

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

NOVIEMBRE 2009



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2009
NOVIEMBRE
TOMO 257



Nuestra portada: Muelle de Levante de la isla de Alborán.
(Foto: V. Martínez-Esparza Alvargonzález).

CARTA DEL DIRECTOR	555
CARTAS AL DIRECTOR	557

TEMAS GENERALES

CIENT AÑOS DE LA COCA COMO EMBLEMA DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA	559
Alfonso y Luis de Ceballos-Escalera y Gila, de la Real Academia del Mar	
LAS ESCUELAS DE PRIMERAS LETRAS DEL REAL ARSENAL DE LA CARRACA. SIGLO XVIII	567
María del Carmen Macías Pasión	
FALDAS A BORDO	575
Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar	
GRANITO, BRONCE Y PLOMO PARA FRAGUAR LA GLORIA	587
Alfárez de navío José Manuel Solloso García	
FRANCISCO XAVIER MUÑOZ GOOSSENS (1739-1803)	597
Coronel de Sanidad Manuel Martínez Cerro	

TEMAS PROFESIONALES

LIDERAZGO CREATIVO EN LAS FAS	599
Capitán de corbeta Ignacio Nieto Fernández	
SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL: NORMA UNE-EN-ISO 14001	609
Teniente de Intendencia Yolanda Paredes Conesa	
COMUNICACIONES HF EN LA ARMADA (MODERNIZACIÓN DE LAS ESTACIONES RADIO DE LA ARMADA. PROGRAMAS NACIONALES Y NSIP)	615
Teniente de navío Rafael Ángel Valencia Cruz	
ENFERMEROS EN LA MAR	623
Teniente de navío José Ángel Torres Pérez	

VIVIDO Y CONTADO

DE CÓMO FUI CAPAZ DE VER MI XXV ANIVERSARIO DESDE DENTRO	627
Capitán de fragata Antonio González-Llanos López	

HISTORIAS DE LA MAR

UN DESASTRE A LA ESPAÑOLA	633
Capitán de fragata (RNA) Luis Jar Torre	

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENT AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MARINOGRAMA
LEXICOGRAFÍA
MISCELÁNEA
CINE CON LA MAR DE FONDO
ODAS Y OLAS
LA MAR EN LA FILATELIA
HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR
PAÑOL DE PINTURAS

**NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS**

EDITA:



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: 076-09-014-4 (edición en papel)

NIPO: 076-09-015-X (edición en línea)

Imprime: Imprenta Cuartel General de la Armada

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

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

Correo electrónico: viaexclusivas@viaexclusivas.com - macarena@viaexclusivas.com

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:

Además de para admirar su belleza, la foto que hoy traemos a la portada de nuestra REVISTA podría servirnos, pienso yo, como fuente de reflexión para meditar un poco sobre la fuerza de los elementos y nuestra pequeñez frente a ella. El ser humano, obra cumbre de la creación, que se piensa regidor del mundo en que habita y de todo cuanto se mueve en el planeta que le acoge, se siente con frecuencia pequeño, minúsculo, ante la fuerza y el poder de determinados elementos; entre ellos, por supuesto, el mar, la mar. Y comprueba, indefenso, cómo su orgullo puede verse a menudo doblegado por dichos elementos, ya que cualquier manifestación airada por parte de algunos de aquellos puede echar por tierra, en un instante y en cualquier momento, los más ambiciosos proyectos planeados y llevados a cabo por el hombre. Por eso, contemplar una foto como esta puede servirnos de antidoto para nuestra soberbia.



Y al recordar la fuerza de la mar me vienen a la memoria aquellos que con frecuencia la padecen a bordo de nuestros buques, sean de pesca, mercantes o pertenecientes a la Armada. Aquellos que en situaciones verdaderamente duras, en la inmensidad del océano y alejados de sus familias contribuyen a nuestro bienestar, bien esforzándose en sacarle a la mar gran parte de nuestro alimento, bien haciéndonos llegar los recursos precisos para nuestra subsistencia, o proporcionando a unos y otros, en la medida de lo posible, la necesaria seguridad. Desde aquí nuestro apoyo y mejores deseos a todos ellos, en especial a los tripulantes del pesquero *Alakrana*, que a la hora de escribir estas líneas llevan algo más de un mes de auténtico calvario en manos de piratas somalíes.

Se cumplen ya más de 20 años de la incorporación de la mujer a nuestras Fuerzas Armadas, iniciada tras la publicación del Real Decreto 1/1988, de 22 de febrero. Mucho ha llovido desde entonces, y podemos comprobar con satisfacción la total normalidad del proceso y de sus resultados. Manuel Maestro, presidente de la fundación Letras del Mar, ha querido proporcionarnos un recorrido histórico en el que refleja las vicisitudes seguidas por la incorporación femenina a las distintas marinas de nuestro entorno.

El capitán de fragata Luis Jar, con su peculiar y ameno estilo, nos ofrece un profundo y detallado estudio de las causas que pudieron ocasionar la explosión del buque *Cabo Machichaco*, en el puerto de Santander, a primeros de noviembre de 1893; catástrofe que ocasionó cerca de 600 muertos y más de 5.000 heridos. Como suele suceder, diversos factores confluyeron para que ocurriese tamaña desgracia, entre los que no hay que descartar la ignorancia, la imprudencia a que aquella normalmente conduce, y el caso omiso a una legislación que, precisamente en aquellos tiempos —y siguiendo una larga tradición—, era ejemplo y admiración de todos los países.

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 habrán de ser inéditos y deberán ser entregados, a ser posible, vía *Internet* o grabados en CD, con tratamiento de texto Word. El texto se presentará escrito a dos espacios, con un máximo de 28 líneas por página, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. La Redacción se reserva la aplicación 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 NIF. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y en negrita (o subrayados con línea ondulada si el artículo se presenta en papel, en cuyo caso también se subrayarán con línea continua los nombres de buques). 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 prescindirse 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, Marina de los Estados Unidos en vez de US Navy, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones en general deberán acompañarse del pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. 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. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más escueto 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 se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

CARTAS AL DIRECTOR

Destructor Velasco

En el número de la REVISTA GENERAL DE MARINA correspondiente al mes de julio de 2009, y en la sección Miscelánea, con el número 24.380, P. G. F. glosa la hazaña del destructor Velasco en el salvamento de la dotación del acorazado España en las difíciles circunstancias que produjeron su hundimiento.

Por no citar el autor los nombres de los principales protagonistas, creo que debo añadir que el comandante del España era don Pedro Nieto Antúñez, que terminó siendo ministro de Marina, y el del Vulcano, el que también llegó a ser almirante y antes gobernador general de Guinea, don Francisco Núñez Rodríguez, acción ésta por la que mereció el reconocimiento de la Medalla Militar Individual y su dotación la Colectiva.

La hazaña del entonces capitán de corbeta Núñez Rodríguez en aguas del Cantábrico

puede resumirse en la frase que pronunció y que se encuentra reproducida en letras de oro en la Escuela Naval Militar, cuando don Pedrolo (como familiarmente se le conocía) le instó a abandonar la empresa por su dificultad ante el fuego de la aviación enemiga y peligro extremo para su propia dotación: O nos salvamos todos o nos hundimos todos.

El destacar como héroes de aquella empresa al segundo, al jefe de máquinas, al contraamaestre, a dos cabos y a dos marineros, habla a las claras del talante del almirante Núñez con quienes tuvimos la enorme suerte de ser sus subordinados.

Si lo sabré yo, que fui durante tres años su ayudante personal cuando desempeñaba el cargo que entonces se llamaba almirante director de Material y que, posteriormente, me honró hasta su muerte con su inolvidable amistad y afecto.—J. Curt.



Acorazado España.

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.

CIEN AÑOS DE LA COCA COMO EMBLEMA DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA

Alfonso y Luis de CEBALLOS-ESCALERA Y GILA
de la Real Academia del Mar



CABA de cumplirse el primer centenario de la coca que adorna los uniformes de los marinos de guerra españoles: efectivamente, una Real Orden de 22 de julio de 1909 fue la que introdujo en el sistema de divisas de la Armada el desde entonces respetado, arraigado y celeberrimo símbolo del uniforme del marino.

Hasta entonces, el sistema de divisas de la Armada se asemejaba en todo al del Ejército, al que —es bien sabido— estuvo muy supeditada la Armada durante todo el siglo XIX. Y ese sistema militar evolucionó hasta conformarse en 1767 en un sistema mixto de galones al puño (los jefes) y charreteras al hombro (los oficiales). Sistema que duró hasta que un siglo después (en 1859-1860) desaparecieron las segundas y se modificaron los galones, apareciendo entonces las estrellas junto a aquéllos. La combinación de galones y estrellas, mediante la que se indicaban los empleos y los grados respectivos, duró hasta que en 1907 se adoptó el sistema de divisas militares que, con pocas variaciones, perdura hasta hoy (1).

Este cambio de las divisas de los empleos del Ejército fue precisamente el que causó el de las divisas de los generales, jefes y oficiales de la Armada que

(1) RUIZ MARTÍN, Angel: *Evolución de las divisas en las Armas del Ejército español* (Madrid, 1987). Aunque no tratan exactamente del periodo o del tema que nos interesa aquí, también son interesantes los textos de ALÍ PLANA, Jesús y Miguel: *Historia de los uniformes de la Armada Española (1717-1814)* (Madrid, 1996), y de GONZÁLEZ DE CANALES LÓPEZ-OBREIRO, Fernando: *Tres siglos de empleos y divisas en el Cuerpo General de la Armada Española (1714-2000)*, en REVISTA GENERAL DE MARINA, 256 (abril 2009), pp. 427-434, y 256 (mayo 2009), pp. 627-633.



El contralmirante don José Ferrándiz Niño fue quien, siendo ministro de Marina, introdujo en 1909 los galones con coca en el sistema de divisas del Cuerpo General de la Armada. (Óleo de Luis Fernández Gordillo. Museo Naval. Madrid).

estamos comentando. Desde entonces, las divisas de empleo del Ejército y de la Armada son radicalmente diferentes, no solamente en sus símbolos (estrellas en uno y galones en la otra), sino en su propia sistemática (de una a tres estrellas, y de dos tipos, en el Ejército; de uno a cuatro en la Armada, y además con galones intermedios).

La novedad se llevó a efecto siendo ministro de Marina el benemérito vicealmirante don José Ferrándiz Niño, de grata memoria para la Armada. Hagamos breve semblanza de su persona: hijo de un notable capitán de la Marina Mercante y teniente de navío, nació en Sevilla en 1847 e ingresó en la Armada como aspirante en 1860. Fue sucesivamente comandante y segundo de varios buques en Cuba, profesor de la Escuela Naval flotante (fue gran matemático y astrónomo), segundo del acorazado *Pelayo* y comandante del crucero *Velasco* en Filipinas; mandó el *Pelayo* en la crítica pero fallida campaña

de Filipinas en 1898. Siendo capitán de navío de primera clase, fue ministro de Marina por primera vez con Maura en 1903-1904, director general de la Marina Mercante en 1905-1906 y de nuevo ministro de Marina en 1907-1909. En este segundo mandato logró la modernización de los arsenales de Ferrol y Cartagena, y promovió la Ley de 7 de enero de 1908 que llevó su nombre, mediante la cual se acometió la construcción de una nueva escuadra (tres acorazados, tres destructores, cuatro cañoneros, veinticuatro torpederos y otros buques auxiliares). La tradición nos recuerda que era un hombre rectísimo y de una sobriedad ascética: siendo ministro de la Corona iba al Ministerio a pie, si llovía tomaba el tranvía y solamente utilizaba coche oficial cuando le

obligaba el protocolo. Senador del reino desde 1903, falleció en Madrid a principios de 1918 (2).

Como decíamos antes, mediante la Real Orden de 22 de julio de 1909, *S. M. el Rey (q. D. g.), oído el informe de la Junta Superior de la Armada (3), y de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor Central, acerca de la conveniencia de introducir en la divisas y uniformes de los distintos Cuerpos de la Armada, las modificaciones que la práctica aconseja, se ha servido aprobar y declarar reglamentarias las que en unida relación se expresa. Y en esa relación efectivamente se enumeraban las divisas del Cuerpo General de la Armada, desde el empleo de alférez de fragata al de almirante, basados en uno o más galones de oro de 14 y de cinco milímetros, según los respectivos empleos, colocados en forma de zuncho en la bocamanga, y en el centro de la parte que va al exterior de la manga, una coca cuyo diámetro exterior será de 46 milímetros.*

Los demás cuerpos de la Armada usaban los mismos galones, pero sin coca y dispuestos sobre fondo de su color privativo.

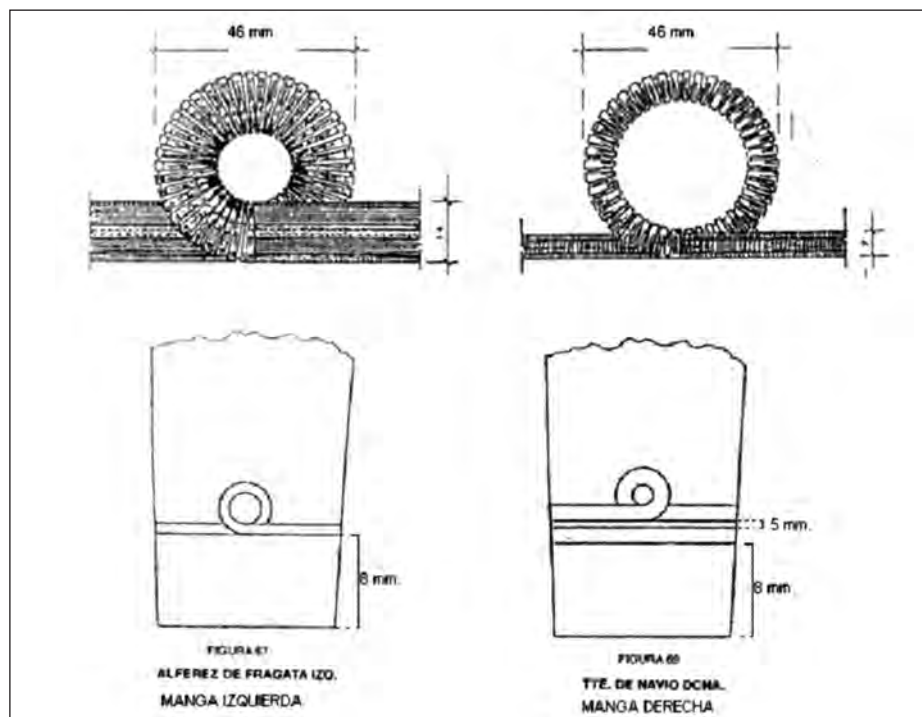
¿De dónde tomó la Armada española este peculiar emblema? Pues resulta que, aunque es cierto que en 1909 ya eran varias las marinas europeas que la



Uniforme de gala de capitán general de la Armada según el Reglamento de Divisas establecido en 1909. (Museo Naval. Madrid).

(2) RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín: *Vida y obra de un marino regeneracionista: el almirante Ferrándiz*, en «Plan Ferrándiz: Poder Naval y Poder Marítimo», XXXVI Jornadas de Historia Marítima del Instituto de Historia y Cultura Naval (Madrid, 2008), pp. 51-64.

(3) El libro de actas de la Junta Superior de la Armada, correspondiente a los años de 1908-1909, es el único que falta de la serie conservada en el Archivo General de Marina «Don Álvaro de Bazán», en El Viso del Marqués.



Modelos de galones con coca establecidos en 1909: notemos que las cocas eran más pequeñas que las actuales, y que los galones intermedios eran de cinco milímetros, y no de siete como los actuales.

venían usando (al menos la Royal Navy británica, la Regia Marina Militar italiana, y las Marinas de guerra de Bélgica, Holanda, Suecia, Grecia y Dinamarca), hemos de afirmar que el antecedente y el modelo utilizados fueron precisamente británicos. Lo que es bastante natural, considerando que entonces era la Royal Navy la más poderosa escuadra de guerra de todo el orbe, al servicio del poderoso imperio británico. La Royal Navy había adoptado la coca en sus *uniform regulations* de 1856:

«...the width of the gold distinction lace was cut down, and the upper row of lace on the sleeve featured the distinctive *curl* or circle» (4).

(4) MILLER, Amy: *Dressed to Kill. British Naval Uniform, Masculinity and Contemporary Fashions 1748-1857*. Greenwich, Londres, 2007, pp. 84 y 147, y COLEMAN, Ernest C.: *Rank and Rate: Royal Navy Officers' Insignia Since 1856* (en prensa).

Por otra parte, una constante tradición de la Armada nos indica que fue el propio rey Alfonso XIII el que gustó de la coca que lucían los marinos británicos que, encabezados por el príncipe de Gales (futuro Jorge V), asistieron a sus bodas el 17 de junio de 1906, y el que personalmente sugirió al Gobierno Maura y a los altos mandos de la Armada la adopción de este emblema. Otras fuentes indican que el monarca se aficionó a las cocas durante sus constantes viajes al Reino Unido, en muchas ocasiones para participar en las regatas anuales de Cowles y de la isla de Wight.

Notemos el acierto con el que se tradujo al español el término británico *curl* (rizo, rulo, voluta o bucle), puesto que *coca* en buen castellano no significa sino *la vuelta o rosca que por efecto del torcido toma un cable al extenderlo, particularmente cuando es nuevo, siendo mayor cuanto más gruesa sea la mena* (5). Y es que la coca no es más que uno de los muchos emblemas navales o marineros, en este caso no basado en anclas y calabrotes —como suele ser más habitual—, ni en peces, ni en ondas, sino en el motivo del cordaje, tan presente en las viejas naves de propulsión a vela.

Notemos también que la coca se reservó desde el primer momento a los almirantes, jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada, continuando los demás cuerpos patentados y facultativos con un sistema de galones en todo semejante, pero «capados» —y la Infantería de Marina con sus clásicas estrellas, en todo similares a las del Ejército—.

Solamente se suprimió la coca —Orden de 17 de junio de 1931, publicada en la *Gaceta de Madrid* del 20— tras el golpe de estado pacífico que el 14 de abril de 1931 produjo la Segunda República española; y se sustituyeron por una pequeña estrella dorada de cinco puntas. Parece ser que este innecesario cambio de divisas molestó sobremanera a los marinos de la época, que consideraban ya la coca como su verdadero símbolo profesional.

Pero seis años más tarde, tras el colapso de aquel régimen republicano, y en plena Guerra Civil, el general Franco, a propuesta del almirante don Juan Cervera Valderrama (6), jefe del Estado Mayor de la Armada, dispuso, mediante Orden dictada en Burgos el 9 de enero de 1937 (Boletín Oficial del Estado del 12), *que la estrella de cinco puntas que figura como emblema del Cuerpo General de la Armada se sustituya por la coca, en igual forma que existía antes de aquella reforma*. Esta disposición «tuvo una trascendencia emocional de acusados rasgos» (7), y muy pocas semanas, por no decir días, tardaron los marinos afectados en recuperar su viejo y tradicional emblema.

(5) MARTÍNEZ-HIDALGO TERÁN, José María (editor): *Enciclopedia General de la Mar*. Barcelona, Eds. Garriga, 1957.

(6) Sobre su crucial desempeño en aquellas fechas, véase CERVERA VALDERRAMA, Juan: *Memorias de guerra: mi labor en el Estado Mayor de la Armada afecto al Cuartel General del Generalísimo durante la guerra de liberación nacional (1936-1939)*. Madrid, 1968.

(7) CERVERA PEREY, José: *Alzamiento y revolución en la Marina*. Madrid, 1978, p. 342.



El almirante don Juan Cervera Valderrama, que siendo jefe del Estado Mayor de la Armada promovió a finales de 1936 el restablecimiento del sistema de galones con coca, suprimido en 1931. (Óleo de Julio García Condoy. Museo Naval. Madrid).

Siempre en el bando nacional, en 6 de febrero de aquel mismo año (Boletín Oficial del Estado del 6) se confirmó el uso de la coca a los antiguos jefes y oficiales de la Escala de Reserva Auxiliar del Cuerpo General de la Armada (creada en 1918 y extinguida en 1932), y también a todos los jefes y oficiales de la Reserva Naval (creada en 1915 y reorganizada en diciembre de 1936), es decir, a los capitanes y pilotos de la Marina Mercante que habían sido movilizados durante la guerra. Todo este personal, como el afecto al Cuerpo de Servicios Marítimos (creado en 1932), usaba con anterioridad —y este uso se mantuvo al menos hasta 1937— unos curiosos galones ondulados, sin coca. En todo caso, y para evitar alguna confusión que al parecer se produjo entonces, otra orden, dictada el 11 de mayo de 1937, dispuso que todos los jefes y oficiales de la Reserva Naval y los habilitados, *provisionalmente y mientras duren las actuales*

circunstancias, las insignias tendrán igual forma y dimensiones que las de los Oficiales vivos y efectivos, pero confeccionadas con galón de plata. Esta orden se reiteró el 10 de diciembre de aquel mismo año de 1937.

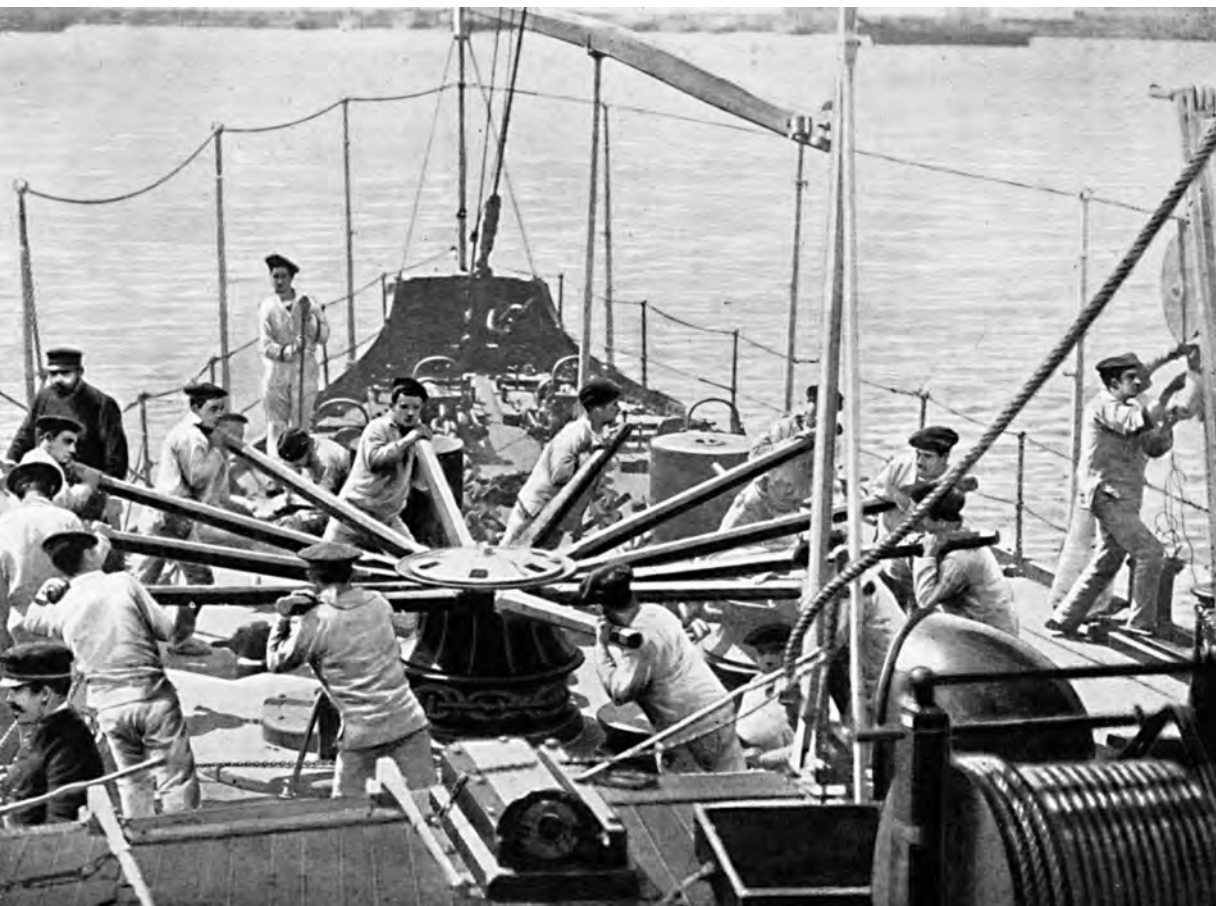
Muchos años después, a tenor del artículo tercero de la Ley de 22 de julio de 1967, se extendió el uso de la coca al Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada (creado en 1770, declarado a extinguir en 1931, restablecido en 1950 y unificado en 1967) por considerarse que en su día había nacido desde el seno del mismo Cuerpo General de la Armada. Más discutible y más discutida ha sido su concesión en 1999 al Cuerpo de Especialistas de la Armada (creado *ex-novo* en 1989), ya que ello supuso una clara desvirtuación del sentido

simbólico del hasta entonces emblema privativo del Cuerpo General, y desde algunos sectores se ha entendido que quizá fue un agravio comparativo al Cuerpo de Intendencia de la Armada, uno de los *patentados*, que es mucho más antiguo (se creó en 1717, nada menos) y de mayor rango y prestigio que el de Especialistas (8).

Desde el verano de 1909, pues, y con un escueto intervalo, la coca ha venido siendo el apreciado símbolo de los marinos de guerra españoles. Un feliz aniversario, que no debe pasar desapercibido.



(8) Del uso de galones con coca sobre fondo blanco existe al menos un raro precedente: el 12 de febrero de 1937 se autorizó su uso a don Manuel Cencillo de Pineda, destacado naviero, asimilándole así a la Reserva Naval Movilizada (Boletín Oficial del Estado del 14 de febrero).



LEVANDO EL ANCLA.—Aunque se dispone á bordo de máquinas *ad-hoc* para la leva de las anclas, no obstante á menudo se ejercita la tripulación en practicarla por los medios más primitivos, para que en caso de combate ó temporal, si resultasen inutilizadas dichas máquinas, pueda por eso maniobrar el buque sin la ayuda de aquéllas.
(Colección de autotipias de Alía Plana).

LAS ESCUELAS DE PRIMERAS LETRAS DEL REAL ARSENAL DE LA CARRACA. SIGLO XVIII

María del Carmen MACÍAS PASIÓN

La población de la Isla de León en el siglo XVIII



URANTE el setecientos, la Isla de León experimentó un gran crecimiento en los aspectos demográfico y urbanístico. La ciudad de Cádiz se opuso permanentemente a la formación de un núcleo poblacional importante en la misma; pero con la incorporación efectuada por Felipe V a la Corona en 1729 la Isla no cesó de crecer bajo el incentivo de la construcción naval que se llevó a cabo en el Real Carenero del Puente de Suazo y en el Real Arsenal de La

Carraca, que fue desarrollándose en paralelo a lo largo del siglo.

En el año de 1751, según el extracto de las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada, la población isleña contaba con alrededor de 650 vecinos, por lo que sus habitantes se acercaban a los 3.000 (1). En el primer censo moderno español, que fue ordenado realizar por el conde de Aranda en 1768, los isleños no exentos de tributación alcanzaron a ser 7.380. Esta población era entonces semejante a la de Chiclana de la Frontera (7.283), inferior a la de Medina-Sidonia (8.692), y bastante menor que la de Puerto Real (10.149).

Entre las actuaciones más destacadas del reinado de Carlos III estuvieron la de segregar a la Isla del municipio gaditano y declararla real villa con cabildo propio en 1766, y la de sacar el Cuerpo de Marina de la ciudad de Cádiz y trasladarlo a la Isla en 1769. Al frente del Departamento se hallaba Juan José Navarro, primer marqués de la Victoria, y Julián de Arriaga ocupaba la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina e Indias. Alrede-

(1) El número de habitantes se obtiene al aplicar un coeficiente multiplicador al número de vecinos. En este caso, prudentemente, se ha empleado el de 4,5.

dor de 15.000 personas salieron de la ciudad de Cádiz, acompañando al Departamento. Esto significó un repentino aumento de población en la Isla, que continuó creciendo a la par que se fomentaba la actividad militar-naval, hasta alcanzar los 27.918 habitantes en 1787, según el censo que mandó efectuar el conde de Floridablanca.

Los primeros establecimientos educativos en la Isla de León

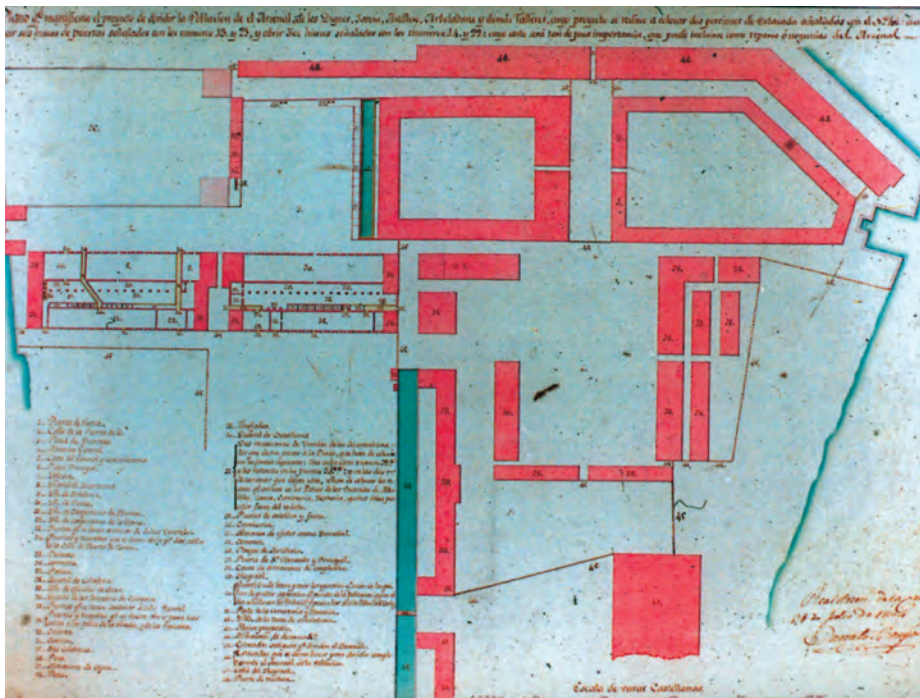
El incremento demográfico obligó a dotar a la villa de los pertinentes servicios con los que atender sus necesidades. En el ámbito educativo, señalar que el matrimonio formado por Manuel de Arriaga y Veitía y María Ana de Arteaga, vecinos y comerciantes de la ciudad de Cádiz y ricos hacendados en la Isla de León, capituló un acuerdo con la Orden de San Francisco ante escribano público, el 11 de marzo de 1743, para levantar un hospicio que sirviera de residencia a los monjes franciscanos regulares y construir dos clases inmediatas al mismo para muchachos; encargándose los religiosos de la dirección y enseñanza de las escuelas. La comunidad franciscana tomó posesión del hospicio y de las clases el 24 de marzo de 1745 (2).

Manuel de Arriaga y María Ana de Arteaga fueron, asimismo, los promotores del segundo establecimiento educativo isleño en orden cronológico, estableciendo, el 21 de noviembre de 1761, el Colegio de las Monjas de la Enseñanza para niñas, fundado por religiosas de la Compañía de María, cuya orden fue instituida por la francesa Juana de Lestonnac. Las monjas se asentaron en una casa de recreo y finca de labor del matrimonio Arriaga, a cuyas expensas y en los mismos terrenos fue levantado un nuevo edificio, ubicándose en el centro la capilla, el colegio a su izquierda, y el convento a su derecha. Desde sus orígenes y hasta el presente, salvo en el tiempo en el que la Isla de León estuvo bloqueada por el ejército napoleónico durante los años 1810 a 1812, el Colegio de la Compañía de María ha desempeñado ininterrumpidamente sus labores educativas.

El Real Arsenal de La Carraca en 1789

En el siglo XVIII, la década de los ochenta fue particularmente importante para este arsenal. Siendo ingeniero general de la Marina José Romero Landa,

(2) MACÍAS PASIÓN, M. C.: *Los orígenes de la enseñanza en la Isla de León: la escuela de San Francisco*, en «X Encuentros de Historia y Arqueología». Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de San Fernando, 1995; pp. 121-124.



Plano del Real Arsenal de La Carraca. Real Arsenal de La Carraca, 24 de agosto de 1789.
(Tomás Muñoz. Museo Naval. Madrid, P- 2F-7).

se alzaron nuevos edificios; se construyó en sillares la sexta grada de construcción; se erigieron los primeros diques de carenar en seco: los números 1, 2 y 3, que recibieron —respectivamente— los nombres de San Carlos, San Luis y San Antonio; y se edificó la Casa de Bombas para sus desagües.

En lo referente a la introducción de nuevas tecnologías, ha de destacarse la colocación en la Casa de Bombas de máquinas de vapor del tipo Newcomen, de efecto simple, para secar dichos diques, aliviando así a los penados de una de las más horribles actividades a las que se dedicaban en el arsenal.

Con relación a la construcción naval, en 1789 existió una gran actividad, estando compuesta la Maestranza por 3.807 individuos, cuyo presupuesto anual en sueldos y jornales se elevaba a 8.928.354 reales de vellón (3). El 23

(3) TORREJÓN CHÁVES, Juan: «Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina Española del siglo xviii», *Revista de Historia Naval*, núm. 74. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001; p. 64.

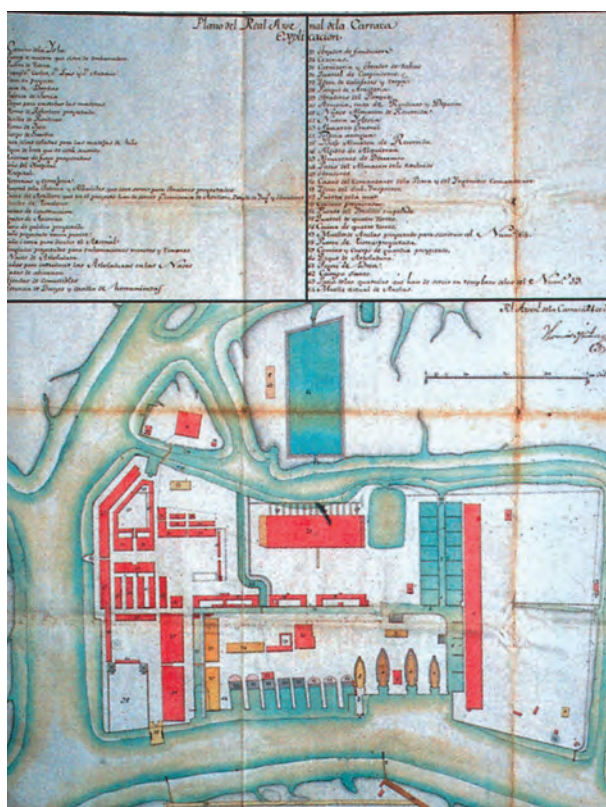
de enero del mismo año, el comandante de ingenieros Tomás Muñoz presentó los planos para realizar las dos corbetas, *Descubierta* y *Atrevida*, que Alejandro Malaspina llevó en su afamada expedición.

La propuesta para dotar con escuela de primeras letras al Real Arsenal de La Carraca

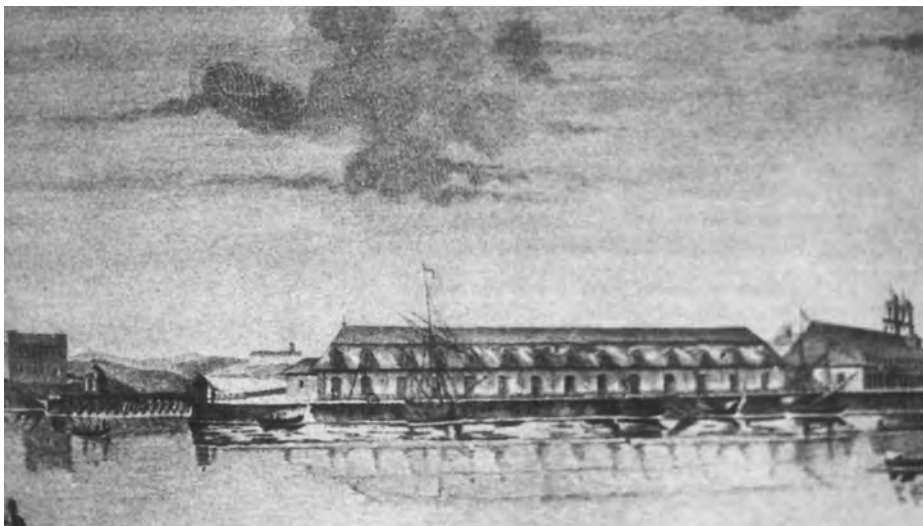
El 24 de septiembre de 1789, el capitán de navío Felipe de Villavicencio, comandante del Real Arsenal, se dirigió por escrito al director general de la Armada y capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz Luis

de Córdoba, solicitando la creación en La Carraca de una escuela de primeras letras para la enseñanza de los hijos de quienes se hallaban allí destinados, que en el momento superaban el número de doscientos.

Villavicencio actuaba como portavoz de varios padres de familia «llenos de nobles sentimientos por el bien de sus hijos», justificando su representación en atención a los beneficios que se derivaban de la buena educación para el servicio de Dios y del Estado, y esperaba del carácter benéfico y paternal del Rey que fundara un establecimiento educativo, dotando con fondos públicos un «maestro hábil y de conocidas costumbres», el cual completaría su asignación económica con las aportaciones adicionales



Plano que manifiesta el proyecto de dividir la Población del Arsenal de los diques, Jarcia, Astillero, Arboladura y demás talleres. Real Arsenal de La Carraca, 31 de julio de 1804. (Honorato de Bouyón. Museo Naval. Madrid, P-2F-5).



Vista del Real Arsenal de La Carraca. Siglo XVIII.

proporcionadas por sus discípulos. El maestro se dedicaría a educar en las primeras letras y a dar una formación religiosa y moral (4).

El asunto fue tratado en la Junta de Departamento celebrada el 11 de noviembre de 1789, decidiéndose en la misma apoyar la iniciativa y elevarla a la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, que estaba entonces en manos del bailío Antonio Valdés y Bazán. Dicha Junta introdujo una variable esencial en la petición, al incluir en la misma a las niñas existentes en el Arsenal, a las que consideraba acreedoras de iguales beneficios (5).

Además de ello, la Junta presentó a la superioridad los medios de financiación de las escuelas, señalando que podrían provenir de la cuota del aguar-diente del propio arsenal, que según la última contrata celebrada había ascendido a 59.233 reales de vellón (rs) y 14 maravedís (mrs) anuales (6). De esta

(4) Archivo-Museo «Don Alvaro de Bazán», Arsenales-Generalidad, leg. 3.707. Representación de Felipe de Villavicencio a Luis de Córdoba.

(5) La Junta de Departamento fue presidida por Luis de Córdoba y asistieron a la misma Juan de Lángara y Huarte, Joaquín Gutiérrez de Rubalcava (intendente del Departamento), Manuel Núñez, Fermín Sesma, Manuel Romero y Joseph Alonso Henríquez, quien actuaba de secretario.

(6) Este ramo de la Hacienda había sido establecido en La Carraca por Real Orden de 20 de febrero de 1787.

cantidad sólo se pagaban a la Real Hacienda 4.030 rs y 20 mrs. La diferencia de 55.202 rs y 24 mrs era distribuida en La Carraca según criterios y fines diversos. En atención al dinero disponible, la Junta propuso que el maestro de niños percibiera 2.500 rs anuales, y la maestra de niñas o «miga», 1.500 (7).

La proposición de la Junta de aplicar el sobrante de la cuota del aguar-diente a las escuelas de primeras letras estaba en línea con las actuaciones generales que, en relación a la atención educativa de los pueblos, eran usuales en el momento, al dedicarse determinados arbitrios locales al mantenimiento de los maestros de primeras letras, preceptores de gramática y otros semejantes.

Con relación a la ubicación de las escuelas, la Junta expuso —según lo propuesto por el subinspector del Arsenal— destinar unas viviendas bajas que habían sido desocupadas por el maestro mayor de velas, y que luego se habían asignado, provisionalmente, para el alojamiento de los dos maestros mayores de carpinteros y calafates.

Finalmente, la Junta acordó que, de obtenerse la real sanción, fuese el comandante del Arsenal quien escogiera al maestro y a la maestra, después de oír al subinspector, al comandante de ingenieros y al vicario, y que realizara las consiguientes propuestas al presidente de la Junta para su aprobación (8).

En la corte, Antonio Valdés, en carta del 1.º de diciembre, hizo pasar el expediente con el acuerdo del Departamento de Cádiz al inspector general de Marina, Félix de Tejada, quien diligentemente informó al día siguiente ser «de extrema necesidad se establezcan ambas escuelas en aquél Arsenal, porque componiéndose el vecindario de este Rl. Sitio de los empleados en el servicio de S. M., carecen de la proporción que tienen los demás pueblos, en la instrucción de primeras letras, tan esencial para la educación de la juventud, y sin cuyo auxilio, no es posible à aquellos padres de familia soportar los gastos necesarios para proporcionársela fuera de aquél distrito, y especialmente viviendo a expensas de un sueldo o jornal» (9). También dictaminó el inspector general de Marina su conformidad con las remuneraciones señaladas y las casas propuestas por la Junta, pero advirtió que se pusiera un cuidado especialísimo en la elección del maestro y de la maestra, con el fin de que fuesen sujetos de las mejores costumbres y religión, avisando que no se escogiesen a personas que hubieran sido sentenciadas o tuviesen mala fama, aunque se hallasen extremadamente cualificadas.

Antonio Valdés se conformó con la propuesta del comandante del Arsenal,

(7) El término «miga» es la aféresis (supresión de algún sonido al principio de un vocablo) de la palabra «amiga», maestra. En Andalucía, escuela de niñas.

(8) El acuerdo de la Junta de Departamento fue tramitado desde la Isla de León el 13 de noviembre de 1789, oficio núm. 1.577.

(9) Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán», Arsenales-Generalidad, leg. 3.707. Marina, núm. 152. Félix de Tejada a Antonio Valdés.

apoyada por la Junta departamental e informada favorablemente por la inspección general de Marina, en los términos ya referidos, y emitió la correspondiente Real Orden en Madrid el 8 de diciembre de 1789. Siete días más tarde, el director general de la Armada y capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz comunicaba a la vía reservada de Marina la recepción de la misma, y su intención de ponerla en conocimiento de la Junta de Departamento en la primera sesión que tuviera lugar (10). El mismo día, el intendente contestaba la real orden, señalando que dispondría que los abonos asignados al maestro y a la maestra se pagaran por la Tesorería de Marina del Departamento (11).



(10) Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán», Arsenales-Generalidad, leg. 3.707. Oficio núm. 1.747. Luis de Córdoba a Antonio Valdés.

(11) Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán», Arsenales-Generalidad, leg. 3.707. Oficio núm. 848. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava a Antonio Valdés.



El día 3 de septiembre tuvo lugar un emotivo acto de Jura de Bandera de personal civil en Alhama de Murcia, presidido por el almirante de Acción Marítima, almirante Emilio Nieto Manso, quien a la finalización entregó al alcalde de la localidad la bandera izada durante la ceremonia. (Foto: A. Arévalo Díaz del Río).

FALDAS A BORDO

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

*Quien quiera buscar fortuna
en algo se ha de arriesgar;
que aquel que no se aventura
nunca pasará la mar.*

(Proverbio).



L titular de este trabajo ha llegado hasta mi pluma de la mano del primer contacto que tuve con las mujeres enfundadas en el uniforme del botón de ancla. Fue en los años cincuenta a través de la película del mismo título, en la que tres jóvenes americanas deciden ingresar en la Marina, viviendo durante su periodo de instrucción experiencias insospechadas para aquellos años del pasado siglo. El papel estelar estaba asumido por Esther Williams, una actriz que había saltado al estrellato de Hollywood con dos películas de créditos tan marineros como *La hija de Neptuno* y *Escuela de sirenas*, en las que aireó por todo el mundo sus grandes dotes de nadadora y, para deleite de caballeros, su bella figura en bañador. La estrella de cine rompía con la tradicional aversión de los marinos acerca de la presencia de mujeres a bordo, ya que los navegantes no se sentían muy a gusto con las damas cuando un barco surcaba los mares, por la creencia de que su figura podía desatar las fuerzas de la naturaleza.

Otra cosa era en puerto, donde lo habitual consistía en encontrar por todos los rincones de las naves tanto a las esposas de los marineros como a mujeres simulando serlo, para aliviar la soledad acumulada por estos durante las dilatadas navegaciones. Igualmente existía la creencia de que la figura de una mujer semidesnuda, colocada en la proa del buque, era capaz de aplacar el enojo de Neptuno, por lo que tallaban bajo el bauprés auténticas obras de arte en forma de mascarón. También para los nautas la embarcación era igual que una dama, protectora y acogedora como una madre, a la vez necesitada de su cariño. Joseph Conrad escribe acerca de esta creencia: «tu embarcación necesita que la mimes con conocimiento. Para tratarla debes comprender los miste-



rios de su naturaleza femenina y, si lo haces, te será fiel durante el combate con grandes fuerzas que podrían derrotar a cualquiera». La Williams era la reina de las sirenas del siglo XX, ese mítico ser ancestral mitad mujer y mitad pez, anhelado por los hombres que deseaban compartir su compañía, a pesar de las repetidas advertencias acerca de la perdición que suponía dejarse llevar por su canto, que conducía inevitablemente al naufragio y la muerte. La sirena tradicional ha sido el símbolo pelágico de Afrodita, la diosa griega del amor y la belleza que surge del océano, por lo que no es raro que la Iglesia primitiva predicara que no era más que una representación del diablo que tentaba al hombre con el anhelo de la lujuria: contraponiendo a éstas la imagen de la Virgen María, a la que en muchos países católicos se la

tiene por patrona de los marineros y navegantes —como es el caso en España con la Virgen del Carmen— o bautizando las naves con sus distintas advocaciones.

Medio siglo después, la otra cara de la sirena de Hollywood nos ha llegado representada por el rostro de *La teniente O'Neil*, película en la que Demie Moore trata de abrirse paso en un mundo hostil a las mujeres, interpretando el papel de Jordan O'Neil que se convierte en la primera mujer de una unidad de élite de los *marines*. Como, en mayor o menor medida y esfuerzo, han debido luchar las españolas, abriéndose paso por todos los rincones del mercado de trabajo donde, en general, el empleo femenino continúa aumentando: en España, la actual tasa de ocupación de las mujeres asciende al 56 por 100, 24 puntos porcentuales más que en 1994 y dos décimas más que en 2007. El sexo femenino ha logrado un nivel de cualificación que hace posible su equiparación al masculino dentro de la población activa con estudios de educación superior, aumentando su presencia en todas las ramas de actividad, y especial-

mente en los empleos cualificados. En nuestro país, que estuvo lejos de la vanguardia feminista liderada por los Estados Unidos, la cuota de mujeres en la política es mucho mayor. En las grandes empresas la situación es similar: aquí las mujeres han logrado llegar a los puestos intermedios, pero falta dar un salto para alcanzar los despachos de la alta dirección. En la Administración del Estado, la Judicatura o en la Medicina el equilibrio se va consiguiendo día a día. Sin embargo, aún hay barreras que impiden el acceso de la mujer a ciertas profesiones, como las relacionadas con el mar en las que las féminas han logrado el mando de un buque mercante o de guerra, pero está lejos su presencia a todos los niveles. ¿Son estas barreras consecuencia del machismo, los prejuicios morales, la capacidad física o los inherentes a la maternidad? Trataremos tanto de conseguir luz para despejar estas interrogantes como de cuantificar las faldas a bordo, conscientes de que, a partir de este momento, penetramos en un océano plagado de minas que hemos de sortear con habilidad para que no exploten hiriendo susceptibilidades, lo que está muy lejos de nuestro propósito.

Una virada en redondo al pasado

El mar se ha considerado siempre de dominio masculino. Las mujeres de los marinos cuidaban de sus hogares y de sus hijos, mientras que los hombres faenaban con sus redes cerca de la costa o navegaban por mares lejanos. No obstante, algunas viajaban como esposas o amantes de los capitanes, otras lo hacían escondidas gracias a los favores de oficiales y subalternos; y no faltaban las que oficiaban de madres para los miembros más jóvenes de la tripulación, como era relativamente usual en algunas armadas, en donde las esposas de los contra maestres, carpinteros y cocineros se embarcaban con sus maridos para ayudarles con sus labores caseras, cooperando con la artillería y el cuidado de los heridos durante el combate. Nelson, entre otros, las consideraba como una molestia a bordo, según se desprende de un comentario antes de zarpar: «El domingo nos desharemos de todas las mujeres, perros y palomas, y el miércoles, bien temprano por la mañana, espero navegar a toda vela rumbo a Torbay». Hubo casos de parejas de capitanes que se vieron obligadas a asumir el mando del buque cuando éstos caían enfermos o cuando perecían durante el viaje, como Mary Patten, que tomó el gobierno del barco al fallecer su marido durante una tormenta mientras atravesaban el cabo de Hornos, salvándolo sin problemas y alcanzando el lejano puerto de San Francisco. Dos reinas, Artemisa y Cleopatra, fueron las protagonistas de las dos batallas navales más importantes de la antigüedad: Salamina y Actium, y las vikingas se distinguieron por su estrecho contacto con el mar.

En España, las mujeres tuvieron un papel destacado durante la conquista y colonización americana, en la que la figura de la reina Isabel la Católica tuvo

un protagonismo trascendental; algo similar ocurrió en las empresas ultramarinas de nuestro país vecino, Portugal. Hubo casos singulares como el de Mencia Calderón, esposa de Juan de Sanabria y animadora de una expedición al Río de la Plata en la que viajaban cincuenta mujeres, y que al morir su marido decidió zarpar a bordo del *San Miguel*: pasaron todo tipo de vicisitudes, fueron atacadas por piratas y, tras vagar cinco años por el Atlántico, llegaron finalmente a Asunción. Pero el caso más relevante es el de Isabel de Barreto, que sucedió a su marido, Álvaro de Mendaña, como adelantada y almirante de las Filipinas al morir éste durante su segundo viaje; mandato en el que demostró unas aptitudes de valentía y dotes de mando que le permitieron culminar con éxito la empresa encomendada por la Corona española. Otro caso curioso de nuestra historia es el del soldado de Infantería de Marina Antonio María de Soto del que, al ser desembarcado tras cinco años de servicio y ostentando el grado de sargento primero, se descubrió que era una mujer llamada Ana María de Soto, a la que el rey, a pesar de que no pudo permanecer en servicio activo, le concedió el privilegio de usar los distintivos correspondientes a su rango, en mérito a su valor y servicios prestados, convirtiéndose en el siglo XVIII en la primera mujer enrolada oficialmente en nuestra Armada.

Casos parecidos son los de las inglesas Hannah Snell, que permaneció cuatro años en la Infantería de Marina británica vestida de hombre, y el de la



Mary Read, Anne Bonny y Calico Jack.

marinera Mary Anne Talbot, que tuvo una azarosa vida en la Marina británica arropada con uniformes masculinos. Pero de todas las mujeres que se hicieron a la mar vestidas de hombres las más famosas son, lamentablemente, Mary Read y Anne Bonny, que sobrevivieron en un mundo tan hostil a las féminas como el de la piratería. Mary decidió vestirse con prendas masculinas al fallecer su marido, embarcándose rumbo a las Antillas en un navío que fue capturado por unos piratas a los que se unió, aceptando y pasando a ser uno de los más feroces y sanguinarios. Anne se casó con un marinero con el que también viajó al Caribe, en donde abandonó a su esposo, fugándose con el pirata Jack Calico. A bordo del barco de éste conoció a Mary Read, cruzándose sus caminos. Tras muchas fechorías juntas Read murió de fiebre amarilla y Anne Bonny se perdió en la bruma del tiempo, hasta que sus vidas fueron rescatadas por el cine en *La mujer pirata*. La ferocidad de ambas sólo fue superada por la pirata china Ching Shigh, conocida también como la *Viuda Amarilla*, que en 1807, tras la muerte de su marido, asumió el mando de seis flotas chinas, llegando a tener bajo su mando setenta y siete navíos y cincuenta mil hombres, sobre los que mantuvo una férrea disciplina.

Las civiles primero

A partir del siglo xx comenzó a ser frecuente que las esposas de los capitanes mercantes viajasen con sus maridos. Pero incluso los puestos que entonces normalmente estaban reservados en tierra a las trabajadoras, como los de fonda, lo siguieron estando en los barcos a los hombres, hasta que en los buques dedicados a cruceros turísticos empezaron las mujeres a asumir roles de camareras, azafatas, limpiadoras o guías: empleos que ejercían damas muy jóvenes de forma temporal. Las dificultades son crecientes para contratar personal en la Marina Mercante, algo que referido a las empresas españolas reviste especial gravedad, tanto por las carencias existentes en la máquina, como en el puente o la fonda. Problema que proviene de la pérdida de vocaciones marineras, que en el pasado incluso se heredaban de los padres y abuelos, lo que hoy día no sucede por las duras condiciones de trabajo a bordo, en donde no cuenta el calendario, ni el horario como en tierra, lo que no es correspondido por un salario adecuado; la lejanía de la familia y amigos; la facilidad para viajar, que antaño era un gran aliciente para los jóvenes, y la carencia de vida portuaria, que tenía un especial encanto bohemio, neutralizada en la actualidad por la rapidez con que se efectúan las escalas en puerto. Lo que en su conjunto también frena a las mujeres en su ambición por hacer carrera embarcadas.

No obstante, existen notables excepciones, como la de Anna Ivanova, que en 1930, con 22 años, ingresaba en la Marina Mercante soviética, consiguiendo cinco años después el grado de capitán, distinguiéndose por su labor duran-



Escuela de Náutica de Cádiz.

alcanzada la mitad de la década de los 70 comenzaron las mujeres a ingresar en las escuelas de náutica que, como consecuencia de los cambios habidos en los planes de estudio, han cambiado sus denominaciones por las de escuelas superiores de la Marina Civil o por la de facultades de náutica, al producirse su adscripción a la universidad. Durante el último lustro del Plan de Estudios de 1977 se pudo constatar que entre un 20-25 por 100 del alumnado eran mujeres, alcanzando el título correspondiente un 8 por 100 del total anual. El alto porcentaje se debe en gran medida a las posibilidades que ofrece el actual programa de estudios para conseguir un puesto en tierra: en las capitánías de puerto, puestos de control, terminales portuarias y en todo lo relacionado con el negocio y el transporte marítimo, lo que resulta para las profesionales más ventajoso frente a la idea de trabajar embarcadas, que es más problemática para las mujeres que para los hombres.

El primer obstáculo para conseguir un trabajo embarcadas se encuentra en el recelo de las navieras a la hora de contratar nuevo personal, ya que, aunque

te la Segunda Guerra Mundial; o la británica Victoria Drummond, que navegó durante cuarenta años y fue la primera mujer que alcanzó el grado de jefe de máquinas. En países como Argentina, la incorporación de las mujeres a los estudios de náutica fue de forma paulatina: en 1978 lo hicieron para la especialidad de Administración —nuestros sobrecargos—, en 1979 para radiocomunicaciones, abriéndose en 1994 a las de puente y máquinas. El acceso a los estudios de náutica para la mujer no se demoró en nuestro país en relación con otros, como es el caso de Estados Unidos, donde en 1974 fueron admitidas las primeras mujeres como alumnas en la Academia californiana de Vallejo, decisión que fue seguida por la Academia Nacional de la Marina Mercante de Kings Point en Nueva York. En España,

los problemas fundamentales de convivencia y adaptación están superados, el embarazo y la maternidad, con el consecuente problema que plantean las sustituciones, complica más las cosas en un barco, donde hoy las tripulaciones son muy reducidas. De otra parte, la labor de las mujeres viene siendo satisfactoria, ya que asumen las tareas y responsabilidades igual que los hombres, habiendo mantenido durante la última década una presencia de un 15 por 100 entre la oficialidad de los barcos españoles. Otra de las dificultades con que se encuentran las mujeres embarcadas está relacionada con el acoso moral y sexual que, según encuestas realizadas por Sagarduy, ronda el 50 por 100, entre expresiones ofensivas, persecución o simples miradas, y es del 5 por 100 en lo relativo a roces y tocamientos. El ejercicio del mando es otro problema que va venciendo, siendo normalmente más un temor de rechazo de la interesada que una realidad. A este respecto, Idoia Ibáñez, primera mujer que tuvo el mando de un barco mercante español, dice que: «donde manda capitán, no manda marinero; y por el bien de la aventura marítima común en los barcos, está primero el cargo y luego el género... El ser humano en general, con o sin estudios, es lo suficientemente inteligente como para reconocer cuándo el que manda está preparado para ello...», y agrega que nunca ha tenido problemas, ya que subalternos y oficiales han aceptado su autoridad.

La presencia de la mujer española en el sector pesquero ha sido una constante a través de los tiempos, pero cuantificar su importancia no es tarea fácil. Según cifras de la UE en 2006 era del 43 por 100: un 1 por 100 del total de la pesca costera, un 44 por 100 de la acuicultura y un 75 por 100 en transformación; según el Instituto Social de la Marina había en este sector 11.000 mujeres afiladas a la Seguridad Social, sin tener en cuenta el sector de transformación, siendo la proporción en el marisqueo a pie de cinco mujeres por cada hombre.

Los deportes náuticos contaron desde muy pronto con la presencia de participantes femeninas en todas las modalidades, siendo destacables entre un gran elenco la esposa del profesor norteamericano Strout, que fue en su momento el primer matrimonio que dio la vuelta al mundo completa; salieron de Jacksonville en 1934 y llegaron a Nueva York en 1938 a bordo



Esperanza Pérez.

del cutter *Igdrasol*; también ese año Lady Phillips Brodie y Gertrudis Vanderbilt compitieron por la Copa América; en 1953 Ann Davison se convirtió en la primera mujer en cruzar el Atlántico en solitario; Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, en 1976-1978, lo fue en realizar una circunnavegación al globo en solitario; Naomi James (1977-1978) fue la primera navegante en hacer la circunnavegación en solitario vía cabo de Hornos; Tania Aebi se erigió en 1985-1987 en la más joven (con 18-20 años) y primera norteamericana en completar una circunnavegación en solitario a bordo del bote de vela de 26' *Varuna*; Ellen MacArthur (inglesa) (2004-2005) ha sido la más rápida al circunnavegar el globo en solitario en 71 días; Dee Caffari es la británica de 35 años que arribó en la sexta posición en la mítica Vendée Globe, y se transformó en la primera mujer que ha realizado la travesía de la vuelta al mundo en ambos sentidos, primero de Este a Oeste y luego de Oeste a Este. Hay féminas que no se marcan límites en la vida, y otras para las que la edad no supone un obstáculo cuando se trata de emprender nuevas aventuras: un ejemplo de esa vitalidad es Rosie Swale-Pope, una británica de 61 años que se ha convertido en la primera mujer en dar dos veces la vuelta al mundo, una a pie y otra a vela. En España, recientemente, Esperanza Pérez ha sido la primera mujer española que ha cruzado el Atlántico en solitario y sin escalas.

Las militares después

En casi todo el mundo se ha ido produciendo de forma paulatina el ingreso de las mujeres en las Fuerzas Armadas, resultando un ensayo a este proceso la Primera Guerra Mundial, en cuyo desarrollo empezaron a ocupar posiciones en el terreno de la Sanidad militar. Pero fue del 39 al 45, tras el ataque a Pearl Harbor, cuando las féminas irrumpieron de forma masiva en los frentes de batalla estadounidenses, incorporándose como enfermeras, conductoras o trabajando en las fábricas de material bélico. De un total de seis millones de mujeres dedicadas al apoyo directo de la contienda, unas 350.000 ingresaron directamente en las Fuerzas Armadas, con lo que nacieron las *NNC Navy Nurse Corps* y las *MCWR Marines Corps Women Reserves*, que tomaron el denominador común de *Women Accepted for Volunteer Emergency Service*, al objeto de que las siglas al leerse dieran como resultado WAVES (olas en español); y como el resultado parecía broma, se cambió por *Women Are Very Essential Sometimes*. Mientras que en el Coast Guard se llamaron SPARS, proveniente de su lema *Semper Paratus*, traducido al español «siempre preparados».

En las WAVES no se aceptaron mujeres casadas con hijos menores de 18 años, ni hasta el año 1944 las que tuviesen origen negro. En las WAC y MCWR tampoco fueron admitidas las que estuviesen casadas con hijos menores de 14 años. En general, casi todas tuvieron cometidos similares a los que



habían desempeñado en la vida civil, como conductoras o secretarías, evitando que ocupasen puestos en los que tuviesen hombres a sus órdenes. Terminada la contienda, salvo raras excepciones, fueron desmovilizadas, hasta que en la Guerra de Corea muchas se reincorporaron con carácter permanente. Las primeras mujeres que alcanzaron el generalato en la Marina fueron Francis McKee, contralmirante en 1976, y Margaret A. Breiver, general de Infantería de Marina en 1978. La primera ingresada en la Academia de Annapolis fue Kristine Holderied en 1984, y la primera comandante de un buque de la Marina norteamericana fue Darlene Iskra. Con ella comenzaron las mujeres a alcanzar el mando de buques, teniendo a la noruega Solveig Krey como la primera dama que mandó un submarino en 1995.

Es, por tanto, a finales del siglo XX cuando la mujer comienza a ocupar puestos que la historia le había negado. San Alberto Magno, atendiendo a su carácter tímido, consideraba que la mujer era incapaz para la guerra; ideas que chocaban con teorías como las de Sócrates o Platón, que mantuvieron que la mujer debía recibir entrenamiento militar y luchar codo con codo junto a los hombres, lo que no caló entre la sociedad griega. No obstante, existen notables casos aislados, como el de España, en donde durante nuestra Guerra de

Independencia tuvimos valerosas combatientes, como Agustina de Aragón o Manuela Malasaña. Posteriormente, durante la Guerra Civil del 36 en el bando republicano, que había fomentado en los primeros momentos la presencia de las mujeres en las trincheras, pronto se dio marcha atrás. En la posguerra, el Gobierno del general Franco mantuvo una línea muy conservadora, siendo las damas de Sanidad Militar, que no tenían rango castrense, las únicas con presencia en los tres ejércitos. Las mujeres no tuvieron entrada en las Fuerzas Armadas hasta 1988, año en el que por primera vez ingresaron en las academias militares. Después, durante el Gobierno de Aznar, se llevaron a cabo los cambios más trascendentes, que vinieron como consecuencia de la eliminación del Servicio Militar Obligatorio y la profesionalización de los ejércitos, cuyo modelo contemplaba el ingreso de las mujeres en igualdad de condiciones que los varones. La ley 17/1999 estableció la no discriminación por motivos de sexo, dándoles acceso a todas las áreas de las instituciones armadas.

Una carrera de obstáculos

El ingreso de la mujer en las Fuerzas Armadas, y en especial en la Armada, ha representado una complicada carrera de obstáculos compartida con las marinas de la mayor parte de los países con procesos de integración similares, siendo la convivencia entre los dos sexos el epicentro del problema; la aceptación por sus pares masculinos, los casos de hostigamiento, acoso y abuso por quienes se resentían de la presencia femenina en lugares y cometidos que entienden son privativos de los varones; los inherentes a la habitabilidad separada, tanto en tierra como a bordo, para preservar la intimidad. A todo esto deben sumarse las tareas que requieren un gran esfuerzo físico, para lo que muchas mujeres no tienen la misma capacidad que los hombres; o la maternidad, que representa tanto un hándicap para las tareas físicas como de discontinuidad en los destinos, sobre todo en aquellos que tienen difícil alternancia o relevo. Otra de las barreras está en la férrea vocación que precisan algunos destinos de élite, como es en los Estados Unidos la Infantería de Marina, en donde ser «un marine es una razón para vivir y no una forma más de ganarse la vida», lo que entraña una entrega total.

De entre las barreras a considerar, una muy peculiar es la presencia de personal femenino en unidades específicas, como es el caso de los submarinos, que tienen unas características muy peculiares. En las principales armadas del mundo está generalizado el criterio de que una mujer puede tener el mando de un buque de superficie o ser piloto embarcado a bordo de un portaaviones, pero no puede servir como simple marinero en un submarino, ya que son buques en los que las condiciones de vida son especialmente duras, sin importar el rango del tripulante. En un submarino nuclear la duración de las

operaciones puede ser de meses, y la habitabilidad está muy supeditada a la eficacia de la navegación y el combate. En sus ciento y pico de metros de eslora se hacina un centenar y medio de tripulantes, que comparten baños y en muchos casos las literas, conocidas como camas calientes, que son ocupadas de forma rotatoria.

En España, hoy, tras cumplirse el 20 aniversario de la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas y más concretamente a la Armada, podemos generalizar que el balance resultante arroja normalidad, salvo las anécdotas derivadas del uso de uniformes en principio masculinos sobre cuerpos femeninos. Proceso de normalización que

ha ido produciéndose según han ido aumentando las mujeres en las dotaciones de nuestros buques; a la vez que compartiendo ambos sexos los tradicionales valores que definen el espíritu militar: vocación, disciplina, entrega y sacrificio. En el año 2000, la sargento Julia del Río se convirtió en la primera suboficial de la Armada; y en 2005, la teniente de navío Esther Yáñez fue la primera mujer comandante de un buque de guerra español, el patrullero *Laya*. De los 125.000 militares que conforman nuestras Fuerzas Armadas, un 13 por 100 son mujeres, cuando en el primer año sólo había 137, fundamentalmente pertenecientes a los Cuerpos Comunes. Los efectivos de la Armada ascienden a 20.000, de los que un 12 por 100 son mujeres. Y el conjunto de leyes promulgadas desde 1988 ha ido propiciando medidas para la integración y desarrollo de las mujeres dentro de nuestra Armada, en cuyo seno, sin que tenga que pasar mucho tiempo, un capitán de navío se cuadrará ante una dama saludándola con un «a la orden de vucencia...».



Esther Yáñez.



El *Dédalo* en Barcelona. (Foto: C. Busquets).

GRANITO, BRONCE Y PLOMO PARA FRAGUAR LA GLORIA

José Manuel SOLLOSO GARCÍA



RAS largas e infructuosas negociaciones, el 25 de abril de 1898 los Estados Unidos declararon la guerra a España poniendo como excusa la explosión ocurrida en el *Maine* en el puerto de La Habana, que ocasionó su hundimiento y 260 muertos. Tal suceso fue aprovechado por el presidente McKinley y el Gobierno americano que, ayudados por la prensa amarilla de la época, hicieron ver al mundo que la explosión del *Maine* había sido producto de un sabotaje por parte de los españoles. Hace ya tiempo quedó demostrado que la explosión fue un lamentable accidente, que sirvió para que los Estados Unidos se apoderasen de forma astuta y sibilina de las últimas colonias españolas de ultramar.

El 3 de julio de 1898, una escuadra española fondeada en la bahía de Santiago de Cuba al mando del almirante Pascual Cervera y Topete se hizo a la mar de forma suicida para enfrentarse a los buques norteamericanos mandados por el almirante William T. Sampson. El combate duró cuatro interminables horas, tiempo más que suficiente para marcar el principio de nuestra decadencia naval, el final de nuestro poder colonial y ver el sacrificio lleno de heroísmo y abnegación de las dotaciones españolas. El balance de muertos fue muy desigual: la escuadra española perdió 383 hombres de un total de casi 3.000, y la norteamericana sólo un hombre, el marinero George Ellis, embarcado en el crucero *Brooklyn*, que sufrió los cañonazos del crucero protegido *María Teresa*, buque insignia de la escuadra española, al mando del capitán de navío don Víctor Concas.

Los cruceros protegidos *María Teresa* y *Oquendo* embarrancaron en las proximidades de punta Cabrera, uno muy cerca del otro, reuniéndose en la playa 100 supervivientes junto al almirante Cervera. El crucero protegido *Vizcaya* embarrancó en la playa de Aserradero, y el crucero acorazado *Colón* en las proximidades del río Turquino, a 45 millas de la bocana de salida de la



Crucero *Infanta María Teresa*.

bahía de Santiago de Cuba. Aquellos que sobrevivieron en los buques españoles —que poco a poco fueron embarrancando en la costa cubana— tuvieron que continuar luchado contra la fatiga y el agotamiento, recogiendo los muertos que flotaban a la deriva y ayudando a los heridos que a duras penas podían sostenerse por sí mismos para llegar a la playa.

Cuando se dejó de oír el estruendo de los cañones y se dio por finalizado el combate; los supervivientes que podían valerse por sus medios decidieron acudir a Santiago de Cuba en busca de ayuda, pero durante el trayecto tuvieron que desistir de su propósito debido a las continuas escaramuzas que sufrieron del cabecilla independentista Calixto García, que llegó a ofrecerles pasarse a sus filas.

En medio de tanta desesperación e incertidumbre, las primeras ayudas llegaron de manos de los marinos norteamericanos. El crucero acorazado *Iowa*, al mando de Mr. Evans y buque insignia de la escuadra, junto con el mercante armado *Gloucester*, el buque auxiliar *Harward* y el buque hospital *Olivette* fueron los primeros en fondear en las proximidades del *Vizcaya* para acudir en ayuda de los náufragos, que convertidos en prisioneros de guerra recibieron a bordo de los buques norteamericanos los primeros auxilios. Entre ellos estaban el almirante Cervera y algunos de los oficiales de su Estado Mayor, el comandante del *Vizcaya*, los comandantes de los cazatorpedos *Furor* y *Plutón* y un grupo de clases de marinería de las dotaciones de los buques embarrancados.

Las labores de ayuda y recuento de los prisioneros a bordo del *Iowa* continuaron hasta las 0800 del día 5, momento en el cual el buque insignia norteamericano salió del fondeadero para reunirse con el resto de la escuadra, después de repartir los 966 prisioneros rescatados en los buques hospitales que los llevaron a Caimanera (Guantánamo), de donde salieron rumbo a los Estados Unidos.

El almirante Cervera embarcó en el buque *Solace* acompañado de la mayoría de sus oficiales de Estado Mayor, en donde fueron correctamente atendidos por los médicos y los servicios sanitarios de a bordo. Los comandantes de los cruceros y la marinería fueron embarcados en los buques hospitales *St. Louis* y *Harward*, en donde no corrieron la misma suerte que sus compañeros, porque fueron alojados en lugares insalubres y malolientes que anteriormente habían sido empleados para transportar ganado. Durante la travesía murieron por enfermedad 31 prisioneros, sin olvidar los que salvajemente fueron tiroteados a bordo del *Harward* cuando sus guardianes confundieron una petición de los prisioneros españoles con un posible motín.

Los primeros capturados llegaron al puerto de Portsmouth (New Hampshire) el día 10 de julio a bordo del *St. Louis*. Desde allí fueron trasladados a la isla-prisión de Camp Long. El día 16 llegó el *Harward* después de haber hecho escala en Annapolis para desembarcar a los oficiales y la marinería para su traslado a la citada isla-prisión, al lado de sus compañeros. Ese mismo día



Crucero *New York*.

llegaron al puerto de Norfolk, a bordo del *Solace*, el almirante Cervera y sus oficiales, donde fueron atendidos por los médicos militares y las monjas Hermanas de la Caridad, para ser posteriormente trasladados a Annapolis, donde fueron recibidos por el director de la Academia Naval y alojados en las habitaciones de los guardias marinas que estaban de permiso. De entre las muchas autoridades que se brindaron a ofrecerles su ayuda destacó Mr. Arthur C. Humphreys, que había sido cónsul en España. No ocurrió lo mismo con los oficiales y la marinería recluida en isla de Camp Long, que sufrieron los desprecios y los desmanes de un coronel de *marines* que desobedecía de forma descarada las órdenes del director de la prisión, un débil almirante en la reserva, falto de carácter. Afortunadamente, esos abusos llegaron a oídos del almirante Cervera y los puso en conocimiento de las autoridades del Gobierno, que destituyeron al coronel y al almirante reservista.

Poco antes de iniciarse las conversaciones de paz entre España y los Estados Unidos (Tratado de París) se acordó que la repatriación de los prisioneros debería hacerse antes del día 1 de diciembre. Dicho acuerdo se puso en conocimiento del almirante Cervera, que mandó buscar enseguida un buque en el que poder regresar a España con todos los prisioneros supervivientes de su escuadra. A principios de septiembre, el teniente de navío Aznar fletó en el puerto New York un transporte inglés, el *City of Rome*, que recogió los prisioneros de Norfolk y Annapolis y se dirigió a Portsmouth, en donde embarcaron los últimos prisioneros. El día 13 puso rumbo a España llevando a bordo dos almirantes, 8 jefes, 70 oficiales y 1.754 clases de marinería.

El presidente del Gobierno Práxedes Mateo Sagasta y su Consejo de Ministros, temerosos de las reacciones populares que pudieran producirse en cualquiera de los dos puertos departamentales del Atlántico (Cádiz o Ferrol), decidieron que fuera Santander el puerto de acogida para aquellos valientes que lo habían perdido todo menos la dignidad y el honor. Así, el 21 de septiembre, a las 0800, el *City of Rome* fondeó en el puerto de Santander y fue rodeado por un enjambre de pequeños barcos en los que desde muy temprano habían embarcado familiares, amigos y autoridades para recibirles. Entre ellos se encontraba el general Warlate, que en calidad de amigo del almirante Cervera le dio la bienvenida transmitiéndole el mensaje de sus paisanos de Cádiz, al mismo tiempo que a bordo se recibían muchos telegramas, de los que cabe destacar el enviado por S. M. la reina Doña María Cristina de Habsburgo-Lorena.

Finalizados los actos de recibimiento, los marineros españoles, vestidos con el uniforme de faena de la Marina de los Estados Unidos, embarcaron en el buque *Meteoro*, que los llevó a la Base Naval de Ferrol, donde fueron reconocidos y médicamente atendidos. Al atardecer del mismo día el almirante Cervera y sus comandantes se trasladaron en ferrocarril a Madrid. En la Estación del Norte, a pie de andén, les estaba esperando el ministro de Marina, almirante Ramón Auñón, que de forma respetuosa y cargada de frialdad ofre-

ció su coche oficial al almirante para desplazarse al Ministerio de Marina, ofrecimiento que fue rehusado.

El Gobierno de Sagasta permaneció ajeno a todos los actos de bienvenida que el pueblo dispuso a los supervivientes, pero inició la «caza y captura» de los responsables de aquel desastre naval, acusando directamente al almirante Cervera y a sus comandantes, que fueron juzgados y sometidos a todo tipo de presiones. Se llegó a insultar al almirante, llamándosele «viejo decrépito» y diciendo que era «más ignorante que un cabo escuadra», pero el sentido común de la mitad de los diputados más uno fue suficiente para sobreseer al almirante y a sus comandantes de los cargos de los que eran acusados.

Dos años más tarde, el Gobierno concedió la Cruz del Mérito Naval (no pensionada) a los supervivientes que habían realizado algún acto meritorio durante y después del combate naval, reconociendo su valor heroico; pero en 1916 una R. O. de fecha 29 de julio cambió el concepto de valor heroico por el de valor reconocido, dañando la dignidad de aquellos hombres que habían arriesgado su vida en actos calificados con anterioridad de heroicos.

Con el paso del tiempo la euforia popular de aquellos primeros momentos fue cayendo en el olvido, pero no por mucho tiempo. El 3 de febrero de 1919, el periódico *La correspondencia* de España publicó un artículo, escrito por el capitán de Infantería don Francisco Anaya Ruiz, en el cual se reivindicaba un homenaje a los héroes de Cuba y Cavite. Los noticiarios *La Correspondencia Militar* y *El Diario de Marina* se hicieron eco del artículo y dieron lugar a que se formara una Comisión para organizar y gestionar la construcción de un monumento en memoria de aquellos héroes olvidados.

El primer presidente de la Comisión Organizadora fue el general don Pío Suárez Inclán,



Maqueta del monumento en 1923.



Alegoría de la Patria.

pero poco después ocupó su puesto Rafael Altamira Crevea, acompañado de un grupo de entusiastas colaboradores que iniciaron las labores de propaganda para obtener ayudas económicas en aquellos lugares de España y del extranjero estrechamente ligado a los hechos que se querían reivindicar, especialmente en Cuba y Filipinas.

S. M. el rey Don Alfonso XIII y S. M. la reina Doña Victoria Eugenia fueron los primeros en abrir la cuestación popular, con una aportación de 5.000 pesetas. La más importante fue de 65.091,50 pesetas, realizada por los cincuenta socios del Casino Español de Sagua La Grande (Cuba), presidido por Amador Fernández y Constantino Suárez. El

Ministerio de Marina colaboró con 2.600 pesetas, el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto de Cartagena con 25.000, la Compañía Trasmediterránea con 5.000 y la Sociedad Española de Construcción Naval con 3.000, que junto a otras aportaciones más modestas y no menos importantes sumaron la cantidad de 335.457 pesetas.

Una vez reunido el dinero, una comisión itinerante encabezada por el capitán de Infantería Francisco Anaya Ruiz recorrió aquellos lugares de España que habían tenido una estrecha relación con los hechos, y tras un minucioso estudio que fue sometido a la votación de la comisión organizadora se acordó por mayoría ubicar el monumento en la ciudad de Cartagena, especificando que si sobraba algún dinero se harían unas placas conmemorativas para ser colocadas en Cádiz y Ferrol.

El diseño y construcción del monumento fue obra del escultor ovetense Julio González Pola y García, que lo empezó a mediados de febrero de 1923 y que originalmente consistía en lo siguiente: sobre un pedestal cuadrado, las proas de los cuatro buques que se perdieron en el combate, y sobre éstas, cuatro coronas funerarias; en el centro del pedestal, un obelisco de 15 metros de altura, con dos focos incrustados en su parte alta; a media altura, un baquetón de bronce formado con hojas de laurel, y debajo, en dos caras opuestas,

las esculturas de dos mujeres romanas representando a las Glorias, realizadas en piedra marmórea azulada; en la parte del pedestal que apunta al mar, un grupo escultórico hecho en piedra marmórea azulada representando el Heroísmo; y en la parte contraria, que apunta a la fachada lateral del Ayuntamiento de Cartagena, otro grupo realizado con el mismo material, representando la Patria.

Los nombres y apellidos de todos los marinos que perdieron la vida en el combate naval están grabados en varias losas de mármol blanco, colocadas en los sitios más visibles del monumento, para que puedan ser leídos junto a las estrofas y los versos que ensalzan el heroísmo y el sacrificio de aquellos marinos.

El monumento está rodeado con un zócalo de 50 cm de alto que forma un cuadrado de 16 metros de lado, y unas anclas tipo *hall* unidas entre sí con eslabones de cadena. En los vértices del cuadrado hay unas pilastras que tenían añadido un salvavidas de hierro con el nombre de cada uno de los cuatro buques que se perdieron en el combate.

El 4 de noviembre de 1923 finalizó la construcción, y el 7 del mismo mes llegaban SS. MM. los Reyes a Cartagena para su inauguración. Acompañaban a Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia el