemeja las olas

del mar haciendo de marco, y con un grabado realizado por Edgard R. Felver en 1966 tomando como modelo una foto del USS *Thomas A. Edison* hecha por el capitán Charles M. Young (comandante de la *Blue Crew* que acabada de ser relevada por los hombres del capitán de la *Gold Crew*, Walter Dedrick) en Escocia en el año 1963, en Firth of Clyde, no muy lejos de la base de Holy Loch, donde concluyó su primera patrulla atlántica. En el grabado se elimina la dotación de la cubierta (gracias al cartagenero Jorge Bañón por facilitarme estos detalles y la identidad del buque en sí). Se empleó en valores inferiores a un dólar (en el cual aparece un piloto de combate en el anverso y cuatro *jets* F-100 *Super Sabre* en el reverso) y así los tenemos con marco en verde (cinco céntimos), morado (10 cts), rojo (25 cts) y marrón (50 cts), con los reversos a juego, con un astronauta en pleno paseo espacial.

El mundo de los *military payment certificates* es muy extenso y complejo, no sólo en los Estados Unidos de América, sino también en otros países. A esto hay que añadir los certificados de campos de concentración, llamados POW *(prisoner of war)*. Éste no es un terreno en el que me haya detenido mucho, aunque hay preciosidades como los certificados aliados en Francia durante la Segunda Guerra Mundial.

Algo que admiro de los americanos es su especial devoción hacia las personas de renombre que han aparecido a lo largo de su corta pero intensa Historia, así como de los buques de guerra. Museos flotantes (entre los que destaca el USS *Constitution*, aún en activo en el listado de la Marina) y un largo número de buques llenos de nombres, como es el de nuestro caso: el gran inventor norteamericano Thomas Alva Edison (Milán, Ohio, 1847-West Orange, Nueva York, 1931), que nos dio creaciones tales como el fonógrafo, el

Anverso del *Military Payment Certificate* de cinco centavos de la serie 681 con el grabado del submarino SSBN 610 USS *Thomas A. Edison*.



Fotografía del USS *Thomas A. Edison* tomada en Firth of Clyde. (Fotografía obtenida de *internet* cuya autoría se le atribuye el capitán Charles M. Young).

microteléfono, el megáfono, el kinetoscopio o la lámpara eléctrica de incandescencia, entre otras que nos tomaría mucho tiempo referir.

Su quilla fue puesta el 15 de marzo de 1960 en Groton (Connecticut) en los astilleros de la Electric Boat Division (General Dynamics Corp.); botado el 15 de junio de 1961 y amadrinado por la Madeleine Edison Sloane (primera hija del segundo matrimonio del genial científico que da nombre al SSBN 610) y entregado el 10 de marzo de 1962. Su desplazamiento en superficie era de 6.900 t, mientras que en inmersión era de 8.000 t. Sus dimensiones eran de 124 metros de eslora y 10 de manga. Su armamento se componía de 16 misiles Polaris y cuatro tubos lanzatorpedos. Alcanzaba una velocidad de 20 nudos en superficie y poseía una dotación de 110 hombres. Armado con misiles Polaris se le encomienda una serie de 17 misiones de patrulla en el océano Atlántico en cuatro años. Entre 1968 y 1973 operó en los puertos de

Nueva Londres (Connecticut) y la base de Rota, Cádiz (alguno de los lectores que estuvieron destinados allí lo recordarán seguramente), con un total de 19 patrullas atlánticas; pero ese último año es transferido a la flota del Pacífico (en 1980 este submarino tiene base en Guam).

Sus últimos quince años de existencia se me antojan un tanto tristes. Entre desmantelaciones y misiones inferiores, se le reclasifica el 6 de octubre de 1980 como submarino de ataque SSN 610 y es usado como aula flotante de entrenamiento (lo cual tampoco es que esté mal). En 1996 entra en el programa de reciclado de buques y submarinos nucleares de la Marina de los Estados Unidos y causa baja definitiva el 1 de diciembre de 1997.

Llegado a este punto, «ya estamos maniobrando para atracar en nuestro arsenal» y espero que hayan disfrutado de esta, para mí y seguro que para ustedes, curiosa travesía a lo largo del mundo y del tiempo, rompiendo olas en mares distantes, a bordo de buques de guerra, aunque sin salirnos de los cuerpos de unos frágiles billetes de banco.

BIBLIOGRAFÍA

BAAMONDE, Ángel: *Billetes del mundo*. Unidad Editorial, S. A. Madrid, 2003.

K. BAUER, Jack, y ROBERTS, Stephen: *Register of Ships of the US Navy, 1775-1990: Major Combatants*. Greenwood Press. Westport (Connecticut), 1991.

FERIA, Rafael: *Historia del dinero.* Lunwerg Editores y Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. Madrid, 1999.

AA. VV: *Crónica del Mundo*. Plaza & Janes Editores, S. A. Barcelona 1987.

AA. VV: *Diccionario Enciclopédico Abreviado.* Vol. 1. Plaza & Janes Editores, S. A. Barcelona, 1964.

Acero y vapor. http://www.historialago.com/aceroyvapor.htm

Royal Netherlands Navy Warships of World War II. *http://www.netherlandsnavy.nl/*

http://es.wikipedia.org/

EL ABANDONO DE BUQUE

Ensayos a escala real para la obtención de datos del movimiento de personas en situaciones de emergencia

José María RIOLA RODRÍGUEZ (Ing.)

Francisco Javier PÉREZ VILLALONGA (Ing.)

EL futuro Naval Ship Code (NSC), normativa de seguridad para buques de guerra equivalente a la Convención SOLAS, exige demostrar, por medio de modelos de simulación matemática, que es posible evacuar a toda la dotación y abandonar el buque en un tiempo predeterminado.

El empleo de este tipo de herramientas de análisis del proceso de evacuación es frecuente en industrias como la construcción civil o la aeronáutica y, desde 2002, obligatoria en el caso de los buques de pasajeros. Sin embargo, su aplicación a los buques de guerra no está exenta de dificulta-

des dadas las especiales características de este tipo de buques junto con la falta de datos y parámetros específicos.

La Dirección General de Armamento (DGAM) y el Gabinete de Investigación Militar Operativa (GIMO) han iniciado un programa de adquisición de datos por medio de ensayos a escala real y el empleo de identificadores de radiofrecuencia (RFID), que permitirá incrementar el conocimiento de los factores que afectan al proceso de evacuación de un buque de guerra y, en definitiva, mejorar la seguridad de sus dotaciones.

Antecedentes

Del mismo modo que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS) y las resoluciones de la Organización Marítima Internacional (IMO) son referentes en materia de seguridad para los buques de carga y pasaje; el futuro Naval Ship Code (NSC) lo será para los buques de guerra de los países miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y sus aliados.

Esta normativa está siendo desarrollada por el equipo especializado Naval Ship Safety and Classification del Maritime Capability Group MCG/6 de la OTAN, con el que colaboran un total de 25 armadas y nueve sociedades de clasificación, y está prevista su publicación como ANEP-77 a mediados de 2008.

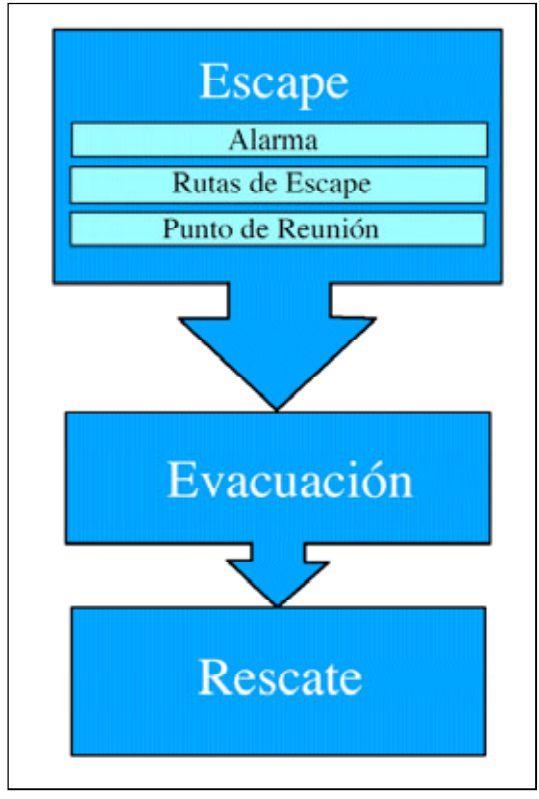
El buque de guerra se proyecta y construye tratando de maximizar su capacidad de supervivencia. Sus dotaciones son adiestradas para que, en caso de recibir daños, puedan recuperar la capacidad de combate del buque y cumplir, en la medida de lo posible, la misión asignada. Sin embargo, aunque sea una posibilidad remota y tradicionalmente considerada como el último recurso, puede llegar a ser necesario ordenar el abandono del buque para poner a salvo su dotación. El éxito del proceso de abandono del buque y las posibilidades de supervivencia de los miembros de la dotación dependen, en gran medida, de que los medios de salvamento hayan sido correctamente proyectados, construidos y mantenidos.

El Capítulo VII del NSC, denominado «Escape, Evacuación y Rescate» (EER), está dedicado al proceso de abandono del buque y los medios de salvamento, siendo éste uno de los que más directamente se perciben como relacionados con la seguridad de las dotaciones. Este capítulo, al igual que el resto del documento, sigue la metodología denominada Estándares Basados en Objetivos (GBS), por lo que, en primer lugar, define con claridad lo que se espera de los medios de EER de un buque de guerra:

«La disposición, sistemas y equipos para el Escape, Evacuación y Rescate de las personas embarcadas serán proyectados, construidos y mantenidos de tal manera que faciliten:

— El escape efectivo de todas las personas embarcadas desde los compartimentos que ocupan hasta un lugar seguro en caso de un accidente o emergencia previsible, hasta que cese la amenaza.
— La evacuación efectiva del buque.
— La recuperación efectiva de los náufragos.»

El NSC se caracteriza por adoptar normativa civil, siempre que sea posible y debidamente adaptada, especialmente aquella generada por la IMO para los buques de carga y pasaje. En este sentido sugiere que el análisis del proceso de abandono del buque de guerra se lleve a cabo siguiendo la misma metodología empleada en buques de pasajeros:



Secuencia del abandono de buque.

(…) The Escape and Evacuation Analysis shall be undertaken in accordance with the philosophy described in IMO MSC Circular 1033 «Interim guidelines for evacuation analysis for new and existing passenger ships» (…).

Si bien estamos ante dos áreas aparentemente similares, la evacuación del buque de pasaje y la del buque de guerra, y contamos con una metodología extensivamente empleada en el ámbito civil como es la mencionada resolución IMO, y su empleo en el ámbito del buque de guerra no es inmediata y requiere una cuidadosa evaluación de los datos y parámetros empleados en la simulación.

El problema de la evacuación del buque de guerra

El problema de la evacuación de una estructura ocupada por individuos consiste en facilitar el desplazamiento de todas las personas, en un tiempo adecuado, hasta un emplazamiento seguro, ante la declaración de una emergencia o en previsión de la misma, con suficientes garantías de seguridad.

El tiempo en que es posible lograr el completo abandono de la estructura debe ser inferior, por ejemplo, al tiempo que es capaz de soportar la estructura de un edificio el fuego antes de colapsar o el tiempo que es capaz de mantenerse adrizado y a flote un buque averiado por una varada. El cálculo y la estimación de este tiempo es el objetivo del análisis del proceso de evacuación y el que nos permitirá analizar diferentes alternativas de diseño y optar por la solución más eficiente.

El problema de la evacuación es complejo y se caracteriza por una serie de factores, como son: la configuración de la estructura, las características de la población a evacuar, el procedimiento a seguir durante la evacuación o el entorno en el que transcurre, que modifican el comportamiento de los individuos durante su tránsito hasta un lugar seguro. De este modo, no cabe

Principales factores que afectan al cálculo del tiempo necesario para evacuar un buque de guerra.

esperar que la evacuación de un hotel ante un mismo incendio concluya en el mismo tiempo si está ocupado por adolescentes que si lo habitan personas mayores.

Los buques de guerra se caracterizan por tener pasillos estrechos, en los que abundan los elementos estructurales, equipos y material de seguridad que reducen aún más su anchura. Estos pasillos están interrumpidos por puertas y escotillas con el objeto de asegurar la estanqueidad del buque. Las cubiertas están conectadas por medio de escalas de 60 grados de inclinación que acaban en una escotilla o boca de lobo. Sus dotaciones son disciplinadas, conocen el buque, realizan frecuentes ejercicios de seguridad interior y están adiestradas para seguir el procedimiento previsto en el Plan de Abandono del Buque (PAB), dirigiéndose a las balsas que tienen asignadas.

Siendo primordial reparar las averías sufridas y continuar combatiendo, es muy probable que cuando se dé por perdido el buque y se ordene su abandono éste transcurra en condiciones extremas, debido a la extensión del fuego y la inundación.

Aunque en situaciones reales de emergencia el comportamiento humano se caracteriza por un amplio abanico de posibles conductas, existe una serie de diferencias básicas cuando el personal a evacuar son las dotaciones o tropas embarcadas en un buque de guerra. La experiencia indica que la mayoría de pasajeros no comienza a moverse inmediatamente al oír la señal de alarma, mientras que cabe esperar una reacción mucho más rápida en un buque con una dotación adiestrada.

Otra diferencia importante la encontramos en que las personas poco habituadas a un edificio o buque tratan de salir por donde han entrado, aunque exista una salida más próxima, haciendo caso omiso a señales que no les son familiares y sin prestar atención a los carteles que indican las rutas de escape.

Son, en definitiva, condiciones muy distintas a las que cabe esperar en un buque de pasajeros, en el que prevalece la seguridad del pasaje, para lo cual ha sido desarrollada la circular 1033 de IMO (1) y que el NSC sugiere emplear como referencia. Sucede, además, que tanto la metodología como los datos propuestos por IMO tienen su origen en las normas prescriptivas de la NFPA para el análisis del proceso de evacuación de edificios.

Paradójicamente, y si se desconoce el origen de la normativa, se podrían estar aplicando métodos y datos obtenidos en el campo de la edificación civil al problema que nos ocupa: el buque de guerra.

---

(1) Datos obtenidos de las escaleras, pasillos y puertas de edificios civiles en tierra y extraídos de la publicación SFPE *Fire Protection Engineering Handbook*, 2.ª edición, Asociación Nacional de Prevención de Incendios (NFPA), 1995. IMO/MSC Circ. 1033, p. 7.

Evolución de los datos y la metodología empleada para el análisis del problema de la evacuación.

Características del movimiento de las personas

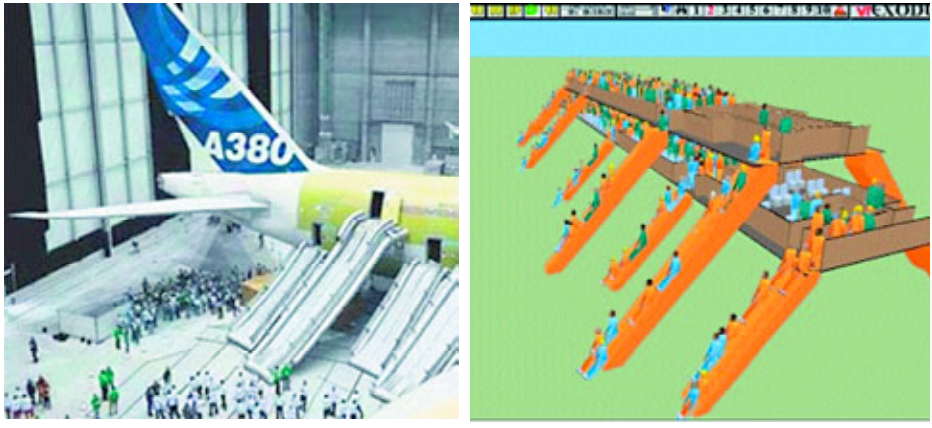
Uno de los principales retos a los que se enfrenta el ingeniero al proyectar una estructura (edificio, buque, etc.) que puede llegar a ser ocupada por un elevado número de personas es el de lograr un flujo eficiente de entrada y salida, así como de circulación por el interior de la misma en condiciones normales de operación y, al mismo tiempo, garantizar la seguridad de los ocupantes permitiéndoles alcanzar un emplazamiento seguro en caso de emergencia.

El empleo de modelos matemáticos de optimización y simulación del movimiento de personas es una herramienta cada vez más empleada, ya que permite analizar el problema de la evacuación de la estructura mucho antes de que esté construida, facilitando la introducción de modificaciones durante la fase de proyecto con un menor impacto en el coste.

En algunas industrias, como la aeronáutica, es necesario demostrar por medio de un ensayo a escala real que es posible evacuar la aeronave en un tiempo máximo, generalmente 90 segundos. Este tipo de pruebas, a pesar de ser obligatorias, presentan importantes limitaciones, como son la falta de realismo, la dificultad que existe para recrear una situación de emergencia sin poner en riesgo a los participantes, y que sólo pueden realizarse una vez finalizada la construcción de la primera unidad.

La mayor parte de los modelos de movimiento de personas durante el proceso de evacuación asignan a los individuos una velocidad inicial, que depende únicamente de sus características físicas. Esta velocidad inicial se ve alterada en función de las interacciones entre individuos (a mayor densidad de ocupación, menor velocidad de avance), interacciones con la estructura (estrechamientos, escalas, cierres, etc.) e interacciones con el entorno (baja visibilidad, presencia de humo y gases tóxicos, etcétera).

Las primeras investigaciones en este campo datan de 1937, año en el que el Instituto de Arquitectura de las Artes de la Unión Soviética publica las conclusiones de un estudio basado en la observación del flujo de personas en más de 200 edificios públicos. En este estudio se recomienda emplear una



Ensayo a escala real de la evacuación de un *A-380* y simulación realizada por medio de AirExodus del Fire Safety Engineering Group de la Universidad de Greenwich .
Fuente: *http://a380.lufthansa.com* y *http://fseg.gre.ac.uk*

velocidad de circulación horizontal de 0,266 m/s y una reducción del 20 por 100 cuando descienden por escaleras.

También en la Unión Soviética, entre los años 1946 y 1948, el Instituto del Servicio de Protección Contraincendios de la Unión Soviética (VNIIPO) llega a la conclusión de que un factor determinante en la velocidad de circulación es el área ocupada por las personas, y que ésta depende, en gran medida, de la edad y la indumentaria.

En 1958 el London Transport Board (LTB) publica el estudio sobre la velocidad de las personas al circular por andenes (London Tranport Board, 1958). Tras analizar el movimiento de las personas en andenes y trenes, el LTB llega a la conclusión de que tanto la velocidad de circulación como el flujo van en función de la densidad de ocupación. En este caso, la velocidad inicial de las personas cuando están suficientemente espaciadas es de 1,56 m/s, disminuyendo hasta que se alcanza una densidad de ocupación de 3,6 personas/m^2, momento en que se considera que existe congestión.

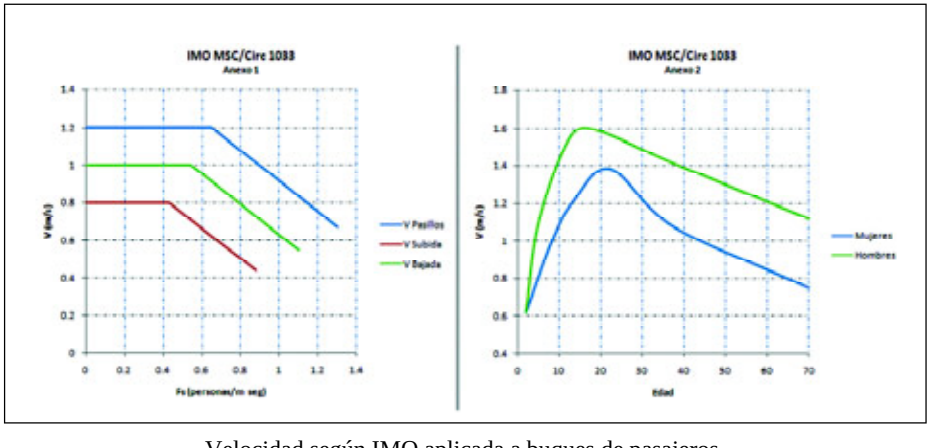
Una referencia obligada en el campo del movimiento de las personas es el trabajo de Predtechenskii y Milinskii (*Predtechenskii & Milinskii*, 1969) inicialmente publicado en Moscú y posteriormente traducido al inglés en 1978. Estos investigadores llevaron a cabo más de 3.500 experimentos y mediciones para determinar la relación entre la velocidad y la densidad de ocupación de un espacio. Según estos autores, la velocidad inicial es de 0,950 m/s y disminuye con la tasa de ocupación del recinto.

A partir de los años 70 el investigador canadiense J. Pauls observa numerosos simulacros de evacuación de edificios de oficinas y el movimiento de

multitudes durante los Juegos Olímpicos de Montreal, comparando los valores reales con los obtenidos por medio de distintos modelos teóricos. Las conclusiones de su estudio se incorporaron al SFPE *Fire Protection Engineering Handbook* de la Asociación Nacional de Prevención de Incendios (NFPA) y las velocidades que sugiere son las empleadas por la IMO MSC/Circ. 1033 (Anexo 1-Método Simplificado) para calcular el tiempo de desplazamiento de los pasajeros en un buque. La velocidad inicial es de 1,2 m/s y disminuye a medida que aumenta el número de personas o disminuye el ancho del pasillo que atraviesan. Esta circular del Maritime Safety Committe del año 2002 sirve de guía para la realización de estudios de evacuación en diversos escenarios: de día y noche o con rutas limitadas por averías.

Los investigadores Ando, Ota y Oki llevaron a cabo en 1988 una serie de experimentos en estaciones de tren densamente ocupadas, llegando a la conclusión de que la velocidad, además de depender de la densidad de ocupación, era función del sexo y la edad de los individuos. Sus conclusiones se incorporaron al anexo 2 de la IMO MSC/Circ. 1033 (Anexo 2-Método Avanzado) como valores de velocidad sugeridos para determinar el tiempo de desplazamiento en buques de pasaje por medio de simulación.

Los principales estudios sobre el movimiento de las personas en condiciones normales, como los arriba mencionados, indican que la velocidad depende en gran medida del tipo de estructura y del espacio disponible para el desplazamiento, disminuyendo por tanto a medida que aumenta el número de individuos o disminuye el ancho del espacio atravesado. El espacio disponible también puede verse alterado en función de la indumentaria que lleven los individuos e incluso por aspectos culturales. Las características físicas de los individuos, especialmente su edad y el sexo, son otros factores determinantes a considerar.



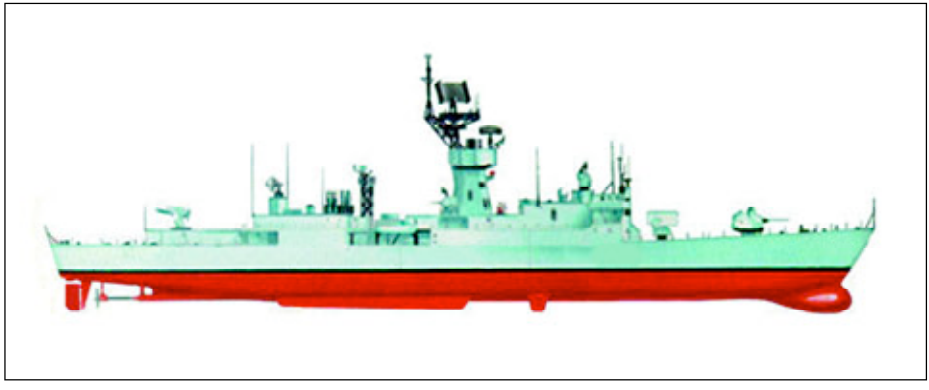
Velocidad según IMO aplicada a buques de pasajeros.

Las especiales características de los buques de guerra y sus dotaciones, que en poco se asemejan a las condiciones que podemos encontrar en las investigaciones arriba descritas, sugieren que los valores de velocidad que podemos obtener a bordo difieren de los propuestos por la IMO para su empleo en buques de pasaje. No se conocen hasta la fecha estudios específicos en buques de guerra salvo los llevados a cabo por la Escape and Evacuation Naval Authority (EENA) del Reino Unido a bordo de los HMS *Excellent* y HMS *Bristol* en 2005, cuyas conclusiones no son públicas, lo que supone una importante limitación a cualquier modelo de evacuación de este tipo de buques.

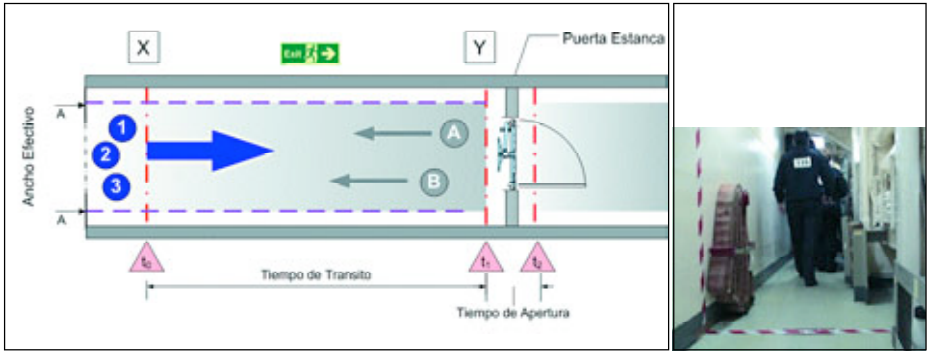
Ensayos a escala real en la fragata *Asturias*

Con el objeto de incrementar el nivel de conocimiento de las características del movimiento de las personas a bordo de buques de guerra se llevó a cabo una serie de experimentos a bordo de la fragata *Asturias* en los que participaron un total de 47 voluntarios: oficiales, suboficiales y marineros de la dotación distribuidos en una proporción similar a la que cabe encontrar en una unidad de superficie de la Armada. A los participantes se les entregó un dorsal para facilitar su identificación; reunidos en el comedor de marinería, se recopiló información sobre sus características físicas (edad, peso, estatura, etc.) y se les informó de la naturaleza de los ensayos, así como de la finalidad de los mismos.

Sobre la cubierta número 2 y en la cámara de calderas de popa se establecieron tres zonas de ensayos. La primera zona comprendía un tramo recto de pasillo, con una anchura aproximada de 800 mm que finalizaba en una puerta estanca cerrada. Los participantes avanzaban por el pasillo, a un buen paso sin



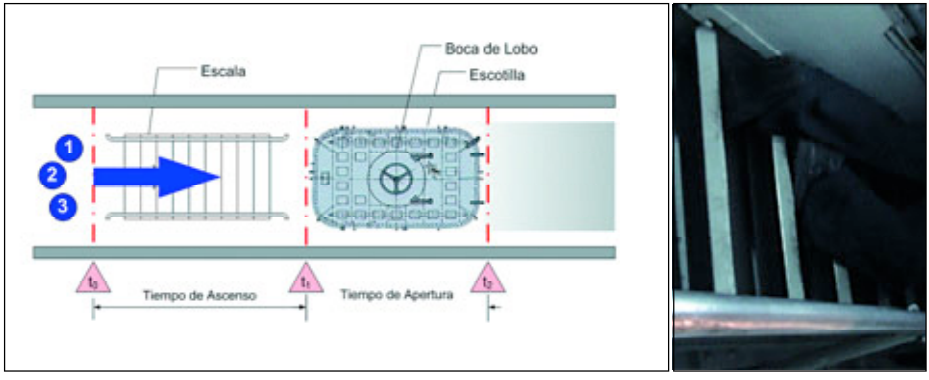
Fragata *Asturias*. Treinta años sirviendo a la Armada.



Esquema del experimento para la determinación de la velocidad de un pasillo.

llegar a correr, en grupos cada vez más numerosos, procediendo a abrir y cerrar la puerta estanca. Estos ensayos permitieron medir la velocidad a la que se desplazan por un pasillo, la dependencia de esta velocidad con las características físicas y el número de individuos que avanza a un mismo tiempo, así como estimar el tiempo necesario para abrir y cerrar completamente una puerta estanca.

Una segunda zona de experimentos se estableció en las proximidades de la escala de acceso a la cubierta principal. En esta zona los participantes debían subir y bajar por la escala, abriendo y atravesando la boca de lobo circular situada sobre la escotilla estanca. Estos ensayos permitieron medir la velocidad de subida y bajada, así como el tiempo requerido para atravesar una escotilla estanca.



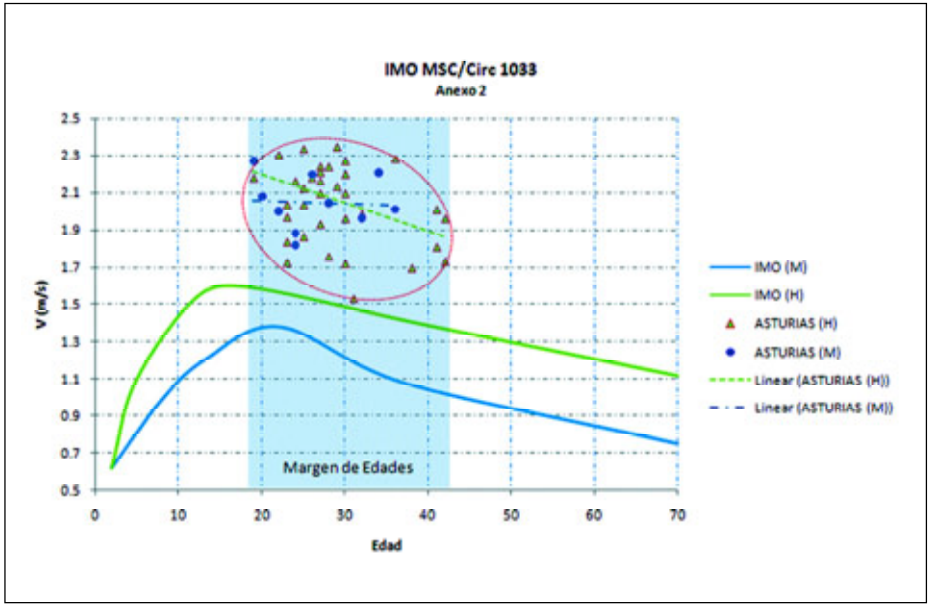
Esquema del experimento para la determinación de la velocidad en una escalera.

Finalmente, se estableció una tercera zona en el tronco de escape de la cámara de calderas popa, en la que los participantes debían ascender hasta la cubierta principal, saliendo al exterior por una escotilla estanca.

Durante una semana los miembros de la dotación de la fragata *Asturias*, a los que cabe reconocer y agradecer su excelente disposición y colaboración con las pruebas, recorrieron a buen paso las distintas zonas de ensayos definidas, lo que permitió recopilar gran cantidad de datos que fueron analizados posteriormente por medio de aplicaciones estadísticas. Además de datos inéditos, como es el tiempo necesario para abrir una puerta estanca, los ensayos a bordo de la fragata *Asturias* ponen de manifiesto que la velocidad a la que avanzan los hombres y mujeres de las dotaciones de buques de guerra está en el entorno de los 2 m/s, un 60 por 100 superior a la velocidad media estimada por IMO, y que presenta la misma tendencia a disminuir con la edad, tal y como muestra el gráfico siguiente.

Identificación por radio frecuencia (RFID)

Con el objeto de realizar nuevas mediciones en condiciones más próximas a las que cabe esperar en una situación de emergencia, como puede ser con el



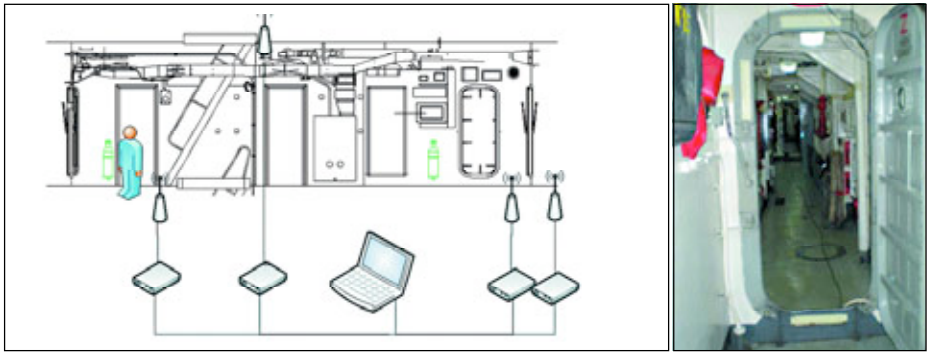
Velocidad en pasillos observada a bordo de la fragata *Asturias* comparada con la velocidad propuesta por IMO MSC/Circ. 1033 para buques de pasaje.

buque atravesado a la mar o en situaciones de baja iluminación, la Dirección General de Armamento (DGAM), a propuesta del Estado Mayor de la Armada, ha iniciado un programa para recogida de datos por medio de antenas e identificadores de radio frecuencia, en el que colabora la empresa zaragozana Inzacard S. L., especialista en sistemas de control de acceso.

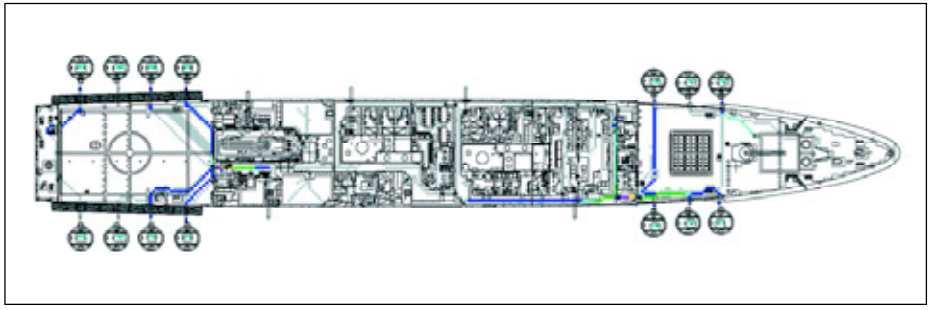
El empleo de la identificación por radio frecuencia se ha popularizado debido al abaratamiento de sus componentes, y hoy en día la podemos encontrar en las etiquetas de productos adquiridos en comercios, en el parabrisas de automóviles para el pago de peajes o implantada en animales domésticos. Su funcionamiento es simple: una etiqueta contiene los datos que identifican al objeto o individuo y genera una señal con esa información, que es captada por lectores y distribuida a un sistema informático que la almacena y emplea según las necesidades.

A finales de 2007 se probaron a bordo de la fragata *Asturias* diversas configuraciones de etiquetas y antenas de RFID de tipo activo, que transmiten y reciben en la frecuencia de 125 kHz, con un alcance de hasta tres metros. Una primera configuración, con antenas montadas en el techo de los pasillos y con etiquetas bajo los galones, fue descartada, ya que la detección dependía en buena medida de la altura del individuo. La segunda configuración, con antenas montadas sobre una fina base de metacrilato en el suelo y con etiquetas situadas en el tobillo del los individuos, ofreció muy buenos resultados, ya que con una potencia mínima de transmisión era posible detectar los momentos de paso con gran precisión.

El empleo de esta tecnología a bordo de los buques de guerra permitirá no solamente la obtención de datos imprescindibles para el análisis del problema de la evacuación, sino que también puede facilitar la labor de los equipos de control y salvamento en la localización de heridos o el establecimiento de rutas de escape dinámicas, función de la distribución de personal a bordo y las averías sufridas.



Esquema de la instalación de lectores de RFID a bordo de la fragata *Asturias*.



Identificación de zonas de mayor densidad de paso en la fragata *Álvaro de Bazán* por medio de la aplicación mExodus del FSEG de la Universidad de Greenwich.

Conclusiones

Los datos obtenidos a bordo de la fragata *Asturias* están siendo empleados por el Gabinete de Investigación Militar Operativa (GIMO) en modelos de optimización que determinan cuáles son las rutas de escape más eficientes y en modelos de simulación que permiten estimar el tiempo de evacuación del buque en diversas situaciones, identificando las zonas en las que pueden producirse aglomeraciones excesivas o contraflujos que dificultan el acceso a las balsas salvavidas

Estas pruebas, y el futuro empleo de la tecnología RFID, permitirán elaborar modelos cada vez más realistas e incrementar el nivel de seguridad de las dotaciones de los buques de la Armada, cumpliendo así lo exigido por el NSC.

BIBLIOGRAFÍA

BOXAL, P.; GWYNE, S.; FILIPPIDIS, L.; GALEA, E., y COONEY, D.: *Advanced Evacuation Simulation Software and its Use in Warships.* Human Factors in Ship Design, Safety & Operation (pp. 49-56). London (2005), UK: Royal Institution of Naval Architects.

BOXAL, P.; RUGLEY, G.; TER BEKKE, E., y HUMPHREY, R.: *Development of a NATO «Naval Ship Code».* Safety Regulations and Naval Class II. London (2005). The Royal Institution of Naval Architects.

FRUIN, J.: *Pedestrian Planning and Design*. New York (1971). Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners inc.

GALEA, E. (s. f.): *Predicting the evacuation performance of mass transport vehicles using computer models.* Recuperado el 24 de 12 de 2007, de *The Fire Safety Engineering Group: www.Greenwich.ac.uk/~lp03/TheFireGroup/galeamtx.html*

HOPPE, H.: *Based Standards - A New Approach to the International Regulation of Ship Construction.* WMU Journal of Maritime Affairs (2005) 4 (2), pp. 169-180.

INGRAM, T. J.: *Application of Commercial Ship Maintenance Philosophy to Naval Ships.* Obtenido de American Bureau of Shipping (2007).

International Maritime Organization. (2004). *Goal-Based New Ship Construction Standards*. IMO, Working Group on Goal-Based Standards at MSC 79. IMO.

International Maritime Organization. (2002). *Interim Guidelines for the Evacuation Analysis of New and Existing Passenger Ships*. IMO, Maritime Safety Committe.

International Maritime Organization. (1994). *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS). IMO.

National Fire Protection Association. (1995). *Handbook of Fire Protection Engineering*. Quincy, MA: SFPE.

PETERSEN, L.: *The Naval Ship Code. A New safety Standard for Naval Vessels?* Naval Forces mayo de 2005, pp. 90-95.

PREDTECHENSKII, W., & MILINSKII, A.: *Planning for Foot Traffic Flow in Buildings*. National Bureau of Standards 1969. US Department of Commerce. New Delhi: Amerind Publishing.

LOS INFORMES PERSONALES: UNA ASIGNATURA PENDIENTE

Francisco J. GALLEGO ARANDA

Introducción

LAS encuestas de personal realizadas por la Dirección de Personal de la Armada (DIPER) durante el año pasado ponen de manifiesto la escasa estima y comprensión, por parte de los militares de carrera de la Armada, del actual sistema de informes personales. Asimismo, se han planteado múltiples críticas sobre el sistema de informes personales, basadas sobre todo en el aspecto de motivación del personal. El problema del actual sistema es que es percibido como injusto por la mayoría. Como consecuencia, el sistema de evaluación implantado no motiva al personal a mejorar su rendimiento, y no sirve para elegir a los más adecuados de una forma clara, objetiva y percibida como justa por los afectados.

En los últimos años se ha observado en el legislador correspondiente una tendencia a incrementar los ascensos por selección tras procesos de evaluación del personal, que se ha visto consolidada en la ley recientemente aprobada. La idea básica de esta tendencia es que el tradicional sistema militar de ascensos por estricta antigüedad no es compatible con el perfil de carrera que se pretende implantar. Un perfil basado en la formación continua, tanto académica o técnica como práctica, y que por tanto debería tener su lógico reflejo en un sistema de evaluación continua de personal que fuera determinante en los ascensos. Aunque la idea es absolutamente acorde con lo que se debe esperar del militar de carrera en los tiempos actuales, está condenada a un rotundo fracaso si no se soluciona el problema planteado en el párrafo anterior, y que lejos de alcanzar los objetivos que pretende puede producir efectos en sentido contrario.

Hace algunos años, cuando el ascenso al «generalato» en el Ejército, o al «almirantazgo» en la Armada, era el único que se lograba por un sistema distinto al de la antigüedad, era frecuente encontrarse con coroneles o capitanes de navío notablemente defraudados, con la sensación de haber terminado

su carrera en un fracaso y convencidos además, casi siempre, de que todo había sido consecuencia de una injusta decisión. El criterio de elección de generales o almirantes siempre ha gozado de cierta discrecionalidad, propia de un cargo político o de confianza. Extender esta situación al resto de ascensos, tanto de oficiales como de suboficiales, sin cambiar el sistema de informes personales, será como extender o adelantar el efecto del que podemos llamar «síndrome del coronel fracasado» a todo el escalafón, con las demoledoras consecuencias en materia de motivación profesional.

Desde algunos foros se han lanzado propuestas de modificación del sistema de informes, la mayoría de las cuales parten del mismo problema de base, que es la aceptación de un modelo básico mal orientado. Por ello pienso, que, mientras no se modifique el modelo básico, pocas mejoras podrán lograrse.

En estas líneas se pretende empezar desde cero, asomándose a los distintos sistemas de evaluación que se practican en el mundo de la empresa y en otras organizaciones y, en base a estas enseñanzas, configurar un modelo nuevo que responda a las necesidades reales de nuestra Organización. Para ello, se analizarán de forma somera las ventajas e inconvenientes de las diversas técnicas, se analizará por qué el sistema empleado en las Fuerzas Armadas está siendo tan cuestionado, y se propondrá un nuevo modelo de acuerdo con las conclusiones obtenidas.

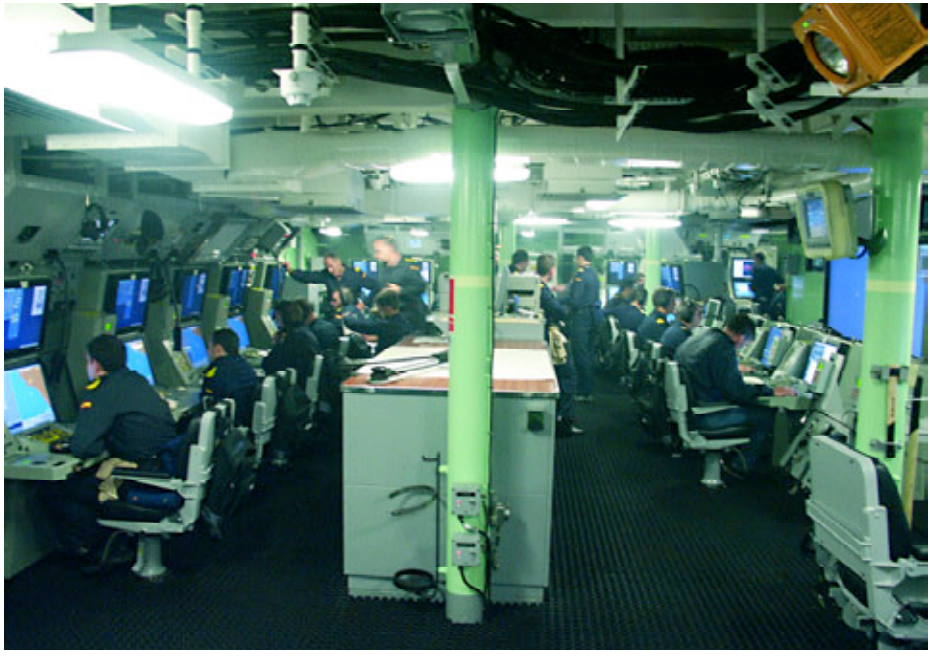
Sistemas de evaluación

De acuerdo con los principios elaborados por la doctrina del mundo de la empresa, y especialmente por A. Bazinet, las ideas generales que se van a describir a continuación deben regir los sistemas de evaluación de personal.

El objetivo de todo sistema de evaluación es mejorar el rendimiento del personal y, subordinado a esto, promover el desarrollo de la carrera profesional específica y ayudar a la Organización a descubrir problemas externos a la misma que afecten al rendimiento del personal y errores en la concepción de los puestos de trabajo.

Para lograr un sistema satisfactorio debe tenerse en cuenta:

— Los sistemas de informes deben basarse en elementos relacionados con la tarea a desempeñar. Si se califican otros, si se introducen factores ajenos, el resultado es imprevisible y subjetivo. Por tanto, sólo deben calificarse elementos directamente relacionados con el puesto.
— Deben servir de estímulo al evaluado para mejorar su trabajo.
— Los sistemas de calificación deben estar estandarizados para reducir arbitrio y subjetividad.



Los sistemas de informes deben basarse en elementos relacionados con la tarea a desempeñar.

— Debe intentarse emplear criterios objetivos para la evaluación. Denominamos criterios objetivos a aquellos que pueden ser comprobados por cualquiera. Si no es posible, deben al menos minimizarse sus efectos empleando técnicas adecuadas y una buena formación de los evaluadores. Los criterios subjetivos producen resultados de baja precisión, al estar condicionados por la posición psicológica del evaluador.
— Existen dos métodos de observación: directa e indirecta. Siempre que se pueda debe emplearse el primero, especialmente si los criterios son subjetivos.

Si el lector no se ha despistado ya se habrá dado cuenta de que el sistema de informes de la Armada no cumple algunos de estos criterios. En el mundo de la empresa la evaluación comparativa la pueden hacer muy pocos evaluadores; como forzosamente necesitan datos que no pueden recabar de forma directa, utilizan técnicas para obtener la información necesaria sobre los evaluados. En este sentido debemos diferenciar, a partir de ahora, entre informadores y evaluadores. Los informadores están cerca del evaluado, ellos recogen los datos, y los evaluadores los analizan y evalúan. Con el sistema emplea-

do en la Armada, los informadores recogen datos, los evalúan y remiten la información evaluada a un organismo que se limita a sumar, calcular y reordenar.

Pero volvamos a la doctrina de recursos humanos del mundo empresarial. Los evaluadores necesitan ciertas técnicas para cumplir su cometido; y existen varias. Pero debe tenerse en cuenta que, como dice A. Bazinet, establecer un sistema de evaluación no es importar una técnica, sino adaptar las técnicas a la estructura y funcionamiento de la organización, al desarrollo pretendido de la carrera profesional del evaluado y a las características de los individuos y del ambiente de trabajo. Por tanto, en un mismo sistema se pueden utilizar y combinar varias técnicas dependiendo de los objetivos pretendidos. Algunas de las técnicas de evaluación son: escalas de puntuación, listas de verificación, selección forzada, registro de elementos críticos, calificación por objetivos, evaluaciones psicológicas y centros de evaluación. Las técnicas citadas consisten en:

— *Escalas de puntuación*. Se asigna un número según una escala a cada empleado, de acuerdo con su valía, y se les reordena. Este método es muy subjetivo y no sirve para mejorar el rendimiento ni para valorar capacidades concretas. Las empresas lo usan para distribuir mejoras

Se evalúa al individuo mientras realiza sus cometidos, rellenando unas listas de comprobación.

salariales. Ésta es la única técnica que se usa en nuestro sistema, con el problema añadido del elevado número de evaluadores.

— *Listas de verificación*. Se evalúa al individuo mientras realiza sus cometidos, rellenando unas listas de comprobación. Las listas son enviadas al Departamento de Personal. En este caso, el mando contesta a un cuestionario sobre su subordinado. En él debe limitarse a contestar las preguntas que se le formulan, y en muchas de ellas se requerirá una continua observación sobre el interesado. Por ejemplo, en el caso de un oficial del Cuerpo General, el comandante del buque donde esté destinado deberá responder, por medio de la lista de comprobación, si conoce el reglamento de abordajes, si sus conocimientos sobre la plataforma son buenos, si sabe llevar una vigilancia del CIC, si es seguro en una guardia de puente, si conoce las obligaciones del oficial de guardia en puerto, etc. Las respuestas las interpretará el órgano de valoración.

— *Selección forzada*. Se valoran cualidades personales por medio de pruebas que se realizan al calificador. Según el resultado, el Departamento de Personal hace la valoración. Es parecido a las listas de comprobación, pero menos objetivo, y se utiliza para valorar aspectos de la personalidad. El informador debe contestar *tests* elaborados por expertos en psicología sobre la conducta del subordinado. La interpretación del *test* la hará el órgano de valoración según unos códigos. Por ejemplo, un comandante debería contestar a preguntas como:

  - ¿Mantiene la calma en situaciones difíciles?
  - ¿Obedece con lealtad las órdenes directas?
  - ¿Se queja a menudo de las fatigas que le corresponden?
  - ¿Suele hablar con franqueza a sus superiores de los asuntos del servicio?
  - ¿Desaparece cuando el trabajo atenaza?
  - ¿Se rebaja con frecuencia por enfermedades aparentemente fingidas o exageradas?
  - ¿Es capaz de exigir disciplina a sus subordinados?

— *Registro de elementos críticos.* El calificador registra los hechos objetivos más importantes del calificado. El Departamento de Personal los valora. Tiene el inconveniente de que requiere una buena capacitación del evaluador. Esta información es difícil de tratar de forma estandarizada, pero puede ser muy útil en una evaluación si se añade a otros factores. Por ejemplo:

  - Con su acción, este suboficial de máquinas logró solucionar un problema en un equipo en el que otros llevaban años fracasando.

- Este oficial, con su acción brillante, consiguió evitar una inminente colisión.
- Este oficial redactó brillantes manuales para funcionamiento de la Armada.

— *Por objetivos*. Se hace en clave de futuro. Se plantea un objetivo de trabajo a los evaluados y se les califica según los logros. No es aplicable a organizaciones cuyos logros no son cuantificables, como la Administración. Por tanto, no lo consideraremos.
— *Evaluaciones psicológicas*. Un grupo de psicólogos realiza pruebas a los evaluados para determinar sus capacidades en potencia. No sirve para valorar el rendimiento. Es una valoración de perfil o de capacidad, que no de conducta. Podría ayudar, pero no debería ser muy determinante, en mi opinión.
— *Centros de evaluación*. Periódicamente se lleva a los calificados a un centro donde se les valora mediante pruebas teóricas o en simuladores. Es un sistema caro, aunque en una organización como la Armada, con grandes medios, sería una opción a considerar. Hacer pruebas físicas, exámenes teóricos o cursos de reciclaje calificables es mucho mejor que un mando cualquiera rellene arbitrariamente la casilla de cultura general, aptitud física o conocimientos profesionales.

Sistema de Informes de la Armada

El principal problema que encontramos en la Armada es que no dispone de un sistema real de informes de evaluación. Esto es debido a que no emplea los informes personales para valorar las capacidades de su personal, sino exclusivamente para ordenarlos. La Armada no tiene un sistema real de evaluación sencillamente porque no hace uso de él. A la hora de asignar un destino, a veces se exigen determinadas condiciones pero no se entra a valorarlas, y frecuentemente ni llegan a exigirse siquiera, valiendo todos para todo; así para elegir al indicado se tienen en cuenta la antigüedad o los informes globalmente considerados. Para la mayoría de los puestos no se determina un perfil de carrera determinado, que por otra parte ni siquiera se ha desarrollado.

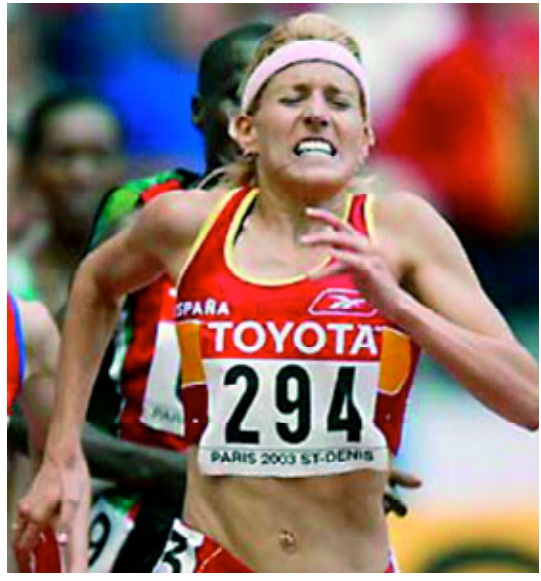
La Armada no valora objetivamente, por ejemplo, la experiencia de un oficial de superficie a la hora de asignar el mando de un escolta, ni la experiencia en Estados Mayores a la hora de asignar un destino de estas características, ni la de enseñanza, etc. No existe prácticamente especialización en el trabajo del oficial de Cuerpo General, por lo que no se valoran las cualidades para cada tarea o responsabilidad.

En el caso de los suboficiales sí existe especialización, y sin embargo la valoración es generalista e igualmente subjetiva.

El fin último, y único, del informe es asignar a cada evaluado un puesto en el *ranking* de acuerdo con su valía globalmente considerada. Al ser éste el único fin, no se presta atención alguna a las cualidades personales ni a su experiencia, sólo al número en el *ranking*. De acuerdo con esta finalidad, que los calificadores perciben perfectamente, los informes se elaboran con el objetivo de alcanzar la nota media final, único dato realmente relevante. Todo el que resulta bien valorado lo será para todo, mientras que el que salga peor parado lo será en todo también. La inmediata consecuencia es que los que resultan peor valorados pierden todo estímulo de mejorar y su motivación se viene abajo. Como lo único relevante en nuestro sistema es la comparación global, forzosamente nos obligamos a descartar a los «peores», aunque les seguimos necesitando y confiando responsabilidades. Imaginemos cómo debe sentirse un profesional de la Armada cuando tras largos años de servicio le llega una carta que le indica que es uno de los peores valorados en su zona de clasificación y que se espera que esta información le ayude a «orientar» su carrera. ¿Orientar? ¿A dónde? Después de años realizando diversas tareas el evaluado seguirá haciendo lo mismo, sólo que más consciente de que su trabajo no está siendo reconocido. Lo único que reorientará será su ambición profesional y su motivación, que disminuirán notablemente.

La situación de los «mejores» tampoco es la ideal con este método, ya que lejos de motivarles les produce una cierta autosuficiencia y cierto complejo de superioridad. No se les dice lo que hacen mejor o peor; sólo se les dice que son los mejores. Si los daños producidos por este sistema de informes no son mayores, es gracias a que muchos profesionales no se creen estas valoraciones.

Pero hay otro elemento que desacredita aún más el sistema: la subjetividad. Todos los informes son valoraciones personales de alguien que no se ajusta a norma o patrón alguna y que no responde responsablemente de lo que valora. Basta caerle bien o mal a alguien para tener unos buenos informes sin que exista forma alguna de evitarlo.



El fin último, y único, del informe es asignar a cada evaluado un puesto en el *ranking*.

El hecho de que la Armada no valore las capacidades específicas de sus miembros impide mejorar el rendimiento de la organización asignando a cada puesto al más capacitado.

Ni siquiera considerando a los mandos con una visión lo más seria y profesional posible de su evaluado se logran unos informes ajustados a la verdad. El evaluador es uno entre cientos y los informes hechos por él se comparan con los de otros evaluadores, forzosamente elaborados con criterios diferentes y por supuesto incognoscibles. La consecuencia es que la valoración se realiza exclusivamente de forma general y por comparación, lo que implica una carga enorme de subjetividad que desacredita el resultado. Además, el elevado número de calificadores hace que se pierda toda referencia real de comparación, con lo que el resultado deviene en casi puro azar.

El sistema de informes no puede motivar al personal porque no sirve para decirle lo que hace bien o mal, sino simplemente si es bueno o malo en relación a los otros, y de forma general. Además, la subjetividad y la falta de referencias producen una sensación general de injusticia.

Conclusiones

— La subjetividad es el principal mal del sistema.
— Un sistema de evaluación por comparación no puede hacerse con un número elevado de evaluadores porque conduce a resultados imprevisibles.
— El problema del sistema viene dado por que todo se reduce a asignar un número a cada evaluado. Mientras éste sea el único fin, el sistema no podrá mejorarse mucho.
— El actual sistema de informes de la Armada no sirve para mejorar el rendimiento, no sirve para motivar y además es de escasa precisión, y

por tanto injusto. El sistema produce, en mi opinión, más daño que beneficio, con lo que sería mejor prescindir de cualquier evaluación antes que aplicar éste.

— El sistema de informes debe implantarse desde cero. Desde bases nuevas y con nuevos principios. Pero de nada servirá si al final la evaluación no se va a tener en cuenta para desarrollar la carrera del evaluado y asignar destinos por idoneidad.

Propuesta

A continuación, y siempre pretendiendo que la crítica sea constructiva, se ofrece una alternativa teniendo en cuentas las necesidades y objetivos ya analizados, y las ya conocidas carencias del actual sistema.

El sistema de informes personales debe servir para mejorar el rendimiento, luego es importante conocer cuáles son las capacidades del personal para adecuarlas a las necesidades de la Organización. Este medio servirá también para perfilar la carrera del evaluado según sus cualidades.

Por las características de la Organización, la Armada necesita escalafonar a sus miembros. Para ello es necesario que se valoren globalmente, pero no que ésa sea la única evaluación ni que se use para todo.

Los informes de evaluación del personal deben guardar una íntima relación con su trayectoria profesional; se debe valorar exclusivamente lo que ha hecho a lo largo de su carrera, no lo que no ha hecho nunca. Es por tanto una valoración específica, que será diferente en cada individuo.

No obstante lo anterior, determinadas cualidades relacionadas con la personalidad deben ser valoradas en el militar. La disciplina, la lealtad, el don de mando, la capacidad de razonamiento, la capacidad de decisión… son cualidades que deben ser valoradas en todos los militares de carrera. Debido a que estas características del personal que es necesario evaluar son puramente subjetivas, es preciso utilizar técnicas objetivas para disminuir los efectos negativos que tal calificación conlleva.

Tenemos por tanto una doble consideración en cuanto a la valoración del personal. Una primera, general, referente a la personalidad, y otra específica, más puramente profesional y relacionada íntimamente con la trayectoria. El sistema empleado para responder a estas necesidades podría estructurarse en dos áreas: general y específica.

En el área general se evaluarían las cualidades comunes a la carrera del militar (valores militares, cualidades personales, cultura general, forma física...). En este área se valoraría cada característica según unos criterios diferentes: las claramente objetivas, como la cultura general o la forma física, se podrían hacer en centros de evaluación mediante pruebas concretas. Las restantes cualidades personales y militares serían valoradas por el personal de

evaluación (SEPEC) basándose en los informes remitidos por los sucesivos informantes (que no evaluadores), siguiendo técnicas de selección forzada.

Los informantes serían fundamentalmente los mandos, aunque también pueden ser útiles informes de subordinados o compañeros.

Recordemos que la técnica de la selección forzada es obtener información a través de datos objetivos. Por ejemplo: ¿saluda correctamente? ¿Acata las órdenes sin oponer queja alguna? ¿Es sensible a los rumores y murmuraciones? ¿Manifiesta malestar sobre el servicio? ¿Con qué frecuencia? ¿Le respetan sus subordinados?

En el área específica se valorarían aptitudes concretas profesionales utilizando técnicas de listas de verificación, que podrían completarse con listas de selección forzada o elementos críticos. Las aptitudes a valorar podrían ser, para un oficial del Cuerpo General, por ejemplo: capacidad como oficial de puente, oficial de CIC, oficial de máquinas, oficial de Estado Mayor, oficial de arsenales, piloto de reactores, piloto de helicópteros, enseñanza, buceador, etc.), sin que se califique a cada evaluado en todas las aptitudes, sino únicamente en las que ha desempeñado. Esta segunda área sería, normalmente, la más importante en el proceso de valoración y serviría para marcar la trayectoria profesional del informado.

Este área debe valorarse en dos fases: una puramente objetiva, en que se puntúen datos meramente matemáticos: cursos realizados, años de experiencia en ciertos destinos, días de mar, horas de vuelo, trabajos efectuados, etc., y otra en la que a través de listas de verificación se valore la valía de este personal para las funciones que ha desempeñado. Ejemplo: un oficial estuvo tres años en una fragata tipo *Santa María*. Tras anotar y puntuar todos los datos objetivos se valoran las listas rellenas por los informadores. En las listas (diferentes según el destino y la labor desempeñada) los informadores contestan lo que el citado oficial sabe hacer y si es muy bueno o normal haciendo cada cosa. Pero la contestación, como vimos antes, será indirecta, pues en las listas el informador se limitará a contestar preguntas muy concretas como: ¿Conoce el oficial el reglamento de abordajes? ¿Domina el gobierno del buque en situación de tráfico abundante? ¿Confía el comandante plenamente en su labor en el puente dejándole solo? ¿Cuántas horas de puente ha realizado el citado oficial solo? ¿Sabe el oficial realizar aproximaciones a otro buque con seguridad? El informador se hace responsable de contestar con responsabilidad a estas preguntas, lo que obliga a los comandantes a enseñar y conocer a sus oficiales, y éstos a los suboficiales. No implica responsabilidad, en el sentido de que un comandante responda por lo que un oficial haga en el futuro, pero sí debe responder si sabe hacer algo o no, y por qué no conoce determinadas cosas si estuvo a bordo tres años, por ejemplo.

De esta forma, el área específica se convierte en una serie de capacidades personales profesionales constatadas y respaldadas por los informes de mandos durante la carrera. El mando, en su labor informadora, se limita a eso,

a informar de las capacidades concretas de sus informados sin hacer valoración subjetiva alguna. De la valoración se encargará la SEPEC según sus tablas y baremos.

Para asignar los destinos y mandos y perfilar la carrera se valorarían especialmente los informes del área específica. Para la selección para los ascensos se utilizarían los de ambas áreas.

El área específica se convierte en una serie de capacidades personales profesionales.

Al implantar un sistema de valoración en el que, en gran medida, la trayectoria profesional es lo que cuenta, se están haciendo informes diferentes sólo comparables parcialmente. Es decir, se podrá determinar por este sistema quién es más adecuado para ser jefe de Personal, comandante de buque, profesor de motores, etc. Pero determinar quién debe ascender antes es algo más complejo. En este caso, los informes del área específica pueden ser importantes, pues la trayectoria profesional lo es; pero también se deben tener en cuenta los informes del área general. No tiene demasiada importancia que un militar ascienda antes por haber elegido una trayectoria profesional diferente, más valorada según los baremos que se establezcan. Lo realmente importante es que el personal conozca cómo se valora cada paso que da en su carrera y que la valoración no quede exclusivamente en manos de una apreciación subjetiva de un mando.

Con la implantación de este sistema se obtiene lo siguiente:

— Un mayor conocimiento del personal y de sus cualidades y capacidades.
— Una herramienta muy útil para orientar la carrera del individuo y motivarle a hacer lo que es mejor para él y para la Armada.
— Una menor competitividad entre el personal, al seguir cada uno caminos diferentes según su valía.
— Una eliminación de la subjetividad y de la sensación de trato injusto. Los mandos sólo contestan preguntas concretas sobre el individuo absteniéndose de valoraciones personales.

Implantar un sistema tan complejo de valoración trae varias consecuencias:

— Es necesario reforzar la plantilla de la SEPEC, pues con las técnicas objetivas allí se recibirían los datos pero la evaluación tendría que hacerse en el departamento. Habría que elaborar las listas tanto de selección forzada para las cualidades personales como las de las diferentes áreas profesionales.
— Las escuelas y otros centros de apoyo tendrían que colaborar para las técnicas de evaluación en centros.
— Es necesario mejorar la formación de los informadores, es decir, de todos los profesionales de la Armada, con lo que considero habría que dar gran difusión al sistema a través de conferencias en los buques, unidades y dependencias.
— Por ser más complicado el sistema, habría que alargar la periodicidad de las valoraciones. Es mejor hacer una buena cada cuatro años que una mala anualmente. En todo caso, deberían participar todos los superiores inmediatos del evaluado en ese tiempo. Cada uno tendría que responder sólo de aquello que puede constatar. Los informes de los mandos se irían acumulando y al cabo de un periodo determinado se haría un informe de evaluación. En un año se pueden dar datos sobre un profesional pero no se puede hacer una valoración global.

El sistema sería complicado de implantar y más costoso, por lo que requeriría un esfuerzo importante. Pero no debemos olvidar que cualquier esfuerzo en materia de personal nunca es demasiado, puesto que éste es el bien más preciado de la Armada. No extendamos a todo el escalafón el «síndrome del coronel fracasado».

BIBLIOGRAFÍA

BAZINET, André: *La evaluación del rendimiento*.
B.WERTHER, Wiliam, y DAVIS, Keith: *Administración de Personal y Recursos Humanos.*
AZNAR, Federico: *¿Son adecuados los informes personales?*
GONZÁLEZ ANTÓN, José: *Política de personal. Informes personales.*

EL PROGRAMA SCOMBA

Antonio SÁNCHEZ GODÍNEZ

(Ing.)

Los hombres sabios aprenden con los errores
que otros cometen; los tontos, con los propios.

H. G. Bohn.

Introducción y antecedentes

RA 1 de noviembre de 2002. El lugar, la sala de espera del aeropuerto de Filadelfia. Motivo, viaje de vuelta de la asistencia al foro de defensa antimisil balístico y a la reunión del panel de certificación de programas de la *F-100*. Asistentes, tres oficiales superiores de la Armada. Se debate sobre cuál debe ser el futuro de los sistemas de combate. En ese momento se esboza una idea osada, pero totalmente lógica y valiente. Debemos abandonar la estrategia normal de desarrollar, o adquirir, un sistema de combate con cada nueva plataforma que se construya y tender a unificar en una única familia todos los sistemas de combate. El concepto queda plasmado en una servilleta; por tanto, material perecedero. Pero después de esta conversación, la semilla estaba plantada, iría germinando y ya hoy está dando sus frutos.

Este artículo explicará a los lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA los antecedentes, condicionantes, vicisitudes y circunstancias por las que ha atravesado hasta ahora el programa de desarrollo con más impacto a corto, medio y largo plazo en la Armada.

Empecemos con el nombre. SCOMBA, Sistema de COMbate de los Buques de la Armada. Ya en el nombre se ve la intención. A partir de ahora, la mayoría de los buques de la Armada dispondrán de una versión de este sistema de combate. Pero esto, que ahora se acepta como una realidad, era muy diferente hace tan sólo cinco años. La situación era totalmente distinta, cada tipo de buque tenía un sistema de combate de procedencia diversa, casi siempre con fuerte dependencia del exterior.

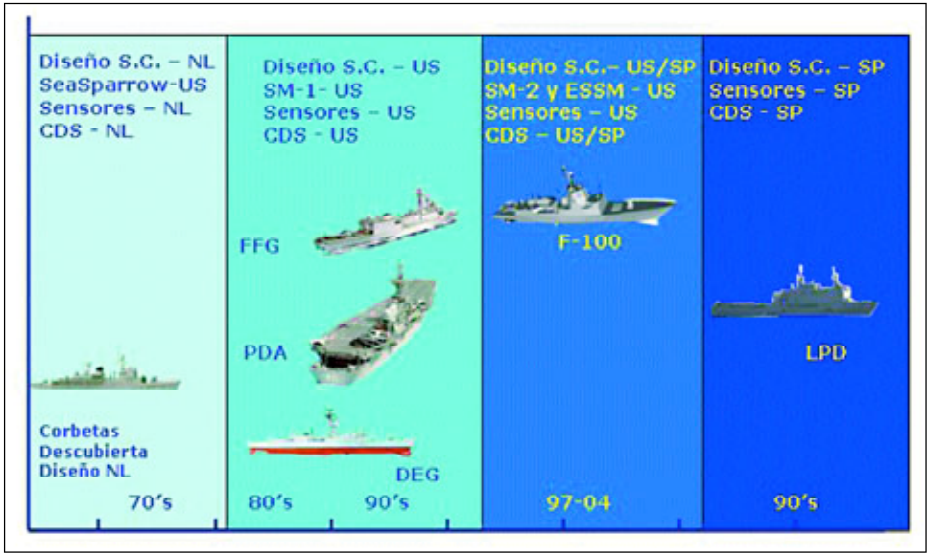


Figura 1.—Geneología de sistemas de combate de la Armada.

En la figura 1 vemos cuál era la situación, haciendo énfasis no tanto en los sensores y las armas, sino en el sistema de combate que los integra y hace funcionar como un todo. Por un lado, las corbetas y patrulleros pesados, con tecnología holandesa de Signaal Apparatten; por otro, las fragatas *DEG*, *FFG* y el *Príncipe de Asturias*, con tecnología americana (las DEG sufrieron una modernización e incorporaron el sistema nacional TRITAN). Como ejemplo de desarrollo con tecnología española, las *LPD* y las *F-100* con una mezcla de nacional y americano.

Como resumen, una diversidad que en nada facilita el mantenimiento de los sistemas de combate, haciendo más caro el desarrollo y el mantenimiento *software* e impidiendo la reutilización de códigos entre los diversos sistemas.

Fácil por tanto llegar a la conclusión de que no podíamos seguir así, pero ¿qué hacer para cambiar el curso de las cosas? La primera premisa fue aceptar que tanto el desarrollo de sensores complejos —como el radar multifunción AN/SPY-1D de las *F-100*— como los sistemas de control y dirección de misiles eran áreas en las que, aun siendo deseable la independencia tecnológica, desde el punto de vista práctico, la Armada podía asumir continuar con la dependencia de la Marina americana. Ahora bien, si en la cadena *detect-control-engage* aceptamos que necesitamos ayuda en los extremos, la parte central, el mando y control, no sólo está a nuestro alcance, sino que es mucho

más rentable que esté bajo nuestro control, ya que es el núcleo de cualquier sistema de combate, los cambios no requieren unas inversiones inmensas (como es el caso para el desarrollo de nuevas técnicas de control de misiles en vuelo) y además hay áreas que requieren cambios con cierta frecuencia —como los enlaces de link tácticos— para mantenerse alineados con las sucesivas versiones de los STANAGs y la evolución tecnológica.

Veamos ahora cuál era la previsión de nuevas construcciones que se estaban gestando en el año 2002. Casi coincidentes en la fecha de entrega a la Armada, el buque de aprovisionamiento de combate *Cantabria*, el LHD *Juan Carlos I*, la modernización del *Príncipe de Asturias* y la primera serie de buques de acción marítima (BAM). Todos ellos serán entregados durante el año 2009 y, aunque a primera vista pueda parecer que poco tienen en común los requisitos de estos buques, es cierto que determinados sensores son muy similares: radares de Indra tipo ARIES y LANZA-N (éste en el LHD y en la modernización del PDA). Tampoco son buques que dispongan de unos sistemas de armas muy complejos, sino que todo el énfasis de sus sistemas de combate está en el mando y la decisión. Segunda premisa, existía una ventana de oportunidad para el desarrollo de un sistema de combate nacional, aplicable a diversos buques.

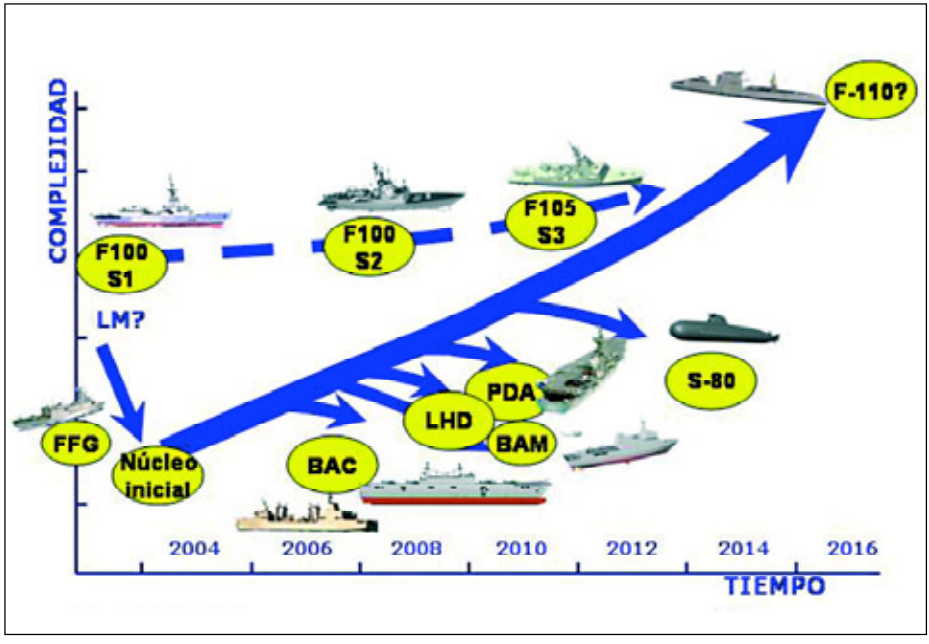


Figura 2.—Estrategia de obtención de sistemas de combate de la Armada.

En la figura 2 vemos la estrategia a aplicar en la obtención de los futuros sistemas de combate de la Armada. Una línea de gran complejidad técnica y de gestión, formada por las fragatas *F-100* de la primera serie, que continúa con la implantación de la segunda *baseline* incorporando el ESSM y se extiende a la segunda serie de fragatas, con la *F-105*, donde se aumenta la participación nacional aún más con respecto a la primera serie. Y otra línea de buques que contarán con un sistema de combate SCOMBA. Estas dos líneas de desarrollo tienden a confluir en un futuro, donde cada vez habrá más participación y contenido nacional en los sistemas de los buques, así como interacciones y reutilizaciones de código. En definitiva el objetivo debería ser:

— Adquirir en el extranjero aquellos sensores/armas para los que no se disponga de tecnología o, aun teniéndola, no sea rentable su desarrollo para series pequeñas de cuatro o seis buques.
— Integrar en España y tener la propiedad intelectual del desarrollo.

Una vez llegados a este punto, hay que ir dando forma a la estrategia contractual para llevar a cabo el programa SCOMBA. En el marco de las negociaciones para el suministro del sistema de combate del LHD, se barajan diversas ofertas con distintos suministradores. No citaré todas, pero una de ellas replicaba un esquema similar a las *F-100*, donde FABA y Lockheed Martin (LM) cooperaban en el desarrollo. Ciertamente se identificó desde el principio como muy deseable la comunalidad con el *software* de *F-100*, pero se planteó como requisito irrenunciable la no existencia de «cajas negras» y por tanto el acceso a todo el código fuente.

La preferencia era por un contratista principal nacional, pero sin descartar la asistencia de un socio tecnológico. En estas circunstancias, y con los condicionantes ya indicados, no era factible un contrato tradicional, en el que LM desarrollara parte del código, pero ¿y si fuera posible recibir transferencia de tecnología de la Marina americana y LM, y con ella desarrollar nacionalmente nuestro SCOMBA? No es muy común recibir especificaciones y código fuente de sistemas de combate de la Marina americana, pero además las versiones instaladas en las *F-100*, al ser código para ordenadores militares antiguos como los AN/UYK-43, no eran de directa aplicación; necesitábamos versiones más actuales para sistemas basados en ordenadores comerciales. Tampoco disponíamos de un presupuesto para pagar por ello. Sin embargo, el enfoque era muy interesante, y tras muchos meses de intensas negociaciones con la Marina americana, Lockheed Martin, la Gerencia de Cooperación Industrial (ahora DICOIN-ISDEFE), la Subdirección General de Tecnología y Centros, la DGAM, el EMA y la JAL, llegamos a materializar la estrategia contractual definitiva para el SCOMBA.

Estrategia contractual

El programa SCOMBA es un desarrollo con fondos de I + D. Basa su desarrollo en una transferencia de tecnología de partes de código fuente y especificaciones de los programas C & D *(Command and Decision)* y ADS *(Aegis Display System)* de la *baseline* 7 americana (la primera serie de *F-100* está basada en la *baseline* 5 para el C & D y 6 para el ADS). Esta transferencia tecnológica se hace con cargo a un acuerdo de cooperación industrial de Lockheed Martin con la GECOIN. El programa SCOMBA I + D cumple los requisitos más genéricos, los del LHD. Los contratos de construcción del BAC y del BAM financian las modificaciones necesarias para particularizar el SCOMBA a sus plataformas y requisitos específicos.

El contratista principal del SCOMBA es la empresa Navantia; concretamente, la división de Sistemas FABA. Opción lógica, por la gran experiencia acumulada en el programa CDS de las *F-100*, el uso y conocimiento profundo de la metodología utilizada en el Aegis y su ya larga etapa de colaboración con LM. También participan otras empresas, como Sainsel en el desarrollo de las nuevas consolas CONAM, Indra con los radares ARIES, LANZA-N y sistemas de guerra electrónica, y Tecnobit con los sistemas de vigilancia optrónica y de procesamiento de enlaces de datos tácticos.

El contrato se firmó el día 28 de diciembre de 2005 por un plazo de cinco años, es decir, la fecha contractual de finalización es diciembre de 2010. Sin embargo, nos encontramos que todos los buques, LHD, BAC y BAM, serán entregados a la Armada mucho antes; el primero de ellos, el BAC *Cantabria*, tiene como fecha prevista diciembre de 2008, y el LHD y el primer BAM a lo largo de 2009. Con este panorama y debido al retraso de casi dos años en la firma del contrato del SCOMBA, tuvimos que idear una estrategia que por un lado cumplía con los plazos contractuales y con los tiempos necesarios para un desarrollo de esta envergadura, cinco años, pero por otro lado permitía instalar y probar los sistemas de combate de los buques a tiempo y cargar una versión de *software* que permitiera que éstos pudieran cumplir con sus misiones, aunque parcialmente.

Plan de desarrollo combinado

Como decía antes, no podíamos centrarnos en cumplir fielmente el contrato de I + D de desarrollo del SCOMBA y dejar en la estacada durante dos años a los buques, por no tener completado el desarrollo. Tampoco podíamos centrarnos en un único contrato, ya que la realidad era que tanto el LHD, BAC, BAM y la futura modernización del PDA requerían una visión de conjunto, de forma que las decisiones de diseño y programáticas debían tener en cuenta las peculiaridades y la complejidad de la situación. Tampoco era

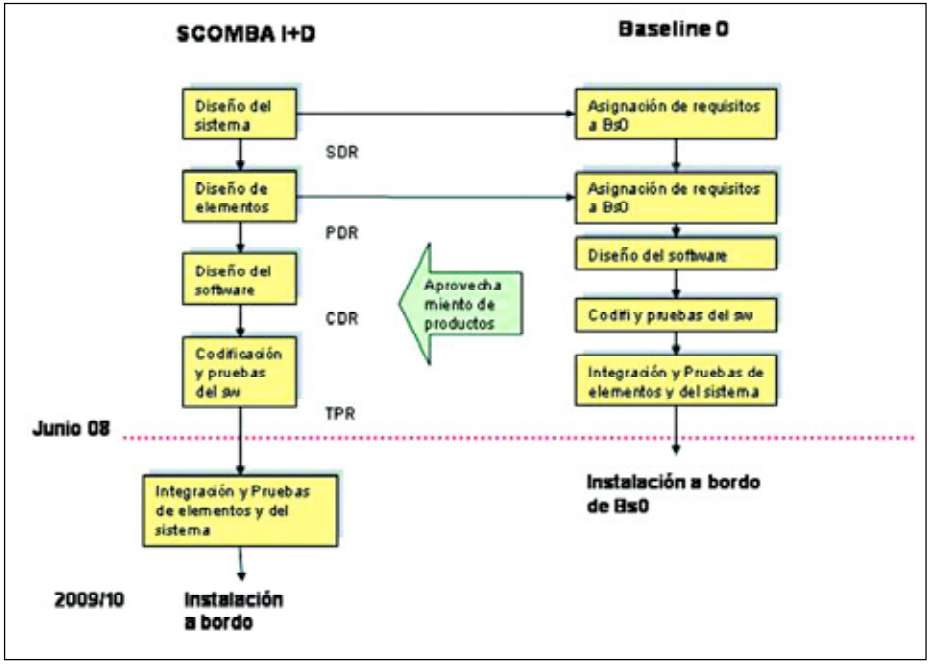


Figura 3.—Plan de desarrollo combinado.

factible hacer en tres años lo que estaba previsto para cinco. La solución fue proponer un plan de desarrollo combinado y una estrategia de desarrollo incremental, de forma que en tres años obtendríamos una *baseline* 0, de funcionalidad reducida, pero suficiente para no retrasar la entrega de los buques a la Armada, y posteriormente, incrementos anuales de funcionalidad hasta el final del desarrollo.

En la figura 4 vemos el detalle de la planificación del plan de desarrollo combinado, con los numerosos hitos y actividades previstos para los próximos años.

Descripción del SCOMBA

Hemos explicado la historia y algunas de las razones y decisiones que han ido conformando la consolidación de los sistemas de combate en la familia SCOMBA. Veamos ahora cuál es la configuración de los distintos buques.

Un sistema de combate SCOMBA, desde el punto de vista *hardware*, se compone de dos armarios de proceso redundante ARES, un número variable de consolas CONAM de dos y tres monitores —según el porte y misiones del buque oscila desde cuatro del BAC a 16 del LHD—, un servidor de vídeo digital de TV y radar, pantallas gigantes en número variable y una serie de sensores. En la figura 5 vemos estos sensores y en qué buques se utilizan.

En el apartado de enlaces de datos tácticos hemos tomado la decisión de utilizar siempre el procesador LINPRO, incluso cuando se utilice tan sólo el link-11, que podría integrarse directamente. Esta decisión ha sido importante, ya que impacta al diseño de la base de datos de trazas, que se dimensiona para permitir el link-16 y en un futuro el link-22. La normalización alcanzada mediante esta decisión tendrá muchos beneficios en el mantenimiento futuro del código del sistema y en la facilidad de implementar nuevos enlaces de datos.

En cuanto a la generación de procesadores que forman el corazón del SCOMBA, hemos elegido la misma tecnología que para los empleados en la *F-105*, ampliando aún más si cabe el número de sistemas y buques que contarán con un mismo *hardware*.

Las consolas CONAM son una evolución de las instaladas en las *F-100*. Cuentan con procesadores auxiliares, totalmente segregados del procesador principal por motivos de seguridad, y permiten presentar al operador una

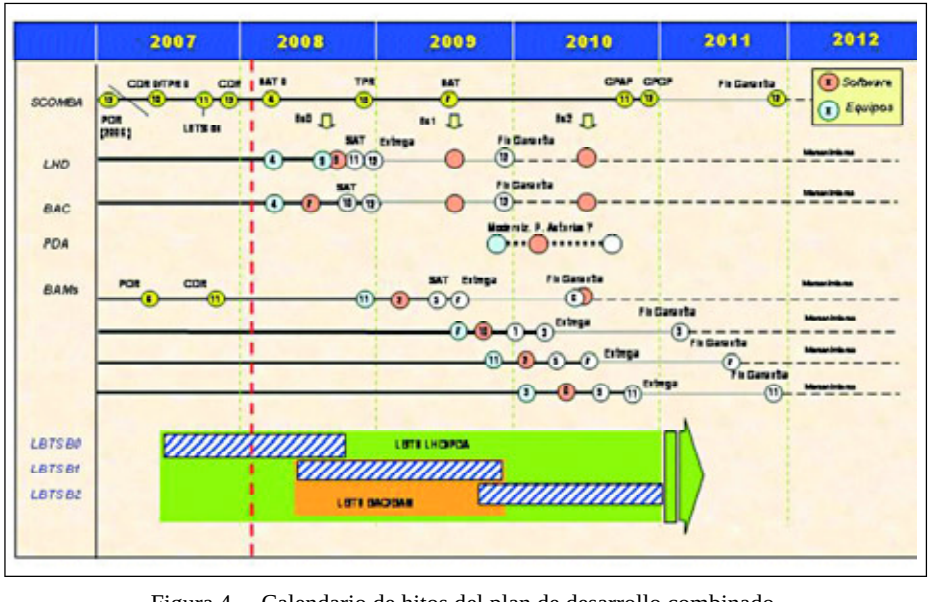


Figura 4.—Calendario de hitos del plan de desarrollo combinado.

amplia variedad de aplicaciones, como: sistema integrado de control de plataforma, sistema de mensajería, chat táctico, MCCIS, sistema de control de embarcaciones, sistema de control de personal y material, etc. De esta forma, aseguramos que no hay interacciones perjudiciales para las prestaciones del sistema de combate, permitiendo a la vez la integración mecánica y ergonómica en la consola de la multitud de diferentes sistemas a los que los operadores de los buques necesitan acceder.

En el desarrollo SCOMBA se harán por primera vez:

— Integración del radar LANZA-N.
— Integración de radares ARIES.
— Integración de radar de aproximación PAR (basado en dos radares ARIES).
— Integración IFF con modo 5 y modo S.
— Integración AIS como un sensor más para el sistema de combate.
— Integración procesador LINPRO con interfaz estándar tipo N.
— Integración sistema de control de embarcaciones anfibias.

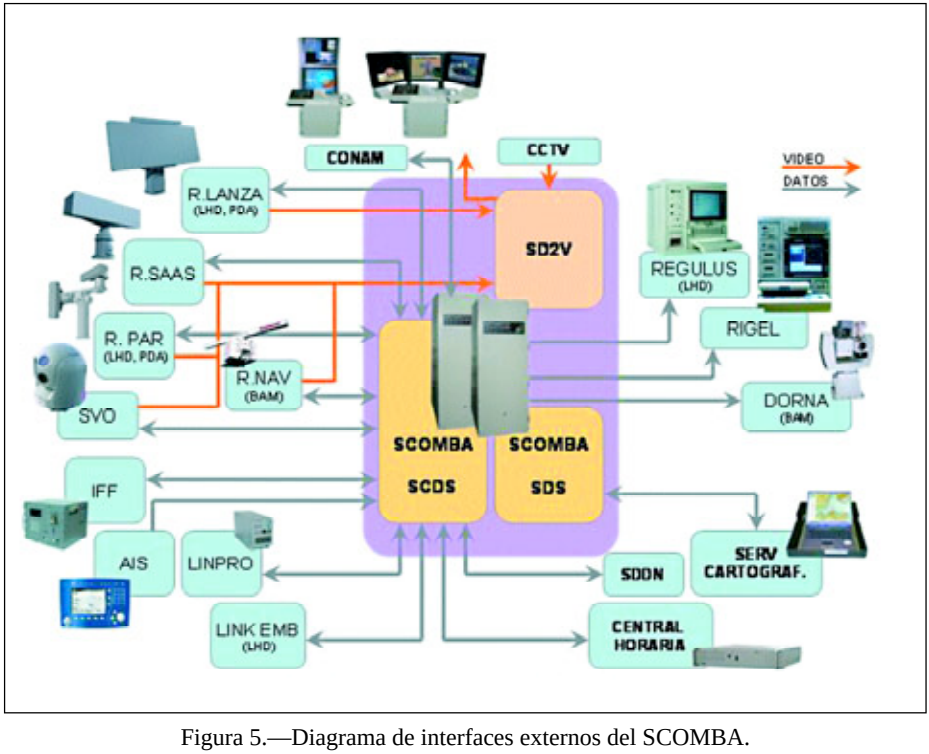


Figura 5.—Diagrama de interfaces externos del SCOMBA.

— Integración servidor cartográfico.
— Sincronización de tiempo de todos los elementos con una central horaria y protocolo NTP.

En el apartado del *software*, aunque no entraré en detalles en este artículo, quiero resaltar algunas facetas realmente importantes.

Nos acercaremos a un concepto de arquitectura abierta, donde el cambio de los procesadores de aplicación no suponga un cambio en el *software* de aplicación. Para conseguirlo, estamos desarrollando un *software* de infraestructura y *middleware* que aisla el impacto en cambios entre el *hardware* y el sistema operativo por un lado y las aplicaciones por otro. También imponemos normas estrictas para prohibir el acceso de las aplicaciones a servicios de bajo nivel del *hardware* o del sistema operativo.

Mantendremos un código fuente común a todos los buques. Mediante *switches* de compilación y ficheros de configuración, diferenciaremos entre un buque y otro. Esto supondrá un tremendo ahorro en el mantenimiento del *software*.

Quiero resaltar la complejidad en diversas facetas de este desarrollo SCOMBA. Por un lado, los requisitos. Tan sólo con enumerar los distintos NSR *(NATO Staff Requirements)* que nos afectan, ya se entenderá a qué me estoy refiriendo: SCOMBA I + D, BPE/LHD, BAC, BAM, modernización grupo de combate, LANZA-N, SMCOA, FLIR, RIGEL, sistema de control de embarcaciones, LINPRO, DORNA, armas de pequeño calibre, migración a Link-22, etc. Otra faceta es la gestión contractual. Cada buque tiene su orden de ejecución de construcción, desde la que se tiene que adquirir su equipamiento SCOMBA y sus modificaciones al *software*. También hay que añadir varios contratos para el equipamiento del centro de referencia en tierra. Otra faceta es la técnica y programática. Este desarrollo supone un reto técnico importante, hay mucho código por hacer (a veces, aunque se quiera reutilizar algo recibido de la transferencia de tecnología, se opta por el desarrollo propio). Al integrar tantos sensores y sistemas, que a su vez están siendo desarrollados, surgen muchos problemas de alineación de calendarios, y el esfuerzo de coordinación técnica entre empresas y entre los distintos jefes de programa y organismos es grande, aunque la cooperación y predisposición para lograr el objetivo común es la norma general.

Próximos hitos

Una vez superada la Revisión Crítica de Diseño (CDR) en diciembre de 2007, estamos codificando y empezando las etapas iniciales de pruebas de elementos unitarios de código y de módulos de *software*. En febrero de 2008 iniciamos las primeras pruebas de ingeniería y poco después las de inte-

gración multielemento, resistencia, estrés y las de aceptación. Para ello hemos instalado un centro de referencia en tierra (*Land Based Test Site*, LBTS*)*, donde disponemos de simuladores para todos los sensores y suficiente número de consolas y procesadores para mantener simultáneamente dos configuraciones, LHD/PDA y BAC/BAM.

Conclusiones

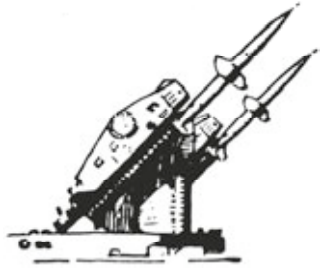
La Armada, con el programa SCOMBA, está haciendo realidad la aspiración y el sueño de todas las marinas del mundo de que todos los sistemas de combate de sus buques deriven de un núcleo común, que compartan código, especificaciones, consolas, equipos, adiestramiento, infraestructuras. Los costes de desarrollo, mantenimiento y adiestramiento del SCOMBA son una fracción muy pequeña de lo que hubieran sido si se hubieran contratado de forma aislada —la forma tradicional— y todo ello bajo el control de la Armada y con la participación de la industria nacional.

No está todo hecho, queda aún mucho por conseguir, pero este año 2008 se realizarán las primeras pruebas de los diferentes sistemas SCOMBA, en tierra y en los buques, y ciertamente tendremos motivos para sentirnos orgullosos de los objetivos alcanzados.

La visión del futuro de los sistemas de combate, plasmada en aquella servilleta que decíamos al principio, se está haciendo realidad.

Muchos creen que tener talento es una suerte;
nadie que la suerte pueda ser cuestión de talento.

Jacinto Benavente.



MURPHY EXISTE... Y LA VIRGEN DEL CARMEN TAMBIÉN

Carlos CÁRDENAS CRESPO

los que navegamos nos ocurren con frecuencia cosas que podrían acabar mal, pero que la mayoría de las veces, gracias a nuestra Patrona, pasan sin más y quedan como anécdotas que muchas veces no valoramos.

Ésta que voy a contar es una de esas historias. Todo empieza con el T/L *El Camino Español* saliendo a la mar a las 0700 del 9 de febrero de 2008 de Melilla en demanda del puerto de Almería, para realizar un transporte de vehículos del Ejército de Tierra. La previsión meteorológica en el mar de Alborán

Camiones en la cubierta principal.

Las olas empiezan a romper por la proa.

Aumentando la mar.

no era buena: fuerte marejada con viento del E F6/7 y áreas de mar gruesa y F7/8 en la parte central. De todas formas, no era un gran problema para el barco, que con viento y mar de amura se comporta muy marineramente. Lo que no sabíamos era que Murphy se estaba frotando las manos al vernos salir (ese viejo conocido de todos, que se empeña en que las tostadas se nos caigan siempre del revés y que, en asuntos de la mar, disfruta haciendo que fallen las cosas en el momento menos adecuado).

Hasta que libramos el cabo Tres Forcas el viento era de unos 20 nudos del NE, con marejada. Navegábamos a una velocidad entre ocho y nueve nudos, que nos debía permitir llegar a Almería entre las 1900 y las 2000, como habíamos previsto. Al N del cabo, conforme nos acercábamos a la isla de Alborán, el viento iba subiendo, y con él la mar. El barco empezaba a pegar buenas cabezadas, pero como ya he dicho, con el viento por la amura navegaba muy bien. Con el viento ya de unos 30 nudos la velocidad iba bajando, pero nos permitía llegar a las 2200, lo cual no era malo. Tanto avante la isla de Alborán teníamos rachas de 33 nudos y mar gruesa, pero manteníamos una media de cinco nudos que, aunque ya nos retrasaba a las 1200 de la noche, sólo suponía posponer la descarga a la mañana del domingo. En aquellos momentos disfrutábamos viendo cómo un grupo de delfines surfeaba acompañándonos por la proa, ajeno a lo que se avecinaba.

Era la hora de la comida; esta vez tocaba rancho en frío; ni a los estómagos les apetecía otra cosa ni la cocinera estaba como para ponerse a cocinar. Después del bocadillo fui al camarote, cuando sonó por órdenes generales «¡Nos vamos a atravesar a la mar!». Subí al puente y fue cuando me dieron la novedad de que habían llamado de máquinas porque tenían que parar el motor de babor. Ahora sí se complicaba la situación, ya que con el motor de estribor únicamente podíamos mantener el rumbo con toda la caña a estribor, ayudándonos de la hélice lateral (qué gran invento) cada vez que venía un grupo de olas más grande que la media. El viento era del 060 y el rumbo que teníamos que mantener era el 040, puesto que cada vez que nos atravesábamos un poco el barco daba grandes balances, con gran peligro para la carga y para el mismo barco, ya que los vehículos que llevábamos en la cubierta principal podían soltarse y precipitarse al agua, golpear a los que se encontraban en las bodegas o dañar mamparos que dan a los tanques de lastrado. Varias veces, debido a estos balances, el personal de maniobra reforzado con el del Ejército de Tierra tuvo que comprobar el trincado de los vehículos, encontrándose más de una cincha rota y algún que otro vehículo empezando a moverse más de la cuenta.

Además, aunque la proa era del 040, sobre el fondo íbamos haciendo un 320 a una velocidad de 1,5 nudos. Eran momentos de tensión, a la espera de

Remolcador inicia aproximación.

Guía al aire.

que el «jefe» nos dijese qué era lo que pasaba. Después de un tiempo que pareció interminable, la novedad llegó: se había soltado una de las tuercas de sujeción de la biela del cilindro núm. 2, rompiendo la tapa del cárter; seguirían investigando para ver si podían reparar la avería. El diagnóstico era grave, pero quedaba la esperanza de que se pudiese reparar. La avería ocurrió alrededor de las 1500 y no fue hasta las 1745 cuando el «jefe» confirmó lo que todos nos temíamos: no se podía volver a ajustar la biela porque habían aparecido trozos del material de fricción del cojinete entre biela y cigüeñal, por lo que si se volvía a arrancar el motor, se podría gripar.

La situación no era cómoda, nos encontrábamos a medio camino entre Melilla y Almería, con un barco que queríamos que fuese hacia Almería pero que el viento y la mar lo dirigían hacia la costa de Granada: éramos casi como un barco de vela, pero sin orza. Teníamos varias opciones: virar y volver hacia Melilla, caer al viento y poner proa a Málaga o seguir como íbamos, con la esperanza de que al acercarnos a la costa, el viento y la mar disminuirían y podríamos empezar a navegar hacia donde quisiésemos. La opción de volver la descartamos por el poco resguardo que nos ofrecería Melilla, lo complicado que sería reparar allí y sobre todo porque en la costa africana no podíamos permitir que el viento y la mar nos llevasen a otro puerto que no fuese Melilla;

Fijando el mensajero al cable.

la de Málaga, antes de descartarla, probamos si era factible pero, aunque en teoría, sobre la carta, el viento nos debía entrar por la aleta —Málaga estaba al 295—, en la práctica, por la gran fuerza de la mar y el viento con respecto al poco empuje del motor, teníamos que mantener la proa al 320, prácticamente atravesados a la mar; o sea, imposible. Por tanto sólo había una opción, la que nos dejaba el dios Eolo: mantener el rumbo al que íbamos y esperar acontecimientos. Nos esperaba una larga y negra noche…

La noche se presentaba de mal cariz, con rachas de viento que llegaban a F8 y una mar gruesa que nos sorprendía cada cierto tiempo con auténticos muros. Dudo mucho que alguien a bordo pudiese dormir algo en aquellas condiciones, con un motor de poco más de 1.600 CV intentando hacer navegar un barco que desplazaba unas 5.000 toneladas. Con la derrota que íbamos haciendo sobre el fondo, a las 0800 nos encontraríamos a unas 15 MN de Motril. Decidimos que ese sería el momento de tomar una decisión.

Al amanecer el panorama no había mejorado; la única novedad es que el viento había rolado al 080, lo que nos permitía —o mejor dicho, nos obliga-

ba— mantener la proa al rumbo 060. Con esa proa íbamos sobre el fondo al 340, derrota que nos situaba en la costa en un punto entre Motril y punta Sabinal (en el extremo W del golfo de Almería). Por tanto sólo nos quedaban dos posibles opciones: seguir acercándonos a la costa hasta que pudiésemos virar hacia Málaga, que estaba a unas 75 MN, o seguir como íbamos y pedir remolque para poder entrar en Almería.

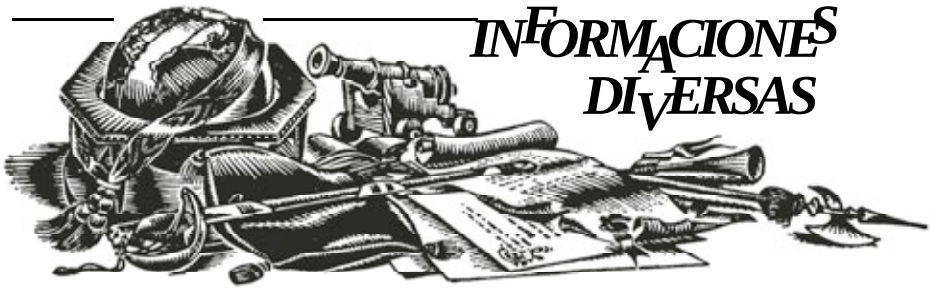
Para el remolque teníamos en Cartagena alistado al patrullero *Descubierta*, o podíamos utilizar un remolcador civil que nos ofrecía el Ejército de Tierra. Estábamos a unas 35 millas de Almería (distancia muy corta en condiciones normales, pero que parece muy larga cuando la velocidad es de un nudo y el rumbo sobre el fondo no es directo al destino), por lo que optamos por el remolcador civil.

Eran las 1500 cuando apareció el remolcador. Nuestra alegría inicial pasó a ser preocupación al comprobar que lo que teníamos no era un remolcador de altura, sino uno de los que se emplean en las radas de los puertos, y no de los más grandes. Pero era lo que había y teníamos que probar. Hicimos hasta tres intentos; en dos se rompieron los mensajeros y en el tercero falló la maniobra cuando ya teníamos el cable asomándose por el alavante de proa. Después del tercer intento el patrón del remolcador decidió no seguir en el empeño y nos ofreció que se alistase otro remolcador más grande en Almería; pero ya se aproximaba el ocaso y no estaba la cosa como para intentarlo de noche, por lo que rechazamos su oferta. Aquí quiero hacer un paréntesis para reconocer que, aunque no fue posible el remolque, la dotación del remolcador hizo todo lo que estaba en sus manos, jugándose el tipo por poder ayudarnos: para darse cuenta de su esfuerzo sólo había que ver los balances y cabezadas que pegaba el remolcador y cómo pasaban las olas por encima de su toldilla, obligándoles a agarrarse como podían.

El panorama se presentaba francamente negro porque, aunque ya estábamos a unas 22 MN de Almería, el viento y la mar no nos dejaban meternos en el golfo y ya empezaba a anochecer. Pero fue a partir de entonces cuando la Virgen del Carmen empezó a actuar y el viento volvió a rolar para soplar del 110. Con este viento, la derrota sobre el fondo nos permitía meternos dentro de las aguas de Almería. Además, conforme nos íbamos acercando a la costa la mar iba disminyendo y pasamos de mar gruesa a fuerte marejada, aumentando nuestra velocidad hasta 2,5 nudos. Ya era sólo cuestión de paciencia el doblar punta Sabinal y meternos dentro del golfo de Almería.

A las 0300 estábamos atracando. La travesía, que normalmente la realizamos en 10 horas, duró en esta ocasión 44, pero creo que en nuestro interior todos estábamos agradeciendo a la Patrona que hubiese sido así.

Reflejos en La Caleta. (Foto: R. Martínez-Cañavate y Alarcón).



HACE CIEN AÑOS

Continúa R. P. Alcalá Galiano su serie de artículos sobre *El combate de Trafalgar*. En éste relata la conclusión del combate de Finisterre y la desaprobación de la conducta de Villeneuve y de Calder por parte de Napoleón y de los ingleses, respectivamente. Le siguen: *Ejercicios de tiro naval: consideraciones sobre la instrucción del personal para obtener buenos apuntadores*, por el capitán de fragata Joaquín de Escoriaza; *La exposición marítima internacional de Burdeos*, por el teniente de navío Manuel de Mendívil, conclusión del publicado en la REVISTA del mes pasado; *La contratación de los servicios en la Armada*, por el contador de fragata José Barbastro, continuación del publicado el mes anterior; *Las pólvoras y explosivos de la fábrica de Granada*, por el coronel de artillería Ricardo Aranaz, conclusión del publicado en la anterior REVISTA; *Estación radiotelegráfica del aviso* Giralda, de autor desconocido; *Características profesionales*, por el médico de la Armada Juan Redondo; *Hoy y mañana*, traducido de la *Nacional Review*, y *Progreso de los ejercicios de fuego en la Marina de los Estados Unidos*, traducido del *Marine Rundschau*.

Las *Noticias de la prensa profesional extranjera* incluyen información sobre las Marinas de Alemania (Movimientos de la Escuadra; Pruebas del *Schlesien*), Austria-Hungría (Noticias de nuevas construcciones), Brasil (Nuevos programas de construcciones), Estados Unidos (Opiniones de Hobson sobre el poder militar del Japón, comparado con el de los Estados Unidos; El acorazado *Michigan*; Deserciones en la escuadra americana), Francia (Comentarios del almirante Bienaimé sobre la artillería francesa; Maniobras en 1908), Inglaterra (Maniobras inglesas en 1908), Italia (Maniobras de Escuadra; Construcciones), Japón (Explosivos, cañones y carbones), República Argentina (El cañonero acorazado *Paraná*) y Rusia (Pérdidas de tonelaje que tuvo la flota rusa durante la guerra y su estado actual).

Con diversas noticias sobre la Marina Mercante, las *Misceláneas* y el sumario de revistas nacionales y extranjeras finaliza la REVISTA de julio de 1908.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS

Comienza la REVISTA de julio de 1958 con una entrevista concedida por el ministro de Marina, almirante Abarzuza, al diario *Arriba* para un número extraordinario que dicho periódico dedicó a la Marina con ocasión de la festividad de su Patrona. La relación de artículos empieza con el titulado *El factor meteorológico en los accidentes marítimos*, por C. de Zabaleta Vidales y J. Castejón Chacón, del Servicio Meteorológico Nacional, al que siguen: *El proceso de la combustión*, del teniente de Máquinas A. Foncubierta Martínez; *Materiales para fabricación de proyectiles autopropulsados*, del capitán del Cuerpo de Ingenieros de Armas Navales Francisco Luis Cumbrera Pérez; y *Notas adicionales*, por el comandante de Intendencia M. F. Chicarro, ampliatorio y aclaratorio del artículo del mismo autor *El cohete a la Luna*, publicado en la REVISTA de abril .

La sección de *Notas Profesionales* nos proporciona los artículos siguientes: *Evolución de tendencias en el Mediterráneo: Balance de las potencias (1935-1957)*, por Wyatt E. Barnes, coordinador de defensa civil del distrito Wayne en Detroit y miembro de la facultad tecnológica del instituto de dicho Estado, en el que hace un profundo análisis estratégico, político y económico de tan importante escenario a partir de la toma del poder en Italia por Mussolini; *Las direcciones de tiro para artillería de pequeño calibre*, por P. M. B., en el que el autor aboga por la adquisición de dichas direcciones de tiro a pesar de su alto coste, pues sin ellas los montajes carecerían de eficacia, y por tanto de sentido; *Hacia un hidroavión propulsado por energía nuclear*, por el capitán de fragata estadounidense Arthur D. Struble, traducido del *U. S. N. I. P.*; y *El poder naval en la estrategia soviética*, por Raymond L. Garthoff, traducido también del *U. S. N. I. P.*, donde el autor lleva a cabo una revisión de la que sería la estrategia naval soviética en una guerra general.

Con las *Misceláneas*, el *Noticiario* sobre asuntos de interés marítimo y la sección de *Libros y Revistas* se da por concluida la REVISTA de junio de hace cincuenta años.

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 JULIO

Día Año

1 1572.—El inca Tupac Amaru, juzgado en Lima por haberse rebelado contra la autoridad de España, después de haber aceptado su autoridad y haber dado muerte a varios mensajeros y a un misionero español, es ejecutado en Lima por estas fechas.

2 1542.—El virrey de Nueva España Antonio de Mendoza, recupera el interés mostrado en su día por Cortés de explorar las costas californianas. Por estas fechas ordena a Juan Rodríguez Cabrillo organizar una expedición marítima con este fin.

3 1494.—Colón, en su segundo viaje de descubrimiento a las Indias, después de haber levantado acta de que estaban en tierra firme, regresa de la costa oriental de Cuba sin haberla circunnavegado.

4 1503.—Creada la Casa de Contratación en Sevilla, destaca como impulsor de esta nueva Institución, el archidiácono Fonseca. En este día la reina Isabel, que aún se hallaba en Alcalá de Henares, define sus competencias.

5 1502.—Consecuencia del huracán sufrido por la flota de Antonio Torres, que había salido de Santo Domingo, perece en el mar el ex gobernador de La Española, Bobadilla, y los documentos relativos a la investigación de sus actividades.

6 1519.—El acontecimiento más importante para el imperio español había tenido lugar en la iglesia de San Bartolomé de Frankfurt, donde el rey Carlos I de España fue proclamado, sin su presencia, emperador de Alemania con el nombre de Carlos V. La noticia llega en este día a Barcelona, donde el rey había gastado en su proclamación la cuantiosa suma de quinientos mil florines.

7 1521.—Bartolomé Las Casas zarpa de Santo Domingo como administrador de los indios de la costa de las Perlas, al norte de Venezuela, para llevar a cabo su utopía sobre la colonización de aquellos territorios.

8 1546.—Francisco de Carvajal, el «Genio de los Andes», maestre de campo de Gonzalo Pizarro en las luchas civiles del Perú, venció siempre a sus enemigos no por tener más gente, sino por ingenio. En este día libra la batalla de Pocona contra Lope de Mendoza, saliendo vencedor.

9 1509.—En este día, el hijo legítimo y mayor del Almirante, Diego Colón, llega a Santo Domingo desde España tras una feliz travesía, a bordo del *Que Dios me salve* con veinte barcos. Le acompaña su elegante esposa, María de Toledo,

sobrina del duque de Alba, que llevaba como doncellas a varias jóvenes de buena familia dignas de la esposa de un virrey.

10 1546.—Llega Pedro de La Gasca a Santa Marta, donde fue bien recibido y donde le dieron cuenta de la muerte del virrey Blasco Núñez de Vela en la batalla de Añaquito y de las circunstancias en que se encontraba el Perú, dominado por Gonzalo Pizarro y sus amigos.

11 1576.—Martín Frosbisher, pirata inglés vinculado a la Sociedad de Comerciantes y Aventureros para el descubrimiento de Tierras Nuevas, en su viaje de exploración en busca de un paso interoceánico en la América septentrional, avista las costas de la península de Labrador.

12 1534.—Pedro Sancho de la Hoz, ejerció como secretario de Francisco Pizarro en su tercero y definitivo viaje a Perú, cesando por estas fechas. Actuó como escribano en el reparto del botín en Cajamarca dejando para la posteridad su libro *Relación de la conquista de Perú*.

13 1522.—Juan Sebastián de Elcano de vuelta de su viaje alrededor del mundo, estando en el puerto de Río Grande en la isla de Cabo Verde, se da cuenta de su error de fecha al no haberla cambiado al cruzar el meridiano de 180º. En este día Elcano mandó levar anclas y soltar velas ante el requerimiento de los portugueses de que se rindiera.

14 1502.—Refugiado Colón con sus cuatro naves en la bahía de Azúa, donde afrontó el temporal ante la negativa de Ovando de permitirle entrar en puerto, sale en este día hasta Yaquimoi, en la costa occidental de La Española.

15 1532.—En este día los españoles fundaron la primera ciudad en territorio peruano, llamada San Miguel de Piura. Francisco Pizarro hace el reparto de solares a los colonizadores y designa los cargos de la nueva ciudad.

16 1547.—Aldana y su expedición, compuesta por cuatro barcos, llegan al puerto de Lima en medio de las guerras civiles del Perú. Gonzalo Pizarro evita el enfrentamiento y sale de Lima.

17 1521.—Los soldados del capitán Pedro Alvarado entran en la plaza mayor de la ciudad de Tlatelolco, último foco de resistencia en la conquista de la ciudad de México.

18 1602.—Sebastián Vizcaíno, en su expedición marítima descubriendo California, llega a la bahía de Santa Marina, donde no pudieron desembarcar, continuando hasta la bahía de Santa Magdalena.

19 1539.—Hernando de Soto continúa con su expedición por los territorios del interior de la Florida; no encuentra grandes riquezas y sí la constante hostilidad de los indios.

20 1500.—Tiene lugar la firma de las Capitulaciones de la última serie de expediciones españolas independientes al Nuevo Mundo. En este caso, otorgada a favor del comendador Alonso Vélez de Mendoza.

21 1531.—El papa Clemente VII, al fundar la primera diócesis de Venezuela en esta fecha, eleva a ciudad episcopal a Santa Ana de Coro, raíz de Venezuela, pues de aquí salen las expediciones fundadoras de nuevos pueblos.

22 1542.—Luis Moscoso se establece en el pueblo de Neguatex en la Florida ante la hostilidad de sus naturales.

23 1547.—En esta fecha llega el pacificador del Perú Pedro La Gasca a Túmbez, donde recibe cartas de muchos españoles de la región ofreciéndole su ayuda.

24 1542.—Juan Rodríguez Cabrillo llega con su expedición a las costas de la Baja California, esperando encontrar la mítica y rica ciudad de Cíbola.

25 1536.—Sebastián de Benalcázar, en su recorrido desde el Perú por tierras de la actual Colombia, derrota al cacique Petecuy y funda en este día la ciudad de Cali. Designa como primer regidor de la ciudad a Pedro de Ayala.

26 1529.—El rey Carlos I concede a Francisco Pizarro permiso para conquistar las tierras de Nueva Castilla (así llamaban al Perú), doscientas leguas de costa desde Temunpalla hasta el pueblo de Chincha.

27 1513.—La Corona creó Castilla de Oro y como su capital a Santa María la Antigua del Darien, siendo su primer gobernador Pedro Arias Dávila.

28 1539.—Aldana, por orden de Benalcázar, funda la ciudad colombiana de Pasto, en la ruta entre Quito y la provincia de Popayán, en el fértil valle de Atriz.

29 1513.—La Audiencia de Santo Domingo declara como «islas inútiles» las islas Curaçao, Araba, Donaire y las Bahamas, dada la escasez de sus riquezas.

30 1524.—Barcos de Cortés navegan por la costa del Pacífico en busca de un estrecho que comunicase el mar del Sur con el mar del Norte.

31 1564.—Fallece en este día Luis de Velasco, virrey de Nueva España. Gobernante prudente, abolió la encomienda, realizó importantes obras públicas, pacificó los territorios al norte de su virreinato y abrió la Universidad de México.

CAPITÁN JIM

ODAS Y OLAS

Por su valor poético e histórico incluimos en nuestra sección de *Odas y Olas* las palabras de salutación que Federico García Lorca, en nombre de los españoles afincados en la República Argentina, dedicó a nuestro buque escuela y a su dotación con motivo de la visita efectuada a Buenos Aires a finales del año 1933.

SALUTACIÓN A LOS MARINOS DEL *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO*

Anoche se realizó en el Avenida [de Buenos Aires] una función en honor de los marinos de la fragata española *Juan Sebastián de Elcano*, llegada ayer por la tarde a nuestro puerto. En un intervalo de la representación, el poeta Federico García Lorca, en nombre de los españoles residentes en nuestro país, ofreció el homenaje en las bellas palabras que van a leerse:

«La fragata española *Juan Sebastián de Elcano* ha llegado al puerto de Buenos Aires trayendo en sus velas toda la vieja poesía del mar. No son extraños estos mares, dibujados por Juan de la Cosa, a su glorioso patrón, ni lo son a sus actuales marinos, que encuentran el «Salud» y el «Adiós» dichos en castellano por todas las costas del Nuevo Mundo.

Las gentes usan el pañuelo blanco para despedir y la mano tibia para saludar. Manos y pañuelos forman una guirnalda estremecida en la orilla de todos los puertos del mundo. Lo que tiene el pañuelo de pájaro que se agita por echarse a volar y lo que tiene la mano de cordialidad y silencio definitivo no lo puede tener la palabra, siempre con menos pasión expresiva que un gesto.

Entre el pañuelo que despide y la mano que recibe está el verdadero saludo del marino, llegada y despedida al mismo tiempo, alegría y melancolía juntas en las olas oscuras y muertas, que son las que empujan la piedra del muelle. Por eso, con la palabra más simple y la más profunda emoción doy la bienvenida, en nombre de los españoles que viven en esta hermosa República Argentina, a los marinos de la fragata *Juan Sebastián Elcano*. Salud.

27 de diciembre, 1933.»

(Remitido por Felip BENS).

VIEJA FOTO

Visita oficial a la Empresa Nacional Bazán de Ferrol

Recoge la presente fotografía uno de los momentos de la visita oficial al astillero de Ferrol de la Empresa Nacional Bazán de una delegación de marinos hispanoamericanos —principalmente argentinos—, acompañados por nuestro ministro de Marina, almirante Felipe Abarzuza y Oliva, en el año 1958, hace ahora cincuenta años.

La representación española que les recibe y acompaña, que figura en la imagen, de izquierda a derecha, es la siguiente: contralmirante Manuel Antón Rozas, comandante general del Arsenal Militar (1957-1960); capitán de navío Leopoldo Boado Endeiza (de traje), director general de Navegación (1952-1963); ingeniero naval Áureo Fernández Ávila, presidente de ENSIDESA, consejero y ex vicepresidente de la Empresa Nacional Bazán; ingeniero naval Julio Murúa Quiroga, director de la Empresa Nacional Bazán en Ferrol (1949-1963), y almirante Felipe Abarzuza y Oliva, ministro de Marina (1957-1962).

Jaime ANTÓN VISCASILLAS

MARINOGRAMA NÚMERO 439

Por TAL

1 C	2 B	3 G	4 F		5 E	6 G		7 A	8 E	9 F	10 G
11 K	12 E	13 B	14 I	15 G	16 Q	17 R	18 N		19 L	20 P	
21 Q	22 M	23 R	24 O	25 G	26 J	27 I		28 H	29 D	30 G	31 J
32 K	33 P	34 R	35 N	36 M		37 O	38 L	39 F	40 H	41 J	42 O
	43 N	44 Q	45 L	46 O	47 A	48 C	49 F	50 H	51 K		52 D
53 J		54 F	55 A	56 C		57 I	58 B	59 G	60 M	61 L	62 P
	63 N	64 L		65 P	66 G	67 E	68 N	69 Q	70 B	71 O	72 M
73 C		74 N		75 D	76 A	77 K	78 H	79 B	80 F	81 O	82 R
83 S	84 P		85 B	86 K		87 H	88 T	89 M	90 N	91 M	92 H
93 H	94 H		95 A	96 M	97 O	98 D	99 B	100 C	101 T	102 C	103 H
104 D		105 S		106 M	107 Q	108 R	109 H	110 C	111 I	112 K	113 R
114 S	115 O	116 Q	117 I	118 H	119 P						

De *Un gallego civilizador de Australia.* Santiago Rodríguez Rodríguez.

DEFINICIONES

A.— Man.: Refiriéndose a los antiguos cables de fibra vegetal usados en fondear las anclas, salir del agua por un punto determinado del casco del buque, el del ancla que estaba fondeada .

B.— Met.: Dícese del horizonte cuando se halla bien definido a causa de la transparencia de la atmósfera . . . . . .

C.— Met.: Nombre científico de las nubes que presentan una forma escalonada y extendida en capas uniformes . . . . . .

D.— Hist.: Batalla naval acaecida los días 7 y 8 de julio de 1770, frente a la bahía que le da nombre, situada en la costa de Asia Menor, en el canal que separa la isla de Quios del continente, entre una escuadra rusa mandada por Alejo Orlov y otra turca al mando de Hazan-ed-Din, resultando esta última aniquilada .

E.— Org.: Círculo, que puede ser de varios colores, que llevan algunas de las insignias de mandos de la Armada . . . . . .

Palabras

95 55 7 76 47

79 70 13 99 58 85 2

56 102 48 100 1 110 73

29 98 104 75 52

67 8 12 5

F.— Arq. Nav. y Man.: Vela que se dice tuvo su origen entre los árabes. Vino a ser de uso general en el Mediterráneo allá por el siglo XII y aún hoy es popular entre los pescadores de algunas zonas. . . . . .

G.— Constr. Nav.: Refiriéndose al timón, desmontarlo, sacarlo de su sitio . . . . . .

H.— Zool.: Pequeño grupo de gusanos asquelmintos marinos . . . .

I.— Art.: Pieza que se coloca convenientemente para asegurar por su medio la puntería (plural). . . . . .

J.— Biogr.: Jefe de escuadra de la Armada española, canario, vivió en los siglos XVIII y XIX. Mandó el *San Juan Nepomuceno*, con el que participó en la campaña de Finisterre. Estuvo en la escuadra de Mazarredo al mando del *Reina Luisa*. . . . . .

K.— Man.: Colocar un buque sobre los picaderos en el dique. . . . . .

L.— Constr. Nav.: Caldera grande en la que se echaba la mezcla para embrear las embarcaciones . . . . . .

M.—Arq. Nav.: Falucho de grandes dimensiones y características similares al laúd . . . . . .

N.— Mit.: Ninfas de los ríos y de las fuentes. . . . . .

O.— Puert.: Medio mecánico auxiliar de descarga de los buques, que consiste en una cadena sin fin con canguilones . . . . . .

P.— Biogr.: Marino y oceanógrafo alemán. En la guerra de 1914 dirigió el minado del Báltico y fue director del Observatorio Marítimo de Hamburgo . . . . . .

Q.—Org.: Flete (denominación antigua) . . . . . .

R.—Biol.: Parte de la comunidad pelágica constituida por los animales grandes, capaces de dominar las corrientes y los movimientos propios del agua . . . . . .

S.— Geogr.: Precioso pueblo de la costa gallega; tiene un monasterio del siglo XII al borde del mar . . . . . .

T.—Mit.: El océano celeste, el padre de los dioses en la mitología egipcia . . . . . .

54 49 39 80 9 4

3 30 10 15 6 59 66 25

103 109 40 78 87 93 50 118 92 28 94

57 111 117 14 27

53 31 41 26

112 86 32 11 51 77

19 64 38 45 61

89 60 96 36 91 22 106 72

18 35 74 68 63 43 90

46 71 37 97 81 115 42 24

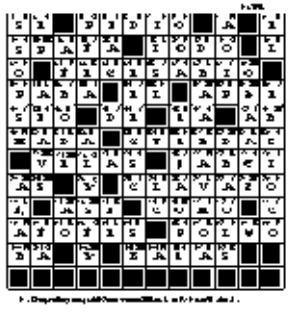
84 65 73 20 119 62

44 107 69 16 21 116

108 23 34 113 17 82

83 105 114

101 88



Ejercicio de desembarco anfibio ESPABRAS 2008 realizado en Brasil (playa de Itaoca, entre Río de Janeiro y Salvador de Bahía). (Foto: J. A. Tortolero S.).

MISCELÁNEA

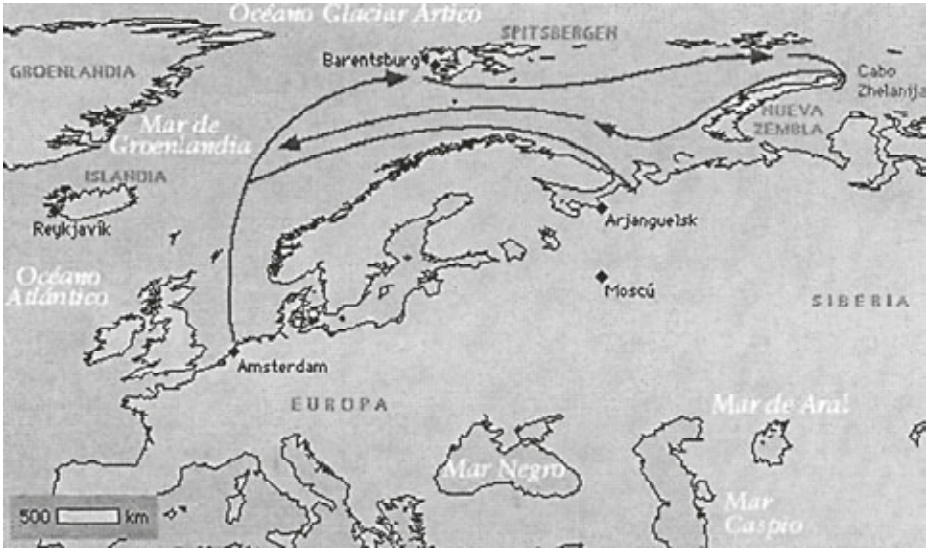
"Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca".
Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

24.209.—Mar de Barents

Willem Barents (c. 1550-1597), navegante holandés, buscando un paso del Noroeste que condujera a Asia, zarpó de los Países Bajos hacia esa tierra. La primera de sus naves zarpó el 5 de junio de 1594 y consiguió llegar al extremo noreste de Nueva Zembla, y regresar. Al año siguiente, junto a Jacob van Heemskerck, también holandés, emprendió una segunda expedición compuesta por siete barcos, pero debido a la presencia de grandes bloques de hielo durante la navegación, no tuvo éxito. La tercera expedición partió en mayo de 1596, y durante su travesía Barents descubrió el archipiélago de Spitsbergen (conocido en la actualidad como Svalbard). En este punto los dos marinos decidieron separarse al llegar el invierno boreal, lo que obligó a ambas tripulaciones a refugiarse en Nueva Zembla. A pesar de superar las bajas temperaturas del invierno y la primavera, durante el viaje de regreso, iniciado en junio de 1597, gran parte de la tripulación de Barents, incluido él mismo, pereció. Por su parte, Heemskerck pudo regresar a los Países Bajos tras recoger a los supervivientes de la embarcación de Barents, costeando el litoral de la península de Kola, en aguas del mar Blanco.

Desde luego, fue Barents quien logró penetrar más profundamente de lo que nadie había logrado, razón por la cual este trozo del mar Ártico recibió su nombre.

Desechada la empresa de encontrar un paso por el extremo noreste del Viejo Continente que permitiera la comunicación marítima entre Europa y las Indias Orientales, en 1601 se le asignó a Heemskerck el mando de



una flota en aguas de las Indias, donde destacó por su valor en los combates librados con naves portuguesas, sobre todo en aguas del estrecho de Malaca. Esa valentía se vio recompensada con su nombramiento en 1603 como almirante de las Provincias Unidas. Heemskerck murió el 25 de abril de 1607, cuando dirigía una escuadra (integrada por una veintena de pequeñas embarcaciones que, finalmente, resultaron victoriosas) enviada a aguas de Gibraltar para combatir a una escuadra española.

A. A. R.

24.210.—Extraña botadura

La del crucero *Princesa*, en 1896, que se realizó en tres tiempos. En el primero, en septiembre, el casco se negó a deslizarse, con asombro de comisiones e invitados, que abandonaron el lugar. El segundo fue en octubre, ya sin ceremonia, en el que se intentó arrastrarlo al agua. Por ello fue llamado «el arrastrao». Quedó el casco peligrosamente a caballo entre las gradas y el mar, con riesgo de quebrarse. Por fin, en la madrugada del 17 del mismo mes, y por su propio impulso, sin que nadie lo tocara, entraba en el agua. Esto obligó a asignarle un nuevo mote: «el espontáneo».

G. V. R.

24.211.—*Real Felipe*

Primer navío español de tres puentes. Construido en el año 1732 en Guarnizo (Santander), montaba 114 cañones. Sus buenas cualidades quedaron demostradas en el combate de cabo Sicié, donde arboló la insignia de don Juan José Navarro. En esta acción del año 1744, favorable a la Marina española, a pesar del superior número de navíos ingleses, murió su comandante, el capitán de navío don Nicolás de Geraldino. El navío tuvo que ser remolcado a Cartagena donde permaneció hasta su desguace en 1750.

Vedrá

24.212.—Batalla de Bailén

La memoria del capitán de navío José Navarro y Torres (Sevilla, 1762-Jalapa-México, 1822) se conserva con una placa en el Panteón de Marinos Ilustres, al haber sido fusilado por su lealtad a la Patria. Pero en su trayectoria profesional son dignas de recordar sus participaciones en la batalla de Bailén (1808) como ayudante de campo del general Grimarest y en la defensa de Cádiz al mando de la batería de la Máquina, resistiendo todo el bombardeo y operaciones de sitio.

J. A. G. V.

224.213.—Cocos

Todavía recuerdo los de la Junta de Obras de Puerto de Gijón, para el resacoso Musel, hoy en calma debido a su enorme dique de abrigo. Sin embargo, la única acepción de la palabra «coco» recogida por don Timoteo de O'Scanlan, en su famoso *Diccionario Marítimo*, dice: «Pelo fuerte y de color blanco diáfano que producen los gusanos de seda llamados bastardos, el cual sirve de volantín (aparejo de pesca como la "liña", sedal o sedeña) y para pescar con caña».

En la Historia de Filipinas del padre Delgado (Manila, 1892) encontramos la descripción de la acepción que nos interesa:

«Para calafatear y carenar los navíos y embarcaciones da el coco suficientísima materia con el bonete ó primera cáscara, que en Manila es apreciada para este uso; y juntamente para hacer cuerdas para los soldados y artilleros; porque estando seco arde excelentemente sin jamás apagarse hasta que se consume todo. Hácense cables del mismo bonete y cordeles fortísimos para las embarcaciones, y son muy durables en la mar y más seguros que los de otra materia, porque cede a las olas alargándose mucho, y en pasando vuelve a encogerse. Los indios de Marianas y

La capitulación de Bailén. (Óleo de Casado de Alisal).

Palaos, juntan ó cosen las tablas de sus embarcaciones con estas cuerdas, y las amarran con ellas para navegar en sus mares, y á veces llegan con ellas hasta este Archipiélago de Filipinas…»

E. C.

24.214.—Políticamente incorrecto

La construcción de los cruceros *Baleares* y *Canarias* malhumoró profundamente al entonces capitán de fragata don Francisco Moreno, que entendía que las limitaciones autoimpuestas por intentar cumplir el Tratado de Washington de 1922 (máximo 10.000 toneladas de desplazamiento y ocho pulgadas de calibre) los convertían en poco menos que inservibles para nuestras necesidades. Con tal motivo, escribió por 1931:

«La omnipresencia de la Sociedad Española de Construcción Naval y la transigencia de los organismos directores de la Marina llegó a su punto culminante en 1928, cuando se decidió la construcción de los cruceros tipo *Baleares*. No había razón alguna, en el terreno militar, que justificase el empleo de 180 millones de pesetas en dos buques desprovistos de protección, cuya misión, en una Marina como la nuestra, no habrá nadie que pueda definirla (…). Pero lo peor de esto es que la desorientación y la incertidumbre llegó a extenderse en los elementos directores, que puestos en el trance de decidir sobre nuevas construcciones, cada vez que se preveían despidos de importancia en los astilleros de El Ferrol y Cartagena aceptaban lo que se les proponía, esto es, lo que de momento interesaba a la Sociedad Española de Construcción Naval. Puede decirse, sin exageración, que ha sido ésta la que ha fijado hasta ahora, absolutamente, todos los programas de construcciones.»

G. V. R.

Crucero *Canarias.*

24.215.—Héroes del 2 de mayo de 1808

Animados por su exaltado patriotismo ante los sucesos del 2 de mayo de 1808 en Madrid, los alféreces de fragata José de Hezeta y Juan van Halen se dirigieron al Parque de Artillería de Monteleón y ofrecieron sus servicios al teniente de Artillería Rafael Arango para su defensa, repartiendo armas y municiones entre las gentes que cubrían las calles exteriores. De Hezeta tan sólo sabemos que ante la presión de las tropas francesas recibió la misión de llevar el parte de lo sucedido al coronel de Artillería Navarro Falcón, comandante de Artillería de Madrid, solicitando refuerzos, pero ante la imposibilidad de regresar a su puesto posteriormente marchó a Cádiz, siendo uno de los primeros que infundieron en sus habitantes los sentimientos de los madrileños; y de Van Halen, que marchó al ejército de Galicia tomando parte en la batalla de Rioseco.

J. A. G. V.

24.216.—La quema del *Bucentauro*

Cuando las tropas de Napoleón entraron en Venecia en 1797, no encontraron mejor forma de hacer patente su conquista que quemando el navío oficial de los dogos venecianos: el *Bucentauro*. Era éste, en efecto, el máximo símbolo del poderío marítimo que había alcanzado Venecia a partir de la Edad Media.

Daus

24.217.—Cronómetro para la navegación

John Harrison (1693-1776), nacido en Foulby (Yorkshire), fue relojero, carpintero y un topógrafo cualificado, que aprendió a reparar relojes a los 21 años. Estimulado por una recompensa de 20.000 libras, ofrecida a quien encontrara un método para localizar la longitud en la que se halla una embarcación en cualquier lugar de la Tierra con una precisión mínima de medio grado, Harrison dedicó casi toda su vida a perfeccionar un cronómetro para la navegación que resolviera el problema de determinar la longitud. Llegó a la conclusión de que un reloj de gran precisión (o cronómetro), puesto en hora en el meridiano de Greenwich, podría llevarse a bordo del barco, y su indicación comparada con la hora local, determinada astronómicamente, daría la longitud en la que se halla el barco en cualquier lugar. Como la Tierra gira 360º en 24 horas o, lo que es lo mismo, 15º por hora, la diferencia en horas multiplicada por 15 sería la longitud en la que se halla la embarcación medida en grados. El cronómetro de Harrison «Número Cuatro» ganó en 1773 el premio de 20.000 libras, tardíamente, puesto que en 1761 ya se había realizado una prueba de cinco meses en el mar que fue un rotundo éxito. Este experimento se realizó en el Atlántico, en una travesía desde Inglaterra hasta Jamaica, ida y vuelta. Se comprobó que el reloj de Harrison retrasaba cinco segundos de tiempo, lo que se corresponde con un error de longitud de sólo 1,25 minutos de arco.

A. A. R.

24.218.—Demostración anfibia en Alhucemas

En el mes de septiembre de 1911, al intensificarse las acciones rebeldes marroquíes, las actividades de nuestras fuerzas navales se incrementaron, realizando diversas acciones de bombardeo de la costa y, cabe destacar, una demostración anfibia llevada a cabo en Alhucemas. El acorazado *Pelayo*, buque insignia del almirante jefe de la Escuadra, bombardeó las costas enemigas del Kert y poblados de Alhucemas el 14 de septiembre. Durante los días 15 y 16, bajo el mando del capitán de navío Diego Carlier Velázquez, jefe del Estado Mayor de la Escuadra, se realizó un simulacro anfibio en la bahía de Alhucemas con la columna de desembarco del acorazado. La finalidad

Acorazado *Pelayo.*

de esta finta era la de distraer fuerzas de las cábilas que se enfrentaban a las posiciones defensivas de Melilla. La acción tuvo éxito. Es el antecedente del desembarco realizado años mas tarde, en 1925.

J. J. P. C.

24.219.—Tartana cañonera

El heroico capitán de Artillería don Luis Daoíz prestó destacados servicios en buques de nuestra Marina y el 11 de julio de 1793, encontrándose embarcado en el *Oriente*, recibió del entonces brigadier don Antonio Escaño, que desempeñaba el cargo de mayor general en la escuadra del Océano al mando de don José de Mazarredo, la siguiente orden:

«Previene á Vm. de su orden está nombrado para el mando de la tartana cañonera con hornillo de bala roja núm. 5, quedando á cargo de oficial de Marina la parte marinera, cuando se ofreciere; debiendo acudir á entregarse de ella al muelle de Cádiz.»

J. A. G. V.

24.220.—Preservativo

No sean malpensados, esta REVISTA GENERAL DE MARINA no tiene por costumbre la zafiedad ni la ordinariez; el problema es que la semántica es materia cambiante. Veamos lo que dice el Estado General de la Armada (EGA) de 1875 en el capítulo que dedica a las obras realizadas por el Arsenal de Ferrol:

«Fragata *Sagunto*…; los calafates recorrieron y renovaron el preservativo de la cubierta alta, toldilla y castillo, recorriendo solo la principal… Urca *Pinta*: Se le coloca-

ron rumbos y sobresanas al exterior,…, los calafates recorrieron la cubierta, toldilla y castillo, dándole preservativo para su abrigo…».

No encontramos esa acepción de preservativo en los diccionarios marítimos que poseemos, pero sí en un EGA precedente, el de 1870, y en las obras hechas ese año a la misma *Sagunto*: «Los calafates aforraron con fieltro y plancha de cobre los fondos exteriores…, calafatearon y brearon el costuraje de la cubierta principal, castillo y obra muerta, dieron preservativo de resina y grasa a la cubierta principal y toldilla…». Es decir, que por encima de la brea, pez, chapapote o pichi… con que calafateaban las costuras, ponían una capa de grasa y resina para preservarlas de la intemperie.

Ero Cabo

24.221.—Mount Vernon

La famosa residencia de George Washington, primer presidente de Estados Unidos, la heredó de su hermanastro Lawrence, quien al frente de un importante contingente de colonos norteamericanos participó en la fallida operación británica de Cartagena de Indias. Lawrence Washington sentía tal admiración por el almirante Vernon que jamás le culpó de aquella derrota, y en honor del denostado almirante denominó a su residencia de Virginia Mount Vernon.

Tagomago

24.222.—Corme

En la localidad de Corme, paradigma de puerto marinero en la Costa de la Muerte, cuna del gran navegante Francisco Mourelle y lugar de procedencia de los insuperables percebes del Roncudo, se pueden encontrar también sorpresas como

una magnífica serpiente alada pétrea, que ha sido objeto de numerosos estudios para determinar su origen y significado, y que creo son el complemento perfecto a los misterios del mar que también allí se dan.

P. G. F.

24.223.—Un alférez de navío catalán

El pasado 4 de junio de 2008 salían del castillo de Montjuïch, en Barcelona, con destino a Madrid, los cañones que adornaban el patio de armas de su Ciudadela, hasta ayer convertida en Museo Militar. Un portavoz municipal anunciaba por la televisión que se iba a transformar en «un espacio para la paz», como si los anacrónicos e inoperativos cañones aún pudiesen oler a pólvora.

En una visita reciente que hice al museo me quedé asombrado al contemplar la mejor colección de soldados de plomo que había visto en mi vida. En unos noventa metros lineales de vitrina se guardaba una división entera de la Guerra del Rif, minuciosamente reproducida a escala, y que incluía regimientos enteros de caballería, mixtos de lanceros y húsares de Pavía, batallones de cazadores de Infantería y de Artillería de Plaza, de ingenieros, Transmisiones, grupos de Intendencia, Sanidad, alabarderos, Guardia Civil, Regulares y de la Legión, con sus Estados y Planas Mayores, a pie y montados. En total, más de 11.000 piezas extraordinarias por su manufactura, fidelidad y belleza.

Cuál sería mi sorpresa al leer, en la ficha de presentación (que en adelante casi transcribo; los paréntesis son míos) que su artífice fue, originalmente, un alférez de navío con una apasionante vida profesional que se deduce, más que se lee, de la escueta biografía que ofrece dicho museo (hoy en liquidación).

Se trata de don Arturo Llovera Grases (Barcelona 1889-1980), que ingresó en la Escuela Naval Militar a los 15 años, donde obtuvo el despacho de alférez de navío, aunque intereses familiares le hicieran pronto «renunciar a su vocación» *(sic)*, licenciándose en Farmacia y Químicas en las Universidades de Lovaina y Cambridge (se ve que era hombre adinerado). No obstante —sigo la transcripción—, y con ocasión de la campaña del Rif, solicitó incorporarse al servicio activo, siendo asimilado al empleo de alférez en un Tabor de Regulares de Caballería, resultando herido en combate. (¡Vaya virada la del alférez de navío Llovera! Ya sabéis que la conscripción para esa guerra era evitable mediante el pago de una cantidad sustitutoria, por lo que sólo iban los menos favorecidos por la fortuna. El carácter de voluntariedad de don Arturo nos permite suponer que, además de rico, era un valiente y un romántico).

Reintegrado a la vida civil, decidió reproducir en plomo una División completa de la época, contando con la eficaz colaboración de los dos principales fabricantes barceloneses, Eulogio González y Baldomero Casanellas, continuado éste por los hermanos Capell. (¡Ah! el eco del cornetín de órdenes sonando en el alma con nostalgia).

Superadas las dificultades que suponía poner en fabricación modelos de juguetes de 54 mm, de los que prácticamente no existía producción nacional, en 1928 dio por concluida su obra, que estuvo expuesta en el Tibidabo durante la Exposición Internacional de 1929.

Tras la cesión del Castillo de Monjuïch a la ciudad de Barcelona (por cierto hace un porrón de años, en tiempos de Franco, aunque haga un par de ellos que se ha vuelto a ceder con bombo, platillos y fanfarria anexa), el Ministerio del Ejército adquirió al Sr. Llovera la División completa para cederla a Barcelona, integrada entre los Fondos del Museo Militar del Castillo de Montjuïch. Termina la ficha: «Ningún otro Museo Militar del mundo puede exponer un conjunto homogéneo de la importancia de la Colección Lloveras».

Y el autor de este artículo quiere terminarlo también diciendo que él no sabe qué va a ser de esa extraordinaria colección en el futuro, pero que, esté donde esté, quería dejar aquí constancia de su admiración por un alférez de navío catalán cuya vida seguro que merecía una buena novela de aventuras que incluyese esas cosas del espíritu que, aunque a muchos les gustaría, aún no se venden en almoneda.

J. C.

24.224.—Organización eficiente

Que cualquier institución o empresa precisa hoy de un eficiente servicio de organización es algo obvio; de no ser así, pueden ocurrir hechos o provocarse situaciones embarazosas, como ocurrió el 25 de agosto de 1818 en Ferrol. «Con motivo de la celebración de los días del Rey Padre el Señor D. Carlos cuarto», tuvo lugar en Capitanía General un besamanos, sin que ningún representante del ayuntamiento de la entonces villa hiciera acto de presencia, lo que motivó que el capitán general, don Francisco Melgarejo, cursara un escrito al regidor municipal en el que decía

«tendrá la vondad de manifestarme los motibos en que haya fundado tal procedimiento, pues no siendo convincente es de necesidad y propio de mi obligación el dar cuenta a S. M.». La respuesta decía que se había tratado de un olvido involuntario del portero del ayuntamiento al no avisar a los regidores más antiguos de la hora a la que tenían que asistir. Aceptó la explicación el capitán general, que firmó otro escrito cuyo final así rezaba: «que solo por un incidente de esta naturaleza pudiera haber ocurrido este caso y de ningún modo con intención deliverada».

P. G. F.

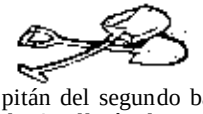
24.225.—Baja médica

El 23 de septiembre de 1588 recalaron en Santander y Laredo el navío *San Martín*, capitana de Medina Sidonia, y 39 naves más. El día 29 escribe así Felipe II a su almirante:

«...por la del 23 entiendo su llegada a Santander y las naos que apostaron allí y a Laredo; siento la falta de salud con que ha venido y que ésta sea tan general en toda la Armada y puesto que se halla tan decaído y que hace instancia para que le permita ir a curarse a su casa y que conviene mucho para su convalecencia el no pasar el invierno en tierra tan fría, así se lo permito…».

G. V. R.

24.226.—Artilleros embarcados



«Como comandante del navío *San Ildefonso*, manifiesto que el capitán del segundo batallón del Real Cuerpo de Artillería de tierra don Luis Daoíz, ha entrado de guarnición con tropas de su Cuerpo en este navío desde el mes de octubre de 1798 hasta 21 de junio del corriente año, en que quedó desembarcado por haber desarmado el buque en este Departamento, en cuyo intermedio de tiempo he notado en él el mejor desempeño en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones y una conducta arreglada y juiciosa, y por conocerlo así, y á su petición, le doy ésta que firmo en Ferrol á 24 de junio de 1802.- José de Uriarte y Borja». Ello es una muestra del mucho afecto que le tomó todo el Cuerpo de Marina por su capacidad e inteligencia a tan heroico oficial.

J. A. G. V.

24.227.—Campaña de Marruecos de la Infantería de Marina

El 8 de junio de 1911, con buques de la Escuadra, desembarcó en Larache el primer batallón expedicionario y llevó a cabo la ocupación de su territorio. En el mismo punto lo hizo el segundo batallón expedicionario el 21 de julio del mismo año. Estas unidades del Cuerpo de Infantería de Marina ocuparon también el territorio de Alcazarquivir. Por Real Orden de 14 de diciembre de 1912 se fundó el Regimiento Expedicionario de Infantería de Marina integrando a ambos Batallones, que se repatriaría el 8 de agosto de 1922.

J. J. P. C.

24.228.—Guerra de la Independencia

El brigadier Diego de Alvear y Ponce de León (Montilla-Córdoba, 1749. Madrid, 1830), prestó destacados servicios a la Patria, pero en esta ocasión resaltamos los efectuados en el departamento de Cádiz en 1808 siendo comisario provincial de Artillería y comandante del Cuerpo de Brigadas, guarneciendo con las fuerzas a sus órdenes las baterías de tierra en el Trocadero, Arsenal de La Carraca, Casería de Osio, el litoral y cañoneras en los combates del 9 al 14 de junio y rendición de la escuadra francesa.

J. A. G. V.

El *Pájaro de la Libertad*. (Foto: J. del Cuvillo Díaz-Alersi).

LOS DIABLOS DEL PACÍFICO, UNA TOMA DE CONCIENCIA

Los diablos del Pacífico (Richard Fleischer, USA, l956) se caracteriza por el profundo estudio y análisis llevado a cabo por Robert Wagner al relatar la notable transformación del personaje interpretado. No se eluden —lógico, estamos en el centro neurálgico de la Segunda Guerra Mundial— las secuencias de lucha y combate, muy bien filmadas por cierto por el inolvidable autor de *20.000 leguas de viaje submarino*. Pero es el análisis del ser humano el que se erige como uno de los factores básicos que estructuran en todo momento el excelente trabajo de sus guionistas, Francis Gwaltney y Harry Brown, autores literarios de la historia a narrar.

Sobre un complejo escenario bélico la cinta incide, con crudeza y realismo, en el estudio de personajes que sobre un devastado campo de batalla sufren una gran transformación ante situaciones límites. Es lo que le ocurre al protagonista de la historia, que ante las situaciones de enfrentamiento sobre el campo de batalla es víctima —para bien en este caso concreto— de una metamorfosis que cambiará radicalmente su vida: su sentido de las cosas, la

apertura hacia otros mundos, y el resurgir de determinados sentimientos que anteriormente ignoraba de su mundo interior; mundo interior intransferible, que le provocaba la desconexión con otros mundos y otras sensaciones. La realidad de la guerra, con toda su dureza, ejercerá sobre él una decisiva y trascendental influencia. La experiencia es aquí también un grado; una experiencia vivida en directo cuando la gente, los soldados, caen y mueren destrozados ante la impasibilidad de un entorno que se ha trasformado en terrible maquinaria de muerte y destrucción. Es la guerra en estado puro. Y Richard Fleischer, con su habitual tono de violencia arrolladora, se encargará de demostrarlo.

Antes del estallido bélico, en los idílicos tiempos de paz, las cosas eran de otra manera, y el dolor, el sufrimiento, no formaba parte de la vida del protagonista de *Los diablos del Pacífico*. En aquellos años, en aquellos días previos a la guerra, el protagonista de la película, un riquísimo hacendado propietario de una plantación de algodón en el profundo sur de los Estados Unidos, trata a sus subordinados de manera implacable, hasta llegar a la crueldad o a la indiferencia, que los dos términos son válidos a la hora de calibrar y describir al personaje. Sam Grifford trata despóticamente a sus empleados, y el clima que le envuelve es de enfrentamiento y violencia. Poseído por la soberbia en grado sumo, la convivencia se hace prácticamente imposible a su alrededor. Un suceso notable provocará un cambio importante que le obligará a abrir un periodo de reflexión. El suceso que tanto afectará a su vida no es otro que la llamada a filas, a fin de incorporarse a una unidad destinada en escenarios de guerra en pleno Pacífico. Es entonces, al contacto con una realidad que desconocía, cuando se hace inevitable el cambio, la transformación. Los acontecimientos bélicos, siempre desgarradores, de abierto clima de melodrama y

tragedia, le humanizan, le obligan a comprender y asimilar el entorno que le rodea y compararlo con aquel otro que dejó al tener que incorporarse al ejército como simple soldado. Un mando superior, representado por el admirable Broderick Crawford, especialmente duro en el trato con sus subordinados, le hará abrir los ojos y comprender muchas cosas; ver y sentir las nuevas experiencias a flor de piel. El experimento está servido. Todo será diferente a partir de ese momento, y se abrirá para él de manera espectacular un mundo muy distinto del anterior. La reflexión ha dado finalmente sus frutos y el encuentro con el factor amoroso confirmará definitivamente el cambio.

Cuando Richard Fleischer rueda *Los diablos del Pacífico* ya tiene en su haber un gran prestigio, ganado a pulso, entre la nueva generación de directores (Richard Brooks, Robert Aldrich...) e intérpretes incorporados al mundo de Hollywood tras la guerra. Savia nueva necesaria alrededor de la industria cinematográfica, que en aquellos años ya comenzaba a notar la influencia y la competencia de un nuevo medio de expresión que causará furor: la televisión. Formado en los años cuarenta e hijo de Max Fleischer, dibujante y creador de dibujos animados tan míticos como Popeye o Betty Boop, Richard dirigió la película con rigor y profesionalidad, de manera espectacular y violenta, con la firma clásica de su autor en las secuencias de guerra, pasando luego a ser íntimo y personal a la hora de describir el cambio psicológico de su protagonista. No sólo contó para esta aventura con un magnífico guión, sino también con una serie de actores de calidad reconocida, como Robert Wagner, Broderick Crawford, Terry Moore, Robert Keith y Brad Dexter, que eran mundialmente populares en aquellas décadas.

Richard Fleischer (Nueva York, 1916-Los Ángeles, 2006), como tantos directores de la época, se inició en el mundo del teatro para incorporarse posteriormente al cine en 1946. Desde entonces, los éxitos —y también los fracasos— se sucedieron de forma ininterrumpida hasta principios de los ochenta, cuando se retiró del mundo del cine al comprobar que algunas de su películas, como *El cantor del jazz, Ashanti, El pozo del infierno* o *Pasta gansa,* eran mal recibidas por el público y la crítica. Entre sus éxitos son de destacar: *Los vikingos, Duelo en el barro, La muchacha del trapecio rojo, Impulso criminal, Barrabás, Cuando el destino nos alcance, Bandido* o *El estrangulador de Boston.*

Toni ROCA

Patrullero *Chilreu* visto desde el helicóptero *Alcotán III* de la Secretaría General de Pesca, colaborando en la misión de vigilancia de pesca en los caladeros del Cantábrico.
(Foto: patrullero *Chilreu*).

SOVEREIGN OF THE SEAS, MÁQUINA DE GUERRA Y OBRA DE ARTE

A lo largo de los tiempos hubo barcos carismáticos, que por sus cualidades y por sus hazañas han ganado un merecido rincón en la historia, en el recuerdo de las gentes y en los sellos de correos. Uno de ellos fue el galeón inglés *Sovereign of the Seas*, botado en 1637 y cuyo adiestramiento comenzó a mediados de 1638, hace 370 años. En sus tiempos fue una gran máquina de guerra y al mismo tiempo una pieza de arte.

Su construcción, ordenada en 1634 por Carlos I de Inglaterra y llevada a cabo en los astilleros de Voolwich, corrió a cargo de los diseñadores y excepcionales ingenieros navales Peter y Phineas Pett. Después de tres años de arduo trabajo de más de 1.000 artesanos, fue botado el 13 de octubre de 1637. El barco combinó fortaleza y belleza, y a pesar de su condición de unidad militar, en su tiempo fue considerado una obra de arte. Llamaban la atención sus líneas, su armamento y su magnífica decoración con escudos heráldicos, esculturas y retratos. También destacó por sus excepcionales dimensiones para la época, que sólo aproximadas y obtenidas de la extrapolación de los diferentes datos que aparecen en los documentos consultados, fueron: 71 m de eslora total desde el penol del bauprés al extremo de la superestructura de popa, 39 m de quilla, 14 m de manga, 7 m de calado

Hoja bloque de Barbuda con grandes buques de guerra de 1600 a 1800. El *Sovereign of the Seas* aparece en el segundo sello de la fila superior.

Hoja bloque de la República de Djubuti dedicada al milenario de la navegación. El *Sovereign of the Seas* figura en el sello inferior derecho.

El *Sovereign of the Seas* en un sello de Hungría.

medio y 1.141 toneladas. Su dotación era de 800 hombres.

Fue el primer barco con popa de formas redondeadas y tres puentes. Contaba con 102 cañones colocados sobre todo en las bandas, con los que podía disparar al tiempo casi dos toneladas de metal, lo que le convirtió en el barco más poderoso de la época. Su capacidad de fuego era tan grande que en su primer combate en 1652 hundió de una sola andanada un barco holandés, y durante casi 60 años no hubo enemigo capaz de hundirlo, a pesar de que tomó parte en numerosas batallas durante tres guerras con Holanda, y más tarde en guerra contra Francia. Sus últimas acciones en combate fueron en 1690 y 1692, cuando ya había pasado con creces los 50 años de edad. Por su devastadora capacidad de combate y a la vez por su extraordinaria belleza, los holandeses le pusieron el sobrenombre de *Golden Devil* (Diablo de Oro).

Entre otros datos que ilustran la vida del barco, se puede apuntar que hubo un intento fallido para botarlo el 25 del mes de septiembre anterior a su botadura efectiva. Su adiestramiento en la mar comenzó a mediados de julio de 1638. En 1651 sufrió grandes modificaciones, con reducción de altura de superestructuras y eliminación del puente alto para

El *Sovereign of the Seas* en un sello de Paraguay con el nombre españolizado.

El *Sovereign of the Seas* en un sello de Gambia dedicado a la Armada británica.

mejorar su estabilidad y cualidades marineras. Entre 1659 y 1660 sufrió un recorrido a fondo. En 1660 se rebautizó *Royal Sovereign*. En 1685 sufrió otro gran recorrido y nuevas modificaciones, con aumento de alrededor de un metro de eslora de quilla y poco más de medio metro de manga, y su mascarón de proa, que era una figura ecuestre, se cambió por un león.

Curiosamente, su muerte cuando tenía casi 60 años no se debió a una acción en combate, a una tempestad o al desguace; fue por un incendio a bordo en la noche del 27 de enero de 1696, causado por una vela que el cocinero se había olvidado de apagar cuando el barco estaba fondeado en el puerto de Chatham. El viejo galeón, al que su potencia y fortaleza le habían permitido soportar los fuegos enemigos en múltiples combates, por una broma del destino pereció a causa de aquella pequeña vela, que cayó a cubierta y en poco tiempo envolvió en llamas al entonces *Royal Sovereign*. Ardió durante cuatro horas, y no se apagó hasta que el fuego alcanzó la línea de flotación y envió los restos del casco al fondo. Las maderas que se pudieron aprovechar, fueron usadas para construir otro *Royal Sovereign* (1701).

El *Sovereign of the Seas* fue uno de los mayores buques en una época de cambios en

En un sello de San Marino.

Modelo del *Sovereign of the Seas.*

la construcción naval. En el siglo XVI los galeones eran los dueños del mar, ya que combinaban la fortaleza y cualidades marineras de los barcos de vela con la capacidad de combate artillero —sobre todo en proa— de las galeras. Eran barcos utilizados como mercantes por dueños privados, que los armaban para darles capacidad de autodefensa sobre todo contra piratas, o como buques de guerra integrados en las Armadas de diferentes países. En la evolución de los galeones dedicados a la guerra se produjo un incremento del armamento y el consiguiente aumento de tamaño, y a principios del siglo XVII ya contaban con gran cantidad de cañones por las bandas a diferentes niveles, como fue el caso del *Sovereign of the Seas*. Las características de los nuevos galeones y su mayor capacidad de fuego dieron lugar a cambios en las tácticas de su empleo en combate. Los barcos empezaron a formar en líneas de fila, uno tras otro, para presentar una de sus bandas al enemigo y así disponer de la mayor capacidad de fuego posible. Nacía la línea de combate y el nuevo concepto de «buque de línea», «navío de línea» o simplemente «navío», como sería conocido más tarde el directo descendiente de aquellos grandes galeones.

El *Sovereign of the Seas*, o *Royal Sovereign*, aparece en sellos de correos de diferentes países, con imágenes frecuentemente tomadas de pinturas de la época, a veces reproduciéndolas en su totalidad o alguno de sus fragmentos. Sellos de Antigua, Barbuda, Hungría, Paraguay, San Marino o Sharjan nos recuerdan la bella e impresionante estampa de aquel barco botado hace bastante más de tres siglos y medio.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ

MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo 06-finalización).—La Armada continúa su participación en la operación NOBLE CENTINELA mediante la aportación de diversas unidades al dispositivo aeronaval que se estableció 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 junio participaron en la misión los patrulleros *Tagomago* y *Grosa*.

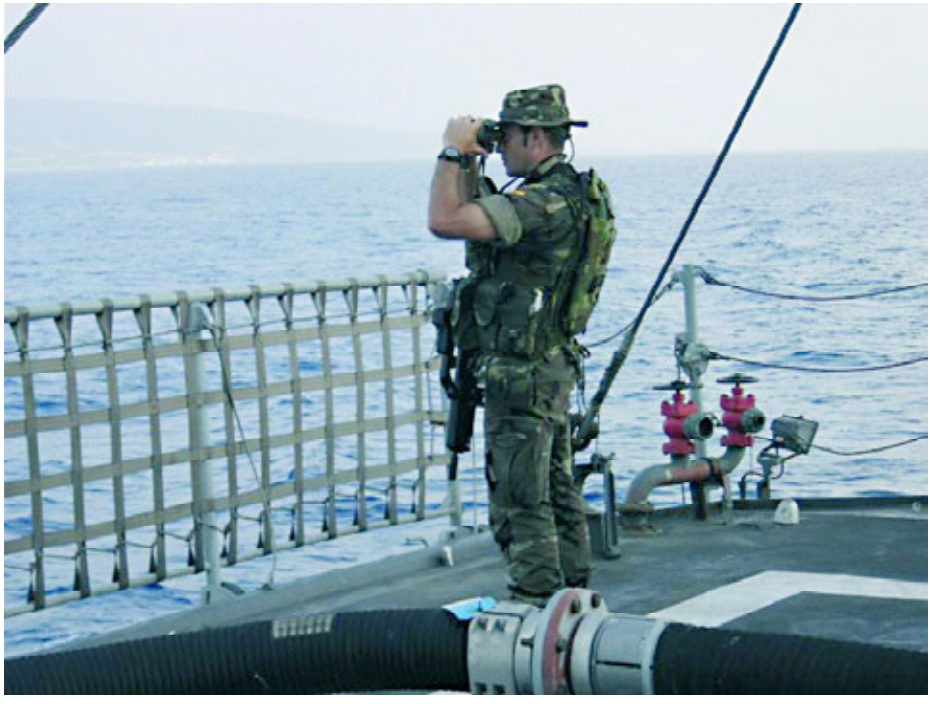
Patrullero *Tagomago*.

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (marzo-julio 08).—Actualmente se encuentra desplegado en Qala-E-Naw (Afganistán) un equipo TACP/FAC compuesto por 10 soldados de Infantería de Marina.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (OAE).—El buque de aprovisionamiento *Marqués de la Ensenada* salió el 27 de mayo y se incorporó a la agrupación OTAN SNMG1 en el Mediterráneo, tras el paso de sus unidades por el estrecho de Gibraltar. Una vez cumplido su cometido, regresó a su base a mediados de junio.

Operación UNIFIL (31 de mayo-finalización).—En el marco de la operación UNIFIL de Naciones Unidas, la Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR) asumió el mando de la Maritime Task Force (TF-448) el pasado 1 de marzo en Naqoura (Líbano), a través de la célula naval del Cuartel General del comandante de la Fuerza, por un periodo inicial de seis meses. El área de operaciones se localiza frente a la costa de Líbano. La contribución de la Armada viene dada por medio del patrullero *Cazadora*, que zarpó de Cartagena el 31 de mayo, llegando a la zona de operaciones el 6 de junio tras una escala en Souda (Creta) los días 4 y 5. Permanecerá en zona hasta primeros de agosto, teniendo previsto el regreso a su base de Las Palmas a mediados de dicho mes.

CENTINELA ARAGONÉS (11 de junio-15 de septiembre).—La Armada aporta 55 soldados de Infantería de Marina, bajo el mando de GEPROAR, para vigilancia y protección de infraestructuras críticas con motivo de la celebración de la Expo Zaragoza 2008.



Force protection frente a las costas del Líbano . (Foto: J. Sempere Ripoll).

El vicealmirante Mauricio Gemignani presidiendo la ceremonia de relevo de mando de la SNMCMG2 (Foto: A. Arévalo).

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1).—La agrupación se integró en la Operación ACTIVE ENDEAVOUR entre el 26 de mayo y el 8 de junio, efectuando vigilancia marítima entre el Estrecho y cabo Bonn (Túnez). Tras una escala en Ferrol a mediados de junio comenzó su participación en el ejercicio LOYAL MARINER 08. La fragata española *Blas de Lezo* continúa como buque insignia del COMSNMG1, acompañada de las fragatas *Luebeck* (Alemania), *Vasco da Gama* (Portugal) y *Nicholas* (Estados Unidos).

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG2).—Esta agrupación llevó a cabo dos operaciones tipo ROUTE SURVEY en los accesos a los puertos de Málaga y Almería y dos ejercicios tipo PASSEX, uno con la Marina marroquí a la salida de Casablanca y otro con buques de la Marina canadiense. Durante la visita al citado puerto marroquí se llevó a cabo un intenso calendario de actividades oficiales y sociales en el marco de las relaciones de la Alianza Atlántica con los países del Diálogo Mediterráneo.

El 4 de junio los buques entraron en Cartagena para proceder el día 11 al relevo de Mando de la agrupación, que pasó del capitán de navío español Antonio Martorell Lacave al capitán de fragata Eike Tammen de la Marina alemana, dentro de las rotaciones anuales de mando previstas. La ceremonia fue presidida por el vicealmirante Mauricio Gemignani, de la Marina italiana, comandante del Componente Marítimo del Mando Conjunto Aliado en Nápoles

Tras el relevo de Mando, la fuerza queda constituida por las siguientes unidades: *Mosel* (buque de mando y apoyo entrante de la

Marina alemana, que releva a la *Diana*), y los cazaminas *Tajo* (España), *Bad Rappenau* (Alemania), *Crotone* (Italia), *Kallisto* (Grecia) y *Erdemli* (Turquía).

Ejercicios

ROUTE SURVEY (24 de mayo-16 de junio).—La agrupación compuesta por los cazaminas *Duero, Tambre* y *Sella*, al mando de COMANDRAG1 a bordo del cazaminas *Sella*, realizó operaciones de ROUTE SURVEY en las inmediaciones del puerto de Gijón en el periodo comprendido entre el 2 y el 6 de junio, tras una escala en Lisboa y una colaboración con los alumnos de la Escuela Naval Militar en aguas de Marín. A la finalización del ejercicio las unidades hicieron escala en Gijón, con jornada de puertas abiertas, y en el tránsito de regreso entraron en Ferrol para colaborar con los alumnos de las escuelas de especialidades «Antonio de Escaño» y ESENGRA.

SIMULEX 2008 (02-06 de junio).—Ejercicio de control de la contaminación accidental marina, organizado por la Marina marroquí dentro de la iniciativa 5 + 5 para incrementar el nivel de adiestramiento e interoperabilidad de las fuerzas participantes. La Armada participó con el patrullero *Ízaro*, alistado en Melilla tras haber finalizado su periodo de vigilancia marítima en el mar de Alborán.

ATÚN ROJO 01/08 (10-20 de junio).—Ejercicio de adiestramiento en Guerra Naval Especial, que se llevó a cabo en las proximidades de Cartagena (fase de preparación y ensayo) y Rota/Retín (fase de ejecución). Colaboraron una fragata, el patrullero *Alborán*, aeronaves de la FLOAN y unidades del Ejército del Aire.

SWORDFISH 08 (16-27 de junio).—Ejercicio programado por la Marina portuguesa para incrementar el nivel de adiestramiento e interoperatividad con fuerzas alia-

El *Pizarro* entrando en Ploce. (Foto: J. Díaz Rodríguez).

das. Por parte de la Armada participaron las fragatas *Victoria* y *Numancia*, el *Pizarro*, el *Marqués de la Ensenada* y el submarino *Siroco*. Tras una fase de adiestramiento específico e integración se pasó a una fase táctica y posteriormente a una fase de interacción con el ejercicio LOYAL MARINER 08. El *Pizarro* embarcó una compañía de *fusileiros* portugueses.

LOYAL MARINER 08 (16-26 de junio).—Ejercicio OTAN programado por el Mando Conjunto (CJC) de Lisboa y conducido por el Mando Componente Marítimo (MCC) de Northwood, que tiene por objeto adiestrar la Fuerza de Respuesta de la OTAN (NRF) en la ejecución de operaciones marítimas en el marco de una supuesta crisis internacional, desarrollada en un escenario ficticio, y en el que se procedió a la certificación de los mandos subordinados de la NRF 11. Se desarrolló en aguas del Atlántico próximas a Galicia. El mando de las fuerzas en la mar lo ejerció el segundo almirante de la Flota y comandante del Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad español, vicealmirante José Francisco Palomino Ulla, a bordo del buque de mando y asalto anfibio *Castilla*. Participaron 22 buques de guerra pertenecientes a países de la OTAN y de la Asociación para la Paz (PfP). Por parte española, además del *Castilla* participaron el *Príncipe de Asturias*, con sus cazabombarderos AV-8B*Harrier* embarcados, el buque de aprovisionamiento de combate *Patiño* y el petrolero de flota *Marqués de la Ensenada*. También participó la agrupación OTAN SNMG1, que continúa al mando del contralmirante español Juan Rodríguez Garat, que iza su insignia en la fragata *Blas de Lezo*.

Adiestramiento

Canarias *(29 de mayo-08 de junio).*—Tras haber realizado adiestramiento individual y colaborar en el ejercicio EFEPEMIO 08 los días 29 y 30 de mayo, entró en Ferrol para efectuar adiestramiento de Seguridad Interior entre los días 2 y 5 de junio. El día 8 zarpó rumbo a Rota, donde llevó a cabo una colaboración con el CEMEDEM para mediciones y pruebas en el campo de la Guerra Electrónica.

Fragata *Canarias* entrando en Cartagena. (Foto: R. Cabrera Fernández).

Peregrina, Arosa, Giralda, Aguete *y* Sálvora *(Curso 07-08).*—Efectuaron salidas semanales en aguas de la ría de Pontevedra para instrucción marinera de alumnos de la Escuela Naval Militar

Pizarro, Victoria *y* Numancia *(06 de junio-10 de julio).*—Salieron el 6 de junio de Rota para realizar el crucero de instrucción de fin de curso de los alumnos de la Escuela Naval Militar e incrementar el nivel de adiestramiento de las dotaciones. El calendario previsto de escalas incluye los puertos de Málaga, Lisboa, Melilla, Cádiz, Valencia y Cartagena. Estas unidades participaron también en el ejercicio SWORDFISH 08 en la segunda quincena de junio.

Siroco *(04-05 de junio).*—Efectuó ejercicio de lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena, en el que colaboraron el *Tramontana*, el *Neptuno* y un helicóptero de la 6.ª Escuadrilla.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Juan Sebastián de Elcano *(12 de enero-12 de julio).*—Zarpó de Baltimore (Estados Unidos) —donde permaneció entre el 27 de mayo y el 1 de junio— en demanda del fondeadero de Guetaria previo a su entrada en Bilbao, donde se prevé permanezca hasta el 1 de julio, para dirigirse posteriormente al puerto francés de Brest, última escala en puerto extranjero antes de finalizar su LXXIX crucero en Marín.

Centinela *(31 de mayo-05 de junio).*—Realizó una colaboración en acciones de superficie (SURFEX-ENCOUNTEREX) con la agrupación ESPABRAS 08. A la finalización hizo presencia naval en los puertos de Arrecife (Lanzarote) y Puerto del Rosario (Fuerteventura) con motivo de la visita oficial de ALCANAR a las autoridades de ambas islas.

Chilreu *(30 de mayo-02 de junio).*—Participó en Burela en los actos sociales que tuvieron lugar en dicha localidad con motivo del inicio de la Campaña del Bonito 2008, como despedida a la flota bonitera antes de hacerse a la mar.

Vigilancia Marítima

Ízaro *(26-30 de mayo).*—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Estrecho, con presencias aleatorias en aguas territoriales de la isla de Alborán. A la finalización recaló en Melilla para participar en el ejercicio SIMULEX 08 de lucha contra la contaminación accidental marina en aguas de Nador (Marruecos).

P-114 *(05-31 de mayo).*—Efectuó vigilancia marítima y presencia en el mar territorial de la provincia marítima de Ceuta.

Toralla *(29 mayo-02 de junio).*—Llevó a cabo vigilancia en la zona de exclusión del pecio *Don Pedro* en las proximidades del puerto de Ibiza.

Tarifa *(14 mayo-19 de junio).*—Realizó vigilancia pesquera dentro de la campaña del «Atún rojo mediterráneo», haciendo escalas en puertos de Malta, Grecia y Turquía.

G. V. A.

Bélgica

Recepción de una fragata.—La Marina belga ha recibido oficialmente, en el curso de una ceremonia realizada en Amberes el pasado 8 de abril, su nueva fragata de la clase *M*, procedente de la Marina holandesa. La nueva unidad ha recibido el nombre de *Louise Marie* (ex HNLMS *Willem Van der Zaan*) y se une a la fragata de la misma clase *Leopol - do I* (ex HNLMS *Karel Doorman*), ya en servicio en el componente marítimo belga, con base en Zeebrugge.

HNLMS *Van der Zaan* en SNMG2. (Foto: fragata *Blas de Lezo*).

Canadá

Modernización de doce fragatas.—La Marina canadiense ha decidido modernizar sus doce fragatas clase *Halifax*, que entraron en servicio entre 1992 y 1996. El contrato, por un importe de 500 millones de euros, ha sido adjudicado en primer lugar a los astilleros Halifax, de Nueva Escocia, que modernizarán los siete buques destacados en la Flota del Atlántico, mientras que los astilleros Victoria en la Columbia Británica modernizarán las cinco fragatas de la Flota del Pacífico. Ambos astilleros deberán completar las obras de modernización en tan sólo 12 meses. El Ministerio de Defensa ha especificado que los contratos para el mantenimiento de las doce fragatas clase *Halifax* deben ser realizados en tres fases, una inicial que consiste en un mantenimiento programado, una carena con modernización a mitad de la vida operativa, para continuar en una tercera fase con un mantenimiento posmodernización.

Estados Unidos

Se incendia un portaaviones nuclear.—El pasado 22 estalló un incendio a bordo del portaaviones nuclear USS *George Washington*, con el resultado de un marinero herido y 23 más afectados por el calor desprendido. El equipo de seguridad interior del buque consiguió apagar el incendio varias horas después de que se iniciara. El foco se encontraba cerca de la cámara auxiliar de calderas y del compartimento del aire acondicionado, ubicados en el tercio popel del portaaviones. La planta propulsora no fue afectada, y el fuego no llegó en ningún momento al reactor nuclear. Un equipo de investigación de la Marina norteamericana está determinando las causas por las que se produjo el incendio, y por qué se propagó por un conducto lleno de cables, aunque los primeros indicios apuntan a material inflamable indebidamente almacenado. Los marineros afectados fueron tratados en el hospital naval de San Diego, incorporándose posteriormente a su destino. El portaaviones tenía su base en Norfolk, Virginia, en la costa este de los Estados Unidos, pero en el momento de producirse el incendio se encontraba navegando por el Pacífico rumbo a San Diego, en cuya Base Naval tenía previsto hacer escala antes de salir para el Japón.

Se estrella un Harrier ***en Arizona.***—El pasado 15 de mayo se estrelló un *Harrier* del

Portaaviones USS *George Washington.*

Cuerpo de Marines contra el suelo cuando realizaba una misión de adiestramiento al sur de Arizona. Afortunadamente ambos tripulantes pudieron eyectarse y llegar sanos y salvos a tierra, donde fueron trasladados a un hospital de Yuma para pasar un reconocimiento médico. El área donde cayó el Harrier es un polígono de tiro donde suele ejercitarse el lanzamiento de bombas. El avión estaba asignado a la Estación Aérea de Cherry Point, en Carolina del Norte. La aeronave era un TAV-8B *Harrier* de cabina doble para adiestramiento, y los pilotos realizaban un vuelo de instrucción programado. Helicópteros SAR de Cherry Point localizaron rápidamente a ambos tripulantes, evacuándolos de inmediato al hospital de Yuma. Las causas del accidente se encuentran bajo investigación.

***El* Emory S. Land *llega a su nueva base*.—**El buque nodriza de submarinos USS *Emory S. Land* (AS 39) se encuentra atracado en su nueva base en el muelle Delta de la Base Naval de Kitsap, en Bremerton. Este buque se trasladó desde la isla italiana de La Maddalena hasta Kitsap a finales de 2007 para sufrir una profunda gran carena que le transformará en un buque de transporte perteneciente al MSC o Military Sealift Command.

***Tres nuevos submarinos clase* Virginia.—**El secretario de Marina Donald C. Winter ha anunciado los nombres de los próximos tres submarinos nucleares de ataque clase *Virginia: Missouri*, *California* y *Mississipi*. El *Missouri* (SSN 780) será el quinto buque en llevar el nombre de este Estado; el anterior fue un acorazado con la numeral BB 63, que entró en acción en la Segunda Guerra Mundial, en la Guerra de Corea y en la Guerra del Golfo de 1991. En este histórico buque el almirante Nimitz y el general MacArthur aceptaron la rendición del Japón el 2 de

USS *Emory S. Land* (AS 39)

Corbeta clase *Sigma KRI Diponegoro.*

septiembre de 1945. El *California* (SSN 781) es el séptimo buque que rememora el Estado más poblado de los Estados Unidos, y que alberga a la gran base naval de San Diego. Por último, el *Mississipi* (SSN 782) honra a un Estado con gran tradición en la construcción de buques de guerra, y será el quinto de este tipo en llevar el nombre de este Estado sureño que sufrió los duros embates del huracán Katrina en 2005.

Francia

Botadura de un submarino nuclear balístico.—El submarino nuclear balístico *Le Terrible*, cuarto y último de la clase *Le Triomphant*, fue botado el pasado 21 de marzo en una ceremonia presidida por el presidente de la República francesa, Nicolás Sarkozy, en los astilleros que la DCN tiene en Cherburgo. La construcción de *Le Terrible* se inició en el año 2000, y no se espera que el gigantesco submarino de 14.400 t en inmersión se incorpore a la Fuerza Oceánica Estratégica (FOST) antes del año 2010. Para entonces será el primer submarino balístico dotado del nuevo misil estratégico M51. Los otros tres submarinos de la misma clase, *Le Triomphant*, *Le Temeraire* y *Le Vigilant*, contarán con el M51 cuando vayan entrando en su primera gran carena.

Indonesia

Llega una nueva corbeta.—La Marina indonesia ha recibido la segunda de una serie de cuatro corbetas construidas en los astilleros holandeses de Schelde, en Vlisingen. El buque, de 1.600 t y perteneciente a la clase *Sigma*, lleva el nombre de *KRI Hasnuddin* (F 366) y tendrá como misión la vigilancia de la ZEE, formando parte de la Flota Occidental. La primera unidad y cabeza de serie, el *KRI Diponegoro*, llegó a Indonesia en agosto

de 2007. Las tercera y cuarta corbetas serán entregadas a finales de 2008 y mediados de 2009 respectivamente.

India

Pruebas de un misil.—Un *Harrier* que operaba en las proximidades de la costa de Goa disparó el 15 de abril un misil Derby BVR *(Beyond Visual Range)*. Ésta es la primera vez que la Marina india hace un lanzamiento real del misil israelí, estando programados dos ejercicios más. Fuentes navales indias han informado que el misil impactó en el blanco, que se encontraba a 20 km de distancia, a una velocidad de 1,2 mach, habiendo enganchado el blanco antes del lanzamiento. El Gobierno indio ha firmado un contrato con el fabricante —Rafael— por un importe de 20 millones de euros para adquirir 20 misiles Derby, que reemplazarán a los obsoletos británicos Sea Eagle adquiridos hace 25 años. Simultáneamente, la empresa Hindustán Aeronautics va a modernizar los 15 *Sea Harrier* adquiridos a BAE en 1983 por 80 millones de euros. Los aviones modernizados llevarán el misil Derby. Estaba previsto que los *Sea Harrier* fuesen dados de baja en 2010, junto con el portaaviones *Viraat*, pero tras esta modernización seguirán volando para poder embarcar en el planeado ADS *(Air Defense Ship)*.

Italia

Construcción de dos submarinos AIP.—La Cámara de Representantes italiana ha aprobado la adquisición de dos submarinos adicionales del *Tipo 212 A* dotados con el sistema de Propulsión Independiente del Aire o AIP. De esta forma el Gobierno italiano ejerce la opción que tenía en el MOU firmado con Alemania en abril de 1996, y por el que inicialmente Italia construiría dos submarinos *(Salvatore Todaro* y *Sciré)*, que entraron en servicio en junio de 2005 y mayo de 2006 respectivamente. Alemania, a su vez, había contratado la construcción de cuatro *Tipo 212 A* bajo el mismo MOU, con la opción de construir otros dos más, que de momento se ha quedado en uno sólo, ordenado en septiembre de 2006. El costo de los dos nuevos submarinos italianos se eleva 915 millones de euros, repartidos entre los años fiscales 2008-16. Estas nuevas unidades llevarán una serie de mejoras en sus sistemas de mando y control, debiendo entrar en servicio en el año 2016 para reemplazar a los submarinos clase *Sauro*, todavía en servicio.

La Marina Militare encarga la segunda serie de fragatas.—El Ministerio de Defensa italiano ha firmado un contrato con la Agencia Europea de Armamento para la construcción de una segunda serie de fragatas multimisión clase *Bergamini*, bajo el programa FREMM *(Fregate Multi Missione)*. Los cuatro nuevos buques serán enteramente financiados por un fondo especial del Ministerio de Desarrollo Económico y del Ministerio de Defensa. Con este nuevo contrato el número de fragatas FREMM italianas se elevará a seis, con los dos primeros buques encargados en 2006. La puesta de la quilla del buque cabeza de serie, el *Andrea Doria*, tuvo lugar en febrero de 2008 en los astilleros de Fincantieri de Riva Trigoso, debiendo entrar en servicio en el año 2012. La Marina italiana tiene previsto construir un total de 10 FREMM, debiendo ser encargadas las séptima y octava fragatas, pertenecientes a la tercera serie, antes del año 2013, y las novena y décima antes de 2015. La construcción de las fragatas se realizará por medio de un consorcio formado por Thales, DCNS y Fincantieri.

Japón

El portaaviones* Kitty Hawk *deja Yokosuka.—El buque más antiguo en servicio en la Marina norteamericana, el portaaviones USS *Kitty Hawk*, inició su viaje final abandonando su base habitual en Japón, rumbo hacia su desguace. Este buque es el último portaaviones convencional aún en servicio en la Marina estadounidense y será reemplazado en fecha próxima por el portaaviones nuclear USS *George Washington*, que estaba basado en Norfolk, Virginia.

Después de dejar Japón, el *Kitty Hawk* tenía previsto hacer escala en Pearl Harbor,

en Hawai, para posteriormente atravesar el Puget Sound y atracar en el arsenal de Bremerton, en el Estado de Washington, para ser dado de baja a comienzos de 2009. Este portaaviones había entrado en servicio en 1961, y en 1998 fue asignado a la base naval de Yokosuka, en Japón, habiendo realizado desde entonces 20 despliegues a distintos escenarios, incluyendo su participación en la operación ENDURING FREEDOM en Irak. El *Kitty Hawk* y su Grupo de Combate eran el núcleo principal de la VII Flota, la mayor de la Marina de los Estados Unidos, con 50 buques, 120 aviones y 20.000 marinos e infantes de marina. Unos 20 de esos buques tienen su base en Japón y la isla de Guam, mientras que el resto alternan entre Hawai y la costa Oeste americana. Junto con los buques de la VII Flota estadounidense, el grupo de combate basado en Yokosuka cubre un área de responsabilidad de 52 millones de millas cuadradas (135 millones de km^2) del Pacífico y océano Índico, hasta la costa occidental de África.

Filtración de datos del sistema AEGIS.—La policía nipona anunció el arresto de un cabo de la Fuerza Marítima de Autodefensa por filtrar datos clasificados del sistema de combate Aegis. Así, el cabo Sumitaka Matsuuchi ha sido acusado de copiar los datos en un CD en agosto de 2002 y enviarlos a un desconocido capitán de corbeta, según el informe de la policía. Matsuuchi se enfrenta a 10 años de prisión, aunque no está siendo acusado de enviar los datos a una potencia extranjera, ya que las autoridades navales sostienen que los datos clasificados nunca salieron de la comunidad de la Fuerza Marítima de Autodefensa. En la investigación se encontró información confidencial en el disco duro de un ordenador perteneciente a un oficial naval casado con una mujer china, que había renovado recientemente su visado, por lo que existen dudas sobre su conducta como posible agente chino. La revelación de este episodio refuerza la oposición de los Estados Unidos a vender el avión F-22 *Raptor* al Japón, pese a que Tokio ha intensificado sus esfuerzos para que este modernísimo caza sea vendido a su Fuerza Aérea. Sin embargo, por el momento este sofisticado avión se haya protegido por leyes norteamericanas muy restrictivas que prohíben su exportación.

México

Cambios en la Secretaría de Marina.—Por acuerdo presidencial se nombró la nueva cúpula de la Secretaría de Marina de México. El almirante Raúl Santos Galván Villanueva es el nuevo subsecretario, en sustitución de Casimiro Armando Martínez Pretelín, que pasó al retiro al cumplir la edad reglamentaria. El almirante Galván ocupaba hasta ahora el cargo de oficial mayor de la institución, puesto que ahora ocupará el también almirante Moisés Gómez Cabrera, que era el director del Centro de Estudios Superiores (CESNAV). El almirante Jorge Humberto Pastor Gómez, hasta ahora comandante de la Fuerza Naval del golfo de México y mar Caribe, ha sido designado como jefe del Estado Mayor General de la Armada. El almirante Galván inició su carrera en la Heroica Escuela Naval Militar de Veracruz; diplomado de Estado Mayor, realizó posteriormente los cursos de Mando en el CESNAV, de Seguridad Continental en el Colegio Interamericano de Defensa en los Estados Unidos, y de Inteligencia Estratégica en la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino. Tiene un máster en Administración Militar para la

Almirante Raúl Santos Galván Villanueva.

Seguridad y Defensa Nacionales de la Secretaría de la Defensa Nacional. Ha mandado diversas unidades de superficie, entre ellas el buque escuela *Cuauhtémoc*, la 2.ª y la 6.ª Región Naval y la 4.ª Zona Naval. Desempeñó además el cargo de agregado naval en Buenos Aires y adjunto en la embajada de Washington.

Omán

Nuevos patrulleros de altura.—La Marina omaní ha adquirido misiles Exocet para equipar a sus tres nuevos patrulleros de altura OPV clase *Khareef*, dotándolos así de la capacidad de ataque a buques de superficie. Asimismo instalará el sistema de defensa de punto VL Mica, que dispone de un lanzador vertical para los misiles de defensa aérea. El importe de estas adquisiciones alcanza la cifra de 700 millones de euros. El misil Exocet ya se encontraba en servicio en la Marina del sultanato en sus dos corbetas clase *Vigilant* y en los cuatro patrulleros clase *Province*. La construcción de los tres *Khareef* se inició en el verano de 2007 en los astilleros británicos de VT Portsmouth. La entrega del primer buque está prevista para 2010.

Uruguay

Colisión de dos fragatas.—En un hecho poco corriente, dos fragatas uruguayas de la clase *Comandante Riviere* recién compradas a Portugal, la *Uruguay* (ex *João Belo*) y la *Comandante Pedro Campbell* (ex *Sacadura Cabral*), que navegaban en conserva hacia África del Sur, colisionaron lateralmente. El incidente ocurrió el 12 de mayo, a 300 millas de Ciudad del Cabo, cuando ambos buques se dirigían a realizar unas maniobras navales con navíos de la Marina sudafricana, argenti-

Fragata *Uruguay* de la Armada uruguaya, ex *João Belo.*

nos y brasileños. Según la información oficial proporcionada por el capitán de corbeta Larrobla, jefe del departamento de Relaciones Públicas de la Marina uruguaya, las dos fragatas se produjeron daños en los costados, pero sin afectar a la seguridad de los buques ni a sus posibilidades de seguir navegando. La causa del abordaje se achaca a la escasa visibilidad existente en el momento, ya que las fragatas se encontraban encerradas en un banco de niebla. Ambos buques llegaron el día 14 de mayo a Ciudad del Cabo donde, después de una evaluación de los daños, se procedió a una reparación de fortuna que les permitiera participar en las maniobras navales.

Reino Unido

Varada accidental de un submarino nuclear.—Un submarino nuclear de ataque británico resultó dañado después de que su obra viva golpease contra una roca del fondo en el mar Rojo, aunque ninguno de los 112 miembros de su dotación resultase herido. El HMS *Superb*, uno de los dos supervivientes de la clase *Swiftsure*, dañaba su sonar de proa el pasado 26 de mayo después de que colisionase con el fondo, forzándolo a salir a la superficie para evaluar los daños sufridos y comprobar la estanqueidad. El incidente ocurrió a 70 millas. al sur del canal de Suez, en la parte norte del mar Rojo, y no ha causado ningún impacto ambiental en las proximidades al no haber ningún tipo de escape ni verse afectado su reactor nuclear, aunque el submarino ha perdido su capacidad de hacer inmersión al quedarse sin su principal equipo de detección en inmersión. El *Superb* entró en servicio en 1976 y desplaza 4.900 t en inmersión, estando prevista su baja con la entrada en servicio de las primeras unidades de la clase *Astute* actualmente en construcción.

J. M. T. R.

Estado del concurso de las «autopistas del mar»

La necesaria potenciación de las conexiones marítimas en Europa va a realizarse dentro del marco del concurso lanzado por el Ministerio de Fomento español y el Ministerio de Transportes, Infraestructuras, Turismo y del Mar francés para la selección de una o varias «autopistas del mar» entre puertos españoles y franceses de la fachada atlántica-canal de la Mancha-mar del Norte.

El concurso se enmarca en la última revisión de la Red Transeuropea de Transporte, aprobada en abril de 2004, por la que puede obtenerse una subvención pública para su establecimiento y operación.

En este sentido, la comisión técnica hispano-francesa formada para resolver la adjudicación del concurso preseleccionó a finales del pasado mes de abril los proyectos presentados por Acciona Trasmediterránea desde el puerto de Vigo y por la naviera franco-italiana Grimaldi&Louis Dreyfus Lines (en alianza con la francesa Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Genérále Maritime CMA-CGM) desde el puerto de El Musel. Quedó descartada la propuesta de la naviera Brittany Ferries desde Santander, por no cumplir todos los requisitos técnicos de la convocatoria.

La decisión política de adjudicación definitiva puede conocerse a principios de este verano. Una de las posibles soluciones, y que cobra fuerza por las informaciones disponibles, es que se opte por una adjudicación conjunta a las líneas desde Vigo y El Musel, que se repartirían las ayudas oficiales.

En el caso de la línea desde Vigo hay que tener en cuenta que Acciona Trasmediterránea retira ya de las carreteras europeas unos 40.000 camiones y 120.000 vehículos, gracias a su línea de transporte de coches entre Vigo y Saint-Nazaire. Esta línea se ampliaría hacia el sur, hasta el puerto de Algeciras, y hacia el norte hasta El Havre. La línea desde El Musel uniría este puerto con el francés de Nantes.

El objetivo general de las «autopistas del mar» es la reducción del tráfico pesado por carretera, transfiriendo al tráfico marítimo una gran parte del tráfico de camiones pesados y de remolques. La iniciativa es una primera actuación para conseguir unas «autopistas del mar» de alta frecuencia y ocupación, y de alta calidad de servicio. Se pretende que cada «autopista» elimine 100.000 camiones de las carreteras en cinco años.

El importe máximo de la subvención es de 15 millones de euros por cada «autopista del mar» en lo que se refiere a la aportación española.

Comisión permanente de investigación de accidentes marítimos

El pasado 23 de mayo el Consejo de Ministros aprobó, a petición del Ministerio de Fomento, el real decreto por el que se regulan la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

Se trata de conseguir una mayor especialización de los miembros que formarán parte de esa Comisión Permanente. También se intenta garantizar que las medidas adoptadas, para evitar futuros accidentes, lleven aparejadas un grado superior en el nivel de seguridad marítima y de prevención contra la contaminación.

Hasta ahora, esta regulación estaba contenida en la O. M. de 17 de mayo de 2001, que establecía la composición y funciones de la entonces denominada Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos.

Esa Comisión estaba adscrita a la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, e integrada por funcionarios de ese centro directivo. Pero este personal no estaba adscrito de forma exclusiva, lo que podía impedir una rápida investigación y resolución de los asuntos. Tampoco se incluía a otro personal conocedor del sector que podía aportar su experiencia en esas investigaciones. Además, la nueva normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) y un proyecto de directiva de la Unión Europea han aconsejado la revisión del modelo vigente.

El nuevo real decreto señala la obligación de investigar los accidentes marítimos y, además, aquellos incidentes de cuya investigación puedan obtenerse enseñanzas para la seguridad marítima y para la prevención de la contaminación del medio marino procedente de los buques.

La nueva Comisión se adscribe a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, pero con plena independencia funcional respecto a las autoridades marítimas, portuarias, de costas y otras cuyos intereses puedan entrar en conflicto con las funciones del órgano investigador.

Contará con un pleno y una secretaría permanente, en la que se encuadrarán los investigadores y el personal administrativo y técnico necesario para ejercer sus funciones. El personal investigador estará dedicado a tiempo completo a esta labor sin compatibilizar esa tarea con otras funciones propias de la Dirección General de la Marina Mercante.

A. P. P.

Nuevo servicio semanal entre Barcelona y Tánger

Desde últimos de abril Acciona Trasmediterránea ha puesto en servicio una conexión semanal de carga entre Tánger y Barcelona, que permite transportar una gran cantidad de productos hortofrutícolas procedentes de Marruecos con destino a Europa. La duración total de la ruta es de una semana, y desde Barcelona como punto de partida el buque realiza escalas en Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Tánger, regresando después a Barcelona. Con esta conexión Tánger-Barcelona, Acciona Trasmediterránea pretende iniciar un desarrollo de las «autopistas del mar» y contribuirá a descongestionar el tráfico existente entre el Estrecho y la península con destino a Europa.

***Solytravel.com*, primera agencia de viajes *on line* que expedirá billetes de Acciona Trasmediterránea**

Acciona Trasmediterránea, junto con *Solytravel.com* y la empresa mallorquina Dove Consulting, han desarrollado un marco que permitirá realizar reservas de billetes de barco *on line* a través de una página *web*. Solytravel, de reciente implantación como agencia de viajes, se convierte así en la primera agencia de viajes *on line* española en ofrecer este producto de primera calidad y a precios muy económicos. Desde la agencia se asegura que los resultados son satisfactorios, tanto en lo relativo al tráfico como a reservas realizadas.

J. C. P.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Transformación de Varaderos Domaio

Varaderos Domaio es una empresa dedicada a la construcción de buques pesqueros, así como a trabajos de reparación y transformación de buques.

La situación de su centro principal —en Moaña, dentro de la ría de Vigo— lo convierte también en habitual colaborador en las construcciones de otros astilleros de la ría viguesa. Además, cuenta con una nave de reparación en el puerto de Marín.

Desde hace un par de años esta compañía pertenece a la empresa Astilleros de Mallorca, que pretende convertir las instalaciones viguesas en un centro de reparaciones, reforma y mantenimiento de grandes yates, al igual que sus instalaciones de Palma. En Palma tiene la posibilidad de trabajar en yates de hasta 74 m de eslora y pretende que este tipo de buques pueda también repararse en las instalaciones viguesas.

Para ello se procederá a la ampliación de las instalaciones, que hasta ahora cuentan con una grada para buques de hasta 40 m de eslora y 8 m de manga, y otra para buques de hasta 60 m de eslora y 12 m de manga. La inversión prevista para la reforma es cercana a los 300.000 euros y la prolongación del pantalán actual permitirá obtener el calado suficiente en las instalaciones para atracar buques de mayores dimensiones y no tener que depender de las mareas.

Botadura de un buque *off-shore* en Metal Ships&Docks

El pasado 23 de mayo los astilleros Metalships&Docks de Vigo, pertenecientes al grupo Rodman, efectuaron la botadura del buque *off-shore North Ocean 103* para el consorcio noruego-holandés Oceanteam ASA. Esta clase de buques recibe el nombre técnico de Umbilical Construction Support Vessel (UCSV).

El buque es el tercero de una serie de cinco unidades. Sus características principales son: 10.000 t de peso muerto, 137 m de eslora, 27 m de manga y 6,5 m de calado. La propulsión principal consta de cuatro motores Wärtsilä de 2.700 kW, dos empujadores

azimutales Rolls-Royce de 3.500 kW y velocidad máxima de 15 nudos. Cuenta con posicionamiento dinámico y cubierta de vuelo a proa. El coste unitario es cercano a los 80 millones de euros. El buque está especializado en efectuar trabajos submarinos.

La primera unidad, *Bourbon Oceanteam 101*, ya fue entregada el pasado año y como primer trabajo está operando en Angola durante tres años con la compañía BP como buque de apoyo. El astillero finaliza ya la segunda unidad, *North Ocean 102*, que será entregada durante el tercer trimestre de este año y tiene previsto trabajar con CICSA durante cinco años en México. La tercera unidad ahora botada, *North Ocean 103*, tiene fecha de entrega prevista en el primer trimestre de 2009. Trabajará con ABB High Voltage Cable en el proyecto Statoil Hydro Gjøa en Noruega. Se prevé entregar la cuarta unidad a principios de 2010, con el nombre de *Bourbon Oceanteam 104*, y la quinta en el primer trimestre de 2011 con el nombre de *North Ocean 105*. Los *Bourbon Oceanteam* son de eslora inferior (122,5 m) a los *North Ocean* y de menor tonelaje (7.000 toneladas).

La naviera Oceanteam ha declarado la posibilidad de ejecutar una opción para la construcción de dos unidades más.

Para atender a la posible construcción de unidades de mayor eslora los astilleros Metalships&Docks se suman a otros de la ría de Vigo y tienen previsto aumentar la capacidad de sus instalaciones para permitir la construcción de buques de hasta 165 m de eslora.

A. P. P.

Navantia logra en 2007 sus primeros beneficios

Navantia logró en 2007 un beneficio neto de 159.000 euros, ofreciendo así los primeros beneficios desde su creación. Navantia, que ha rendido sus cuentas al SEPI, ha logrado una facturación de 1.354 millones en 2007 y un beneficio, antes de impuestos, de 1,6 millones, ascendiendo la cartera de pedidos al cierre del ejercicio del año a 6.178 millones. En estos resultados han sido clave los contratos que la empresa se adjudicó el pasado año con la Marina australiana por un valor de unos 1.500 millones de euros.

J. C. P.

Bourbon Oceanteam 101. (Foto: página *web* Oceanteam).

El puerto de Málaga presente en la «Seatrade Miami»

El puerto de Málaga estuvo presente en la vigésimo cuarta edición de la Feria Internacional de Cruceros «Seatrade Miami», siendo el objetivo principal de su comparecencia mantener el contacto con los representantes de las navieras más importantes, con las que ya tiene organizados distintos encuentros. Dicho puerto pudo ser observado por medio de dos puestos expositores que se encontraban incluidos en el espacio reservado a Puertos del Estado. En el primero de ellos, titulado Suncruise Andalucía, se encontró acompañado por el resto de puertos de la región y bajo el patrocinio del Turismo Andaluz, y en el segundo el puerto figuró con un espacio propio.

Adecco apuesta por la especialización

Con la apertura de Adecco Puertos se pretende poner en marcha una división especializada en el reclutamiento, selección, evaluación, formación y puesta a disposición entre profesionales de empresas estibadoras de las terminales portuarias, tanto en las operaciones de manipulación de las mercancías (carga, descarga y almacenaje de las mismas) como en categorías no portuarias (administrativos y personal de apoyo). Adecco Puertos trabaja igualmente con otras empresas que prestan servicios en el puerto como consignatarias de buques, agentes de aduanas y transitarias navieras.

J. C. P.

Helicóptero *SH-60B* de la Décima Escuadrilla iniciando la aproximación al petrolero de flota *Marqués de la Ensenada*. (Foto: José E. Regodón Gómez).

Nuevo buque de salvamento *María Zambrano*

El día 31 de mayo se incorporó a la flota de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), dependiente del Ministerio de Fomento, el nuevo buque de salvamento y lucha contra la contaminación marina *María Zambrano*, que ha sido construido en los Astilleros Unión Naval Valencia S. A. Sus características principales son: desplazamiento de 900 t, 39,7 m de eslora total, 12,5 m de manga, 5,5 m de calado, propulsión con dos motores de 2.545 CV cada uno, dos ejes, velocidad máxima de 13 nudos y 6.000 millas náuticas de autonomía. Su capacidad de remolque es de una potencia de tracción máxima a punto fijo de 60 toneladas.

El buque tendrá su base en Cádiz y operará principalmente en las aguas españolas, entre el Estrecho y la frontera portuguesa. Está preparado para misiones de emergencia como remolques en la mar, apoyo a buques en situaciones comprometidas, lucha contra incendios en la mar, lucha contra la contaminación marina y salvamento de náufragos.

La incorporación de este buque se produce dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09; al finalizar, SASEMAR contará con 14 buques propios: 10 remolcadores y cuatro buques polivalentes. Hasta ahora, SASEMAR contaba con tres remolcadores en propiedad: *Alonso de Chaves*, *Punta Salinas* y *Punta Mayor*; el resto están fletados a compañías privadas. Además, cuenta con cuatro buques polivalentes en propiedad, *Don Inda* y *Clara Campoamor*, de 80 m de eslora, y *Miguel de Cervantes* y *Luz de Mar*, de 56 metros.

Los Astilleros Unión Naval Valencia S. A. pertenecen al Grupo Boluda, junto con los Astilleros Unión Barcelona S. A., y tienen su sede en Valencia.

A. P. P.

Helicóptero *SH-60B* en la Base Naval de Rota (Foto: José E. Regodón Gómez).

Captura de medusas por los pescadores de Baleares

La Federación Balear de Cofradías de Pescadores ha informado que tras las reuniones mantenidas con el Gobierno Central se autorizará este verano la recogida de medusas, ya que este año será rentable. En la anterior campaña muchos pescadores rechazaron intervenir, puesto que esta actividad resulta incompatible con la pesca, y la remuneración no compensaba. Ahora está previsto que se abone un porcentaje fijo, aún por determinar, y 1,50 euros por cada kilo de medusa capturado. La fecha de comienzo de la actividad quedó fijada para el mes de junio.

Arranca la almadraba con pocas capturas

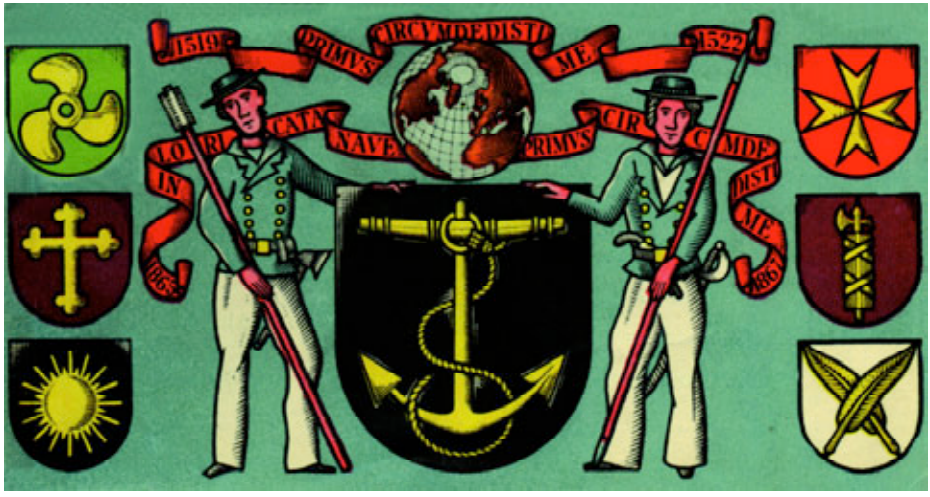
Las primeras «levantás» en Conil, Tarifa, Barbate y Zahara lograron la captura de 309 atunes frente a los 1.048 obtenidos el pasado año, por lo que los datos no son muy halagüeños transcurrido un mes desde el inicio de la temporada en la provincia de Cádiz. Existe además una nueva contrariedad, como es que el peso y la talla de los ejemplares capturados son también inferiores a los de otras ocasiones. Según los expertos, en estas fechas lo normal es que los atunes superen los 230 kilos, mientras que en esta temporada la media se sitúa en 206.

Más agilidad en el despacho de pesqueros

La Dirección General de la Marina Mercante ha dado luz verde a un nuevo modelo de rol de despacho y dotación para buques pesqueros y auxiliares de pesca. Con esta medida se ajusta el modelo informático de rol, puesto en marcha hace cuatro años, a los diferentes usos de las zonas de pesca de nuestro litoral y se incorporan nuevos avances tecnológicos al sistema, con el objetivo de agilizar y mejorar el despacho de buques. La medida afectará sustancialmente a los buques de la tercera y la cuarta lista que despachen por tiempo desde los puertos nacionales.

J. C. P.

Guardia pretoriana. (Foto: Ángel Sáiz Padilla).



Cultura Naval

ENTREGA DE PREMIOS DE LA «XI CONCURSO DE DIBUJO INFANTIL 2008»

Con motivo del «Día Internacional de los Museos», celebrado el 18 de mayo de 2008, dos días después, el 20 de mayo, tuvo lugar la entrega de premios del XI Concurso de Dibujo Infantil en las dos categorías establecidas en las bases: de seis a ocho años y de nueve a once, cada una con un primer, segundo y tercer premio.

Hubo una numerosa participación, con alumnos de unos 15 colegios que derrocharon imaginación, ingenio y arte a la hora de interpretar sus personales impresiones y vivencias relacionadas con el Museo y con la historia naval.

Los voluntarios culturales se encargaron de exponer en los pasillos del Museo Naval la totalidad de dibujos presentados,

para que todo el que quisiera pudiera emitir sus votos y así decidir los ganadores de cada categoría. Del 16 de mayo al 1 de junio los dibujos ganadores y los más votados estuvieron expuestos en el vestíbulo de la entrada del Museo.

En la categoría de seis a ocho años, los ganadores fueron: primer premio, Sandra Gómez Gálvez, del Colegio Pío Baroja; segundo premio, Elena Dotes Saldaña, del Colegio Europa; tercer premio, Marcos Núñez Zabala, del Colegio San Isidoro. En la categoría de nueve a once, los ganadores fueron: primer premio, Sara Tapiador Fernández; segundo premio, Zaida Costumero Fernández, ambas alumnas del Colegio Los Almendros; tercer premio, Javier Sendra Arranz, del Colegio Tomás Bretón.

Al acto asistieron todos los ganadores acompañados de sus familiares y profesores. Estuvo presidido por el contralmirante Teodoro de Leste Contreras que, tras unas cariñosas palabras, efectuó la entrega de premios, junto a los jefes de las diferentes secciones del Museo, representantes del área de Restauración y voluntarios culturales.

Nuestra cordial enhorabuena a los ganadores y nuestro agradecimiento a todos los participantes.

A. R. T.

CONFERENCIA SOBRE BERNARDO DE GÁLVEZ

El pasado martes 20 de mayo, el historiador y académico numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Málaga, Manuel Olmedo Checa, pronunció en la Casa América (Plaza de Cibeles, 2, Madrid) una conferencia titulada «Yo, Gálvez. La gesta de Bernardo de Gálvez, el español que tomó Pensacola en 1781», que estuvo presentada por Mary Ann Long, presidenta del Capítulo en España de las Hijas de la Revolución Americana, y a la que asistió un nutrido público.

En su charla, Manuel Olmedo efectuó un recorrido por la vida y obra de Bernardo de Gálvez, primogénito de Matías de Gálvez y Josefa Gallardo, nacido el 23 de julio de 1746 en la localidad malagueña de Macharaviaya, y fallecido en 1786 a la temprana edad de 40 años. E hizo especial hincapié en sus actividades durante la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, en la que España, aliada con Francia, hizo la guerra a Gran Bretaña.

El conferenciante narró que poco o nada se sabía de los primeros años de la vida de Bernardo de Gálvez, hasta que apareció en la campaña de Portugal como teniente de Infantería cuando tenía 16 años. Más adelante pasó a América y llegó a México, distinguiéndose por sus campañas en Nueva España y en La Luisiana. Y sobre todo se distinguió por sus actividades durante la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, en la que Gálvez logró en 1781 la toma de Pensacola. En aquella campaña fue famosa su entrada en la bahía de Pansacola el día 18 de marzo de 1781 a bordo del bergantín *Galveztown*, que sirvió para que le siguieran el resto de las fuerzas y así poder culminar una victoriosa campaña; en recuerdo de aquella hazaña, en el blasón de Bernardo de Gálvez, además de la flor de lis de la casa de Borbón concedida por Carlos III, figura su imagen a bordo del *Galveztown*, y sobre éste la frase «Yo solo» en recuerdo a su valiente entrada en Panzacola. Olmedo también habló con detalle de otros aspectos de la vida de Gálvez: sus parientes, su casamiento con Felicitas Maxent, sus descendientes, su carácter, su ascenso a teniente general, su labor como virrey de Nueva España, su enfermedad y su muerte el 30 de noviembre de 1786.

Fue una charla amena y muy bien documentada, en la que Manuel Olmedo hizo referencia a lo poco conocida que es la figura de Bernardo de Gálvez en España, y lo mucho que lo es en los Estados Unidos, donde varias capitales cuentan con monumentos y estatuas erigidas en honor de tan distinguido personaje. También comentó que en el verano del presente año se prevé colocar una placa en la iglesia del convento apostólico de San Fernando, en la ciudad de México, donde descansan los restos del insigne malagueño.

M. G. F.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *NAVIGARE NECCESE EST*

El pasado 10 de abril de 2008 tuvo lugar la presentación del libro *Navigare Necesse Est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higueras*, editado por la Fundación Alvargonzález y Luisa Martín-Merás, e impreso en Gijón.

Se trata de un libro en homenaje a la que desde 1969 y durante mucho tiempo desarrolló una gran labor en el Museo Naval de Madrid, primero como jefa de Investigación en la Sección de Manuscritos, más adelante como jefa del Área de Investigación y Conservación del Museo, y por último como directora técnica hasta su jubilación en el verano de 2005; tiempo en el que María Dolores Higueras participó en gran cantidad de conferencias, seminarios y reuniones, y fue autora de artículos, libros y colaboraciones sobre historia marítima, arqueología submarina, fondos documentales, viajes, expediciones científicas, y muchos otros temas relacionados con la mar, su historia y su entorno.

Es un libro escrito por más de una veintena de amigos, colegas y compañeros de navegaciones de Lola Higueras por los anchos y variados mares de la cultura naval y la historia marítima, en el que cada uno de ellos vertió sus conocimientos sobre una determinada parcela del saber relacionado con la mar: historia, personajes, símbolos, arquitectura naval, cartografía, hidrografía, documentación, expediciones, botánica, etcétera.

La presentación del libro tuvo lugar en un domicilio particular en Madrid, con la participación de la práctica totalidad de los colaboradores del libro y otros amigos y antiguos colaboradores de Lola Higueras, dentro de un gran ambiente de camaradería propiciado por el encuentro de gentes amantes de la historia y de la mar.

M. G. F.

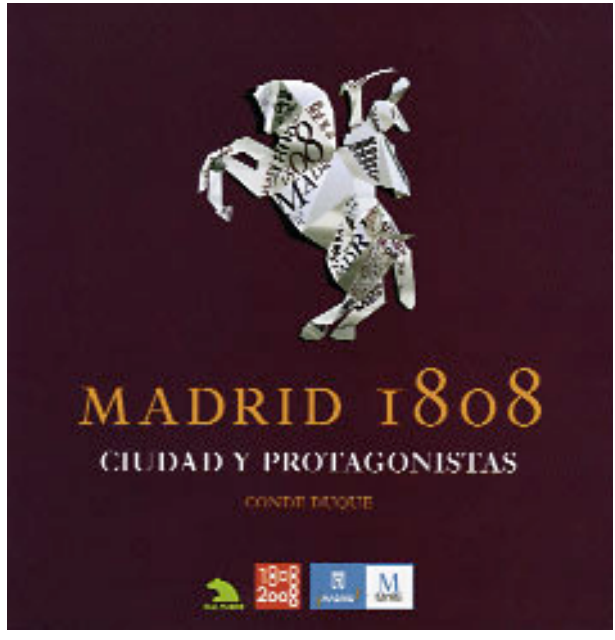
EXPOSICIÓN «MADRID 1808. CIUDAD Y PROTAGONISTAS»

Dentro del capítulo de actividades relacionadas con el bicentenario de la Guerra de la Independencia, entre el 25 de abril y el 19 de octubre se celebró en el Centro Cultural «Conde Duque» (situado en la calle Conde Duque, números 9 y 11, Madrid), una interesante exposición titulada «Madrid 1808. Ciudad y protagonistas». Fue una muestra que en tres espacios bien diferenciados narró cómo era la vida en Madrid en el año 1808 en que estalló la revuelta contra los franceses, y relató los acontecimientos ocurridos en la villa y corte en el periodo comprendido entre marzo y diciembre de aquel año.

El primero espacio, a modo de prólogo, era un área evocadora de los hechos del 2 y 3 de mayo, consistente en una pirámide en el interior de la cual se efectuaba una recreación sonora de los acaecimientos a base de reproducir sonidos de gentes, carreras, gritos, cañonazos, campanadas, galopes y relinchos de caballos, cargas, ruidos de sables, peleas callejeras y fusilamientos.

Los otros dos espacios, reducidos y densos, estaban dedicados a la exposición en sí, con piezas y documentos originales procedentes de diferentes museos y entidades, distribuidos de una forma atractiva para atrapar la atención del visitante.

El segundo de los espacios, titulado «Villa y Corte», mostraba cómo era Madrid en 1808, con sus distritos y barrios y la forma de vivir de sus gentes. Hablaba de los niveles de la sociedad madrileña, empezando por el clero, continuando por la nobleza, para entrar con el estado llano, en el que destacaban las gentes con nivel cultural y poder adquisitivo que daban paso a la incipiente burguesía, entre la que se encontraban los funcionarios de las secretarías y demás entidades del gobierno de la nación asentado en Madrid, que sumaban 6.482 individuos, junto con los representantes de otras profesiones de alto nivel; en conjunto, en esta burguesía entraban militares, marinos, abogados, escribanos, notarios, procuradores, médicos, boticarios, cirujanos y profesores. Les seguían gentes de las capas populares, entre las que estaban los artesanos, de los que se contabilizaban 14.835, los vendedores de todo tipo de objetos y mercancías, las criadas y criados, que sumaban unos 19.000, y el resto de la población. La exposición, siguiendo los niveles sociales, mostraba diferentes elementos de la época: trajes, vestidos, muebles, útiles de oficina, libros, carteras, relojes, objetos de farmacia,



bolsos, fundas de gafas, piezas de cristal, cuadros y otros objetos de la vida cotidiana.

El tercer espacio, titulado «Los acontecimientos», hacía referencia a los principales acaecimientos ocurridos en la zona de Madrid. Abría con una serie de retratos al óleo de personajes españoles: Carlos IV, Fernando VII, Godoy y María Luisa de Parma, complementado con proyecciones de retratos de personajes franceses: Napoleón, Murat, José Bonaparte, etc. Continuaba con otra muestra de documentos, libros, cuadros, grabados y armas. con referencias a la crisis de la monarquía. Mostraba originales de bandos, comunicados y avisos sobre el motín de Aranjuez (17 de marzo), petición de respeto a las tropas francesas (18 de marzo), prendimiento y confiscación de bienes de Godoy (19 de marzo), entrega de joyas y otros objetos que hubieran pertenecido a Godoy (2 de abril), y proclama de José I como rey (12 de julio). Presentaba una colección de cuadros al óleo con escenas relacionadas con el 2 y 3 de mayo: luchas callejeras, cargas, ataques, fusilamientos y enterramientos, e incluía una lista de los caídos en Madrid durante aquellas dos fechas. Entre los documentos destacaba una Constitución de Bayona, junto con grabados del levantamiento del 2 de mayo, y otros satíricos alusivos a José I, Napoleón y Francia. De José I también mostraba un retrato al óleo, y hacía referencia a algunas de sus actividades, como la llegada a Madrid el 21 de julio, para salir 10 días después, el 31 de julio tras la derrota de Bailén, creando un gran vacío de poder en la capital. Cerraba la exposición una pequeña muestra de las armas ligeras utilizadas por unos y otros en el levantamiento: escopeta, alabarda, navaja y bayonetas.

Fue una muestra reducida y al mismo tiempo muy completa, capaz de transmitir al visitante la idea de cómo era la vida en Madrid en 1808 y cómo discurrió su historia a lo largo de la mayor parte de aquel trágico año.

M. G. F.

GACETILLA

Bendición del Mar en La Carraca

Como viene haciéndose tradicionalmente todos los años, el 1 de junio se procedió a la celebración de la Bendición del Mar en el Arsenal de La Carraca. Los actos, que fueron presididos por el vicealmirante Juan Serón Martínez, almirante jefe de dicho arsenal y del apoyo logístico de la bahía de Cádiz, comenzaron con la celebración de una misa solemne en la iglesia de Nuestra Señora del Rosario, celebrada por el capellán del arsenal Miguel Fernández Krohn. En la homilía el sacerdote rememoró el origen de este popular acontecimiento, que se remonta al año 1888, y aun antes, pues el domingo 22 de abril de dicho año fue renovada tan emotiva conmemoración, que había caído en desuso. Finalizada la santa misa los asistentes, portando al Santísimo bajo palio, se dirigieron en procesión al muelle de San Fernando recorriendo la Plaza de Armas. Tras la lectura de

un responso en memoria de las víctimas del maremoto que en 1755 asoló la zona, se procedió a la Bendición del Mar. La comitiva regresó en procesión a la iglesia, donde se entonó la *Salve Marinera* como punto final de los actos.

Salvador Clavijo, en su obra *La ciudad de San Fernando. Historia y Espíritu*, de la que extractamos los siguientes párrafos, relata el origen de la anterior tradición. Dice Clavijo:

«San Fernando cuenta con dos solemnidades al aire libre, que se celebran todos los años en los extremos Norte y Sur de la Isla, en el Arsenal de La Carraca y en el Cerro de los Mártires.

La primera responde a la tradicional "Bendición del Mar", cuya celebración periódica corre a cargo de la Marina de Guerra, a la que se

asocian las clases civiles, en recuerdo del terrible maremoto de 1755 que, aun cuando sentido con más intensidad en la capital, no por ello dejó de entenebrecer los ánimos isleños ante la casi evidencia y temor fundado de que los estragos llegarían a la Isla.

El día de Todos los Santos (1 de noviembre de aquel año), cerca de las diez de la mañana, se inició un gran temblor seguido a la hora (hacia las 11) de un movimiento del mar que llevó las aguas, por la parte de Cádiz, en irrupción incontenible hasta inundar los parajes de La Caleta y de las dos puertas, del Mar y de Tierra.

En una relación de un padre jesuita anónimo se dice "que se juntaron los mares por el arrecife, destruido casi por la acción de las dos primeras olas". Y se añade: "a los que huyendo de Cádiz buscaron su asilo en la Isla, raro el que escapó de la muerte...".

En la Isla no se produjeron daños materiales, mas fue tal la evidencia del peligro que la Marina hizo voto solemne de celebrar la Bendición de las aguas en gratitud imperecedera, por haberse salvado la roca carrasqueña y sus habitantes de una catástrofe, tan vaticinada por la cruenta realidad manifiesta.

El cumplimiento del voto se realiza todos los años en el mes de abril y encierra una emotiva solemnidad. Esta conmemoración fue cayendo en desuso, siendo renovada el domingo día 22 de abril de 1888. Un cronista de la época nos la relata así:

"El acto se celebró con gran pompa y lucidez, asistiendo los señores generales, jefes y oficiales del Arsenal y del Departamento y de los barcos surtos en los caños; organizándola el señor cura párroco del Arsenal Dr. don Mariano Medina y efectuándose la procesión con la imagen de San José que se venera en la capilla del presidio de Cuatro Torres y S. D. M. bajo palio conducida por el cura del Arsenal, acompañándola los jefes y oficiales de todos los Cuerpos de la Armada con cirios y las familias residentes en el Establecimiento, Secciones de Infantería de Marina y Marinería.

La batería del muelle de San Fernando hizo las salvas de 21 cañonazos al salir del atrio de la iglesia la procesión, a los acordes de la *Marcha Real*, interpretada por la música de los Tercios de Infantería de Marina del Departamento y repique general de campanas, alfombrándose el piso de flores y hierbas olorosas, cubriendo la carrera con gallardetes y banderas la fuerza de Guardia de Arsenales".

Al llegar al último peldaño —finaliza el cronista— de la escala del muelle, el cura dio la bendición a las aguas del mar, en cuyo momento hizo la batería otra salva de igual número de cañonazos, tocándose también por música y banda la *Marcha Real*, y regresando la procesión al templo, replegándose las fuerzas, formando delante del atrio, donde se dio la bendición a las armas con S. D. M., rindiendo las rodillas en tierra, haciendo la batería del muelle otra tercera salva, desfilando las fuerzas ante los generales y autoridades para sus alojamientos y buques.»

G. V. A.

Reunión de planeamiento del ejercicio FAMEX-08

Presidida por el contralmirante jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima, contralmirante Fernando García Sánchez, tuvo lugar en la mañana del 11 de junio una reunión de planeamiento del ejercicio FAMEX-08 en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima de Cartagena.

El ejercicio FAMEX, que se desarrolla anualmente, tiene por finalidad adiestrar a las unidades y Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima, y a los estados mayores de los mandos subordinados, en el planeamiento y conducción de actividades destinadas a proteger los espacios marítimos de interés nacional, en coordinación con los demás organismos de la Administración del Estado que tienen competencias en el ámbito marítimo.

Además de la Fuerza de Acción Marítima, en estos ejercicios participan el Centro de Inteligencia Contra el Crimen Organizado, la Dirección General de la Policía y Guardia Civil, la Dirección General de la Marina Mercante, la División Adjunta de Vigilancia Aduanera, la Sociedad de Salvamento Marítimo, la Secretaría General de Pesca, la Cruz Roja Española, la Dirección General de Salud Pública, el Organismo Público Puertos del Estado, el Ejército del Aire, la Asociación de Navieros Españoles, el Estado Mayor de la Armada, el Estado Mayor de la Flota y la Comandancia General de Infantería de Marina.

(Foto: A. Arévalo).

Reunión del Comité Español del Lloyd's Register

El Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima fue elegido como sede de la reunión anual del Comité Español del Lloyd's Register, que tuvo lugar el 13 de junio, siendo la primera vez que dicha reunión se celebra en Cartagena.

El almirante jefe de Acción Marítima, almirante Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río, vocal de la Armada en este importante comité, actuó como anfitrión. La visita al Cuartel General, y más concretamente al Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), sirvió para que los miembros del comité conocieran de primera mano los cometidos de la Fuerza de Acción Marítima en el entorno marítimo, así como su capacidad de actuación ante riesgos y amenazas.

El grupo Lloyd's Register es una organización que trabaja para optimizar la seguridad y aprobar activos y sistemas en tierra, mar y aire, estableciendo y manteniendo elevados niveles técnicos de diseño, fabricación, construcción, mantenimiento, funcionamiento y rendimiento en gran cantidad de industrias, con el fin de mejorar la seguridad de vidas y bienes.

El Comité Español, presidido por Pedro María Cardelús Muñoz-Seca, cuenta entre sus vocales a destacados miembros de empresas vinculadas al sector marítimo naviero y de seguros.

Las actividades que lleva a cabo la sección naval del Lloyd's Register ayudan a garantizar que se mantengan los niveles de calidad internacionalmente reconocidos durante toda la vida de un buque, desde su construcción hasta el final de su vida útil. Para dar una idea de su importancia, basta indicar que durante el año 2005 la flota clasificada por Lloyd's Register en el mundo era de 6.200 barcos, con más de 120 millones de toneladas de registro bruto.

(Foto: A. Arévalo).

Celebración del XL aniversario de la entrega de despachos a las promociones de 1968 en la Escuela Naval Militar

El viernes 9 de mayo la Escuela Naval Militar acogió a las promociones 54 del Cuerpo General, 30 del Cuerpo de Infantería de Marina, 20 del Cuerpo de Máquinas, 44 del Cuerpo de Intendencia y las de los Cuerpos Militares de Sanidad, Jurídico e Intervención, que recibieron los despachos de oficiales el 7 de julio de 1968, en la capital cántabra, durante la celebración de la «Semana Naval de Santander».

El que fuera comandante de brigada durante el periodo de formación en la Escuela Naval, José Luis Villar Blanco, ya fallecido, estuvo representado por su viuda María Dolores Martínez de Velasco Farinos.

Tras la santa misa, celebrada en el Salón de Actos, dio comienzo el acto castrense, cuyo momento culminante fue el homenaje a la Bandera, en el cual los componentes de las mencionadas promociones desfilaron de uno en uno ante ella, besándola. A continuación, las esposas presentes y algunos familiares rindieron también el mismo homenaje a la Bandera.

Como acción de gracias se cantó la *Salve Marinera*, seguida de un homenaje a los caídos y a los fallecidos de la brigada, colocándose una corona de laurel al pie de la cruz, mientras se leía por altavoces la relación de fallecidos por orden alfabético. A la

finalización se cantó *La muerte no es el final* y se interpretó el toque de oración.

El comandante-director de la Escuela Naval, capitán de navío José Luis Urcelay Verdugo, dirigió a los componentes de la Brigada del 68 unas emotivas palabras en las que resaltó la labor de las esposas, apoyo imprescindible en tan particular profesión, y el papel de la familia como pilar fundamental. Dedicó asimismo un emotivo recuerdo para los que contemplaban el acto desde lo alto, junto a nuestra Patrona, la Virgen del Carmen.

En nombre de los asistentes respondió el almirante José Ángel Sande Cortizo, número uno de la Promoción 54 del Cuerpo General, quien tras dar las gracias al entonces teniente de navío José Luis Villar Blanco, comandante de brigada, y a su esposa Lola, hizo un emotivo recorrido por los cuarenta años transcurridos como oficiales y los cinco como alumnos en la Escuela Naval Militar. Exhortó seguidamente a los caballeros alumnos a perseverar en las virtudes fundamentales del militar, en especial en la disciplina y la lealtad, y en el amor a la Patria.

Para finalizar se cantó el himno de la Armada, y después del desfile del batallón de alumnos, los miembros de las promociones de 1968 y las señoras posaron en la escalera monumental para las fotografías recordatorias. Se sirvió después un vino de honor en el casino de alumnos, al que asistieron los componentes de la brigada de 1968 y sus familiares, acompañados por oficiales y alumnos de la Escuela Naval. Al atardecer se celebró en el mismo casino de alumnos una animada cena-baile. A mediodía del día siguiente se celebró la santa misa en la catedral de Santiago, concelebrada por el arzobispo y el cabildo catedralicio.

A. E. L.

I Semana de cultura y periodismo militar

Milicia e Historia

del 3 al 10 de octubre 2008

Centro Cultural de los Ejércitos
Gran vía, 13, Madrid

+ info:
www.cculturalejercitos.com

COLABORAN:

MINISTERIO DE DEFENSA - ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE MILITARES ESCRITORES - ASOCIACIÓN DE RESERVISTAS VOLUNTARIOS

conferencias • mesas redondas
exposiciones
concursos de artículos

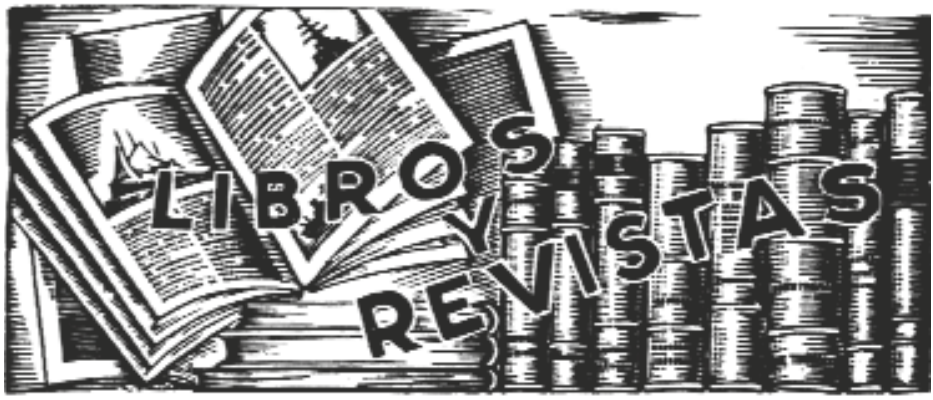
ORGANIZAN:

Centro Cultural de los Ejércitos

Aeronáutica · Historia Militar · Tierra, Mar y Aire · Revista General de Marina · Aportes · Madrid Histórico · War Heat · Ares · Legio · Ristre · Militares · Revista de Historia Militar

EDITORIALES:

EDITORIAL ACTAS - AF EDITORES/QUIRON - GALLAND BOOKS - LA ESPADA Y LA PLUMA
GRUPO MEDUSA - MULTIMEDIA MILITAR - AME (ASOCIACIÓN DE MILITARES ESPAÑOLES)



LIBROS

PRIEN, Günther: ***El Camino de Scapa-Flow.***—Ediciones Nueva República, Barcelona 2005. (ISBN: 84-933943-9-4); 154 pp.; 23 fotografías y tres dibujos, blanco y negro.

Tras la aparición en la REVISTA GENERAL DE MARINA de marzo de 2007 de la reseña del libro de Heinz Schäffer *El Secreto del U-977*, merece hoy ser destacada una reedición, la de un libro viejo y emblemático, en el que también es narrada la guerra submarina durante la pasada contienda mundial de manera autobiográfica por un comandante de submarino, uno de los «ases»: *El Camino de Scapa Flow*, de Günther Prien. La editorial Ediciones Nueva República vuelve a poner al alcance de los lectores un libro, cuando menos interesante, que se había vuelto imposible de encontrar desde que fuera editado en castellano en 1942 por Edito-

rial Nacional. Sí podía hallarse en cambio editado en inglés bajo el título *U-Boat Commander*.

Fechado por el autor en agosto de 1940, *Mein Weg nach Scapa Flow* (título original del libro en alemán) fue publicado en plena guerra, por lo que no es de extrañar su acusado cariz propagandístico político. La guerra en curso y la necesidad de guardar obligada reserva sobre casi cualquier información relativa a las operaciones explica también lo decepcionante que resulta, por parca, la narración de la misión en Scapa Flow. Ni se alude siquiera al hecho de que fallaran tres de los cuatro torpedos disparados en el primer lanzamiento.

El libro está excesivamente bien escrito como para haberlo hecho el propio Günther Prien. La técnica y recursos narrativos son en ocasiones demasiado maduros o «profesionales» y no pueden proceder sino de un verdadero escritor. Así que parece poder suscribirse sin grandes dudas la afirmación de que el libro fue en realidad escrito, o al menos «tocado», por Wolfgang Frank (1909-1980), doctor en Derecho y, durante la Segunda Guerra Mundial, corresponsal de guerra en el Estado Mayor de Doënitz, amigo personal de Günther Prien, que embarcó con él en su penúltima patrulla. Fue autor asimismo de varios libros biográficos sobre el gran submarinista, de los que es posible encontrar, en inglés, *Enemy Submarine: Story of Günther Prien Captain of U-47*.

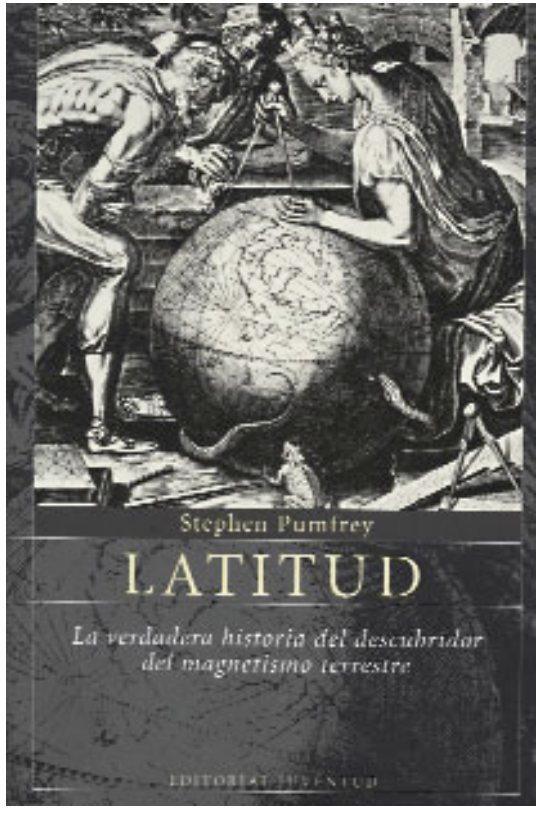
Independientemente de a quién deba atribuirse el mérito, la lectura del libro resulta poderosamente magnética, mereciendo mención especial la narración de la presencia de Prien, como oficial de puente del *U-26*, en la Guerra Civil española.

R. M. M.

PUMFREY, Stephen: ***Latitud. La verdadera historia del descubridor del magnetismo terrestre.***—(ISBN 978-84-261-3584-1). Editorial Juventud, 2008. 256 pp. 25 euros.

William Gilbert, médico de la reina Isabel I de Inglaterra, fue el científico más destacado de su reinado. Gilbert, además de ser el descubridor del magnetismo terrestre, acuñó el término «electricidad» y fue pionero en el estudio de la energía eléctrica. No obstante, es un gran desconocido.

En la época en que Gilbert llevaba a cabo sus investigaciones en torno a su filosofía magnética, segunda mitad del siglo XVI, Londres vivía un auge en la fabricación de imanes para compases náuticos, y el puerto londinense era la base de la flota mercante en expansión y de la flota naval inglesa. La Inglaterra isabelina imprimía un vertiginoso ritmo a su desarrollo, y pasó de estar a la cola en los aspectos económicos y culturales de Europa a convertirse en una



potencia industrial capaz de hacer la competencia a las grandes potencias del momento: España y Francia.

En aquellos tiempos nadie podía imaginarse todavía que la aguja del compás se alineaba con la fuerza magnética de nuestro planeta. Esta teoría que hoy día nos parece tan sencilla era entonces algo casi impensable. Y fue entonces, en algún momento de la década de 1580, cuando el doctor Gilbert, desconocido médico de Colchester, empezó a pensar lo hasta entonces impensable y a inventar el universo magnético. Su obra cumbre, *De Magnete*, causó tal sensación, que Gilbert se convirtió en el primer científico inglés moderno que consiguió renombre internacional. De hecho, su obra fue ampliamente reconocida por eminentes personajes del mundo científico, como Galileo y Keppler.

Gracias a su amistad con los grandes navegantes de la época, Gilbert conocía el curioso comportamiento de las agujas magnéticas de brújulas y compases, y la declinación magnética. Al formular su teoría de que la Tierra era un gran imán, un cuerpo enorme dotado de «alma magnética», Gilbert desafió a la ortodoxia científica de su época e inició una batalla que culminaría en la actual concepción sobre el magnetismo terrestre.

Gilbert revolucionó las ciencias dedicadas al estudio de la Tierra. Su concepción brillante de la Tierra como un gigantesco imán esférico tuvo un efecto fundamental, y ofreció una explicación racional al misterioso comportamiento de la aguja. Por otro lado, descubrió un nuevo método para la determinación de la latitud, e inspiró numerosos intentos de solucionar magnéticamente el problema de la longitud. Se reveló contra el sistema de valores escolásticos y humanistas imperantes en la época. Como filósofo revolucionario de la naturaleza, creó la «filosofía del magnetismo». Su teoría sobre el magnetismo terrestre era el elemento básico de su nueva concepción

cosmológica. Se alineó con los principios cosmológicos de Copérnico y criticó duramente la teoría aristotélica del eje y polos celestiales, proponiendo una causa física del movimiento terrestre: la fuerza magnética del planeta. Es decir, sustituyó las teorías aristotélicas de la materia y el movimiento con la filosofía magnética experimental, que le daba todas las pruebas que necesitaba sobre el movimiento terrestre.

Gilbert ofreció soluciones para los dos grandes problemas físicos que afrontaba el copernicanismo de finales del siglo XVI: ¿cuál era la fuerza que impulsaba el movimiento giratorio de la Tierra? y ¿cómo permanecía estable una Tierra móvil, con el polo norte señalando siempre a la estrella Polar?

Sus experimentos se basaron principalmente en un par de elementos fundamentales: la *terrella* y el *versorium*, que consistían, respectivamente, en un imán de forma esférica y un perno de hierro instalado en un pivote, que hacía las veces de «detector de rotación». La analogía que establecía *De Magnete* entre la Tierra y la *terrella* fue el punto clave en la experimentación llevada a cabo por Gilbert.

En resumen, William Gilbert, creador de la filosofía del magnetismo, fue un genio que trascendió a la era isabelina y se adelantó a la llegada de la ciencia moderna y experimental. Formuló una visión nueva e inédita de la Tierra, que se oponía a la idea de sencillez y pasividad terrestre preconizada por Aristóteles.

El autor de la obra, Spephen Pumfrey, es profesor de Historia en la Universidad de Lancaster. Sus investigaciones se centran principalmente en la Historia de la Filosofía Natural en el Renacimiento tardío y en la Europa premoderna. En sus intereses actuales se incluye también la investigación sobre la historia cultural de los experimentos, así como la historia de la ciencia y el mecenazgo en Inglaterra entre 1570 y 1625.

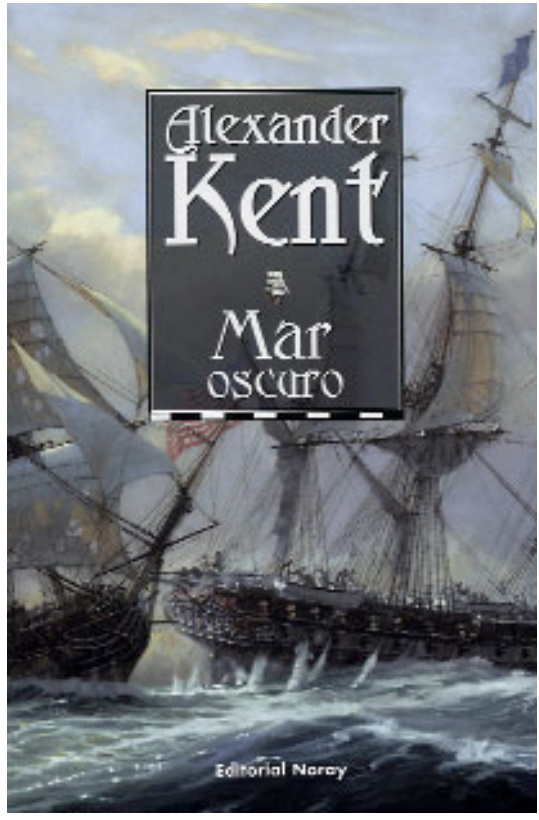
Este libro fue distinguido con el último Premio DINGLE, que otorga la British Society for the History of Science.

A. C. O.

KENT, Alexander: ***Mar oscuro.***—Editorial Noray, S. A. (ISBN 978-84-7486-190-7). Barcelona 2008. 408 pp. 26 euros.

El gran *chef* extranjero de la narrativa marítima Alexander Kent —seudónimo de Douglas Reeman— nos ofrece un nuevo guiso con los mismo ingredientes de sus anteriores obras, pero aderezado con distintas especias y cocinado en diferente caldero, con lo que el recetario sigue extendiéndose y puede prolongarse hasta el infinito. Encontró Kent un auténtico filón con su personaje, Sir Richard Bolitho, encajado en un escenario idóneo para los fines del

escritor: la lucha por el dominio del mar entre las potencias europeas a lo largo de los siglos XVIII y XIX.



Tras el ataque inglés a Martinica —véase la anterior obra *Más allá del arrecife*— las actividades francesas en el Caribe habían cesado, por lo que el vicealmirante Bolitho dejaba el *Black Prince*, su buque insignia, y regresaba a Inglaterra. Había que asignarle, por tanto, otra importante misión para que la serie pudiera seguir adelante. El bloqueo continental francés comenzaba a hacer agua —nunca mejor dicho— por algunos sitios. En España, gracias a la postura de Portugal, el duque de Wellington conseguía vencer al mariscal francés Soult. Los ingleses —con Bolitho al frente— piensan que ahora los buques franceses se dedicarán a estrangular el comercio marítimo inglés entre el Atlántico Sur y el Índico para distraer y dividir sus fuerzas navales. Deciden entonces invadir la isla Mauricio, ahora en manos de los franceses, importante base de apoyo para cualquiera que la posea. Pero antes de transportar allí las fuerzas invasoras es preciso buscar y destruir la fuerza naval francesa presente en el Índico, que se supone está al mando de Baratte.

Para amenizar el escenario el autor introduce un inesperado aliado francés materializado en la nueva y poderosa fragata estadounidense *Unity*, cuyo comportamiento lleva a una delicada situación toda vez que, sin encontrarse en guerra, dista mucho de actuar como buque neutral en su decidido apoyo a los buques franceses, llegando incluso a enfrentarse con el buque insignia de Bolitho, enfrentamiento del que por cierto sale bastante mal parado. La simbiosis franco-americana es, pues, incapaz de contrarrestar la superioridad estratégica y táctica de nuestro héroe, el vicealmirante Richard Bolitho, cuya intuición, habilidad y dotes de liderazgo siguen brillando a un nivel reservado sólo a unos pocos elegidos. En esta obra tiene ocasión de demostrarlo a bordo

de la *Valkyrie*, su nuevo buque insignia, frente al excesivamente severo comandante de la fragata y capitán de bandera, el capitán de navío Trevenen, cuya forma de imponer la disciplina a bordo dista mucho de las formas acostumbradas por el almirante, lo que hace que sus relaciones no puedan calificarse precisamente de cordiales.

Desaparecido Baratte, el sempiterno enemigo francés, y con Bolitho medio ciego y haciéndose —ineludiblemente— mayor, ¿qué nos deparará el futuro? Mucho me temo que Alexander Kent se resista a dar por terminada tan larga serie, y quizá por eso ha ido preparando el terreno merced a Adam Bolitho, sobrino de Sir Richard y espejo de sus virtudes, ya capitán de navío y comandante de la fragata *Anemone*, con la que ha llevado a cabo importantes y victoriosos combates. Es de suponer que una vez Richard Bolitho sea ascendido al grado de almirante y permanezca en tierra, su sobrino tome el relevo y Kent siga haciéndonos disfrutar con su habilidad para describir las situaciones en la mar, amenizadas con una terminología naval de la época francamente acertada. Destacar la descripción de las actividades del buque previas al combate.

El libro ofrece al final un amplio vocabulario para proporcionar al lector el significado de un considerable número de términos marineros, cosa que es de agradecer.

L. W. M.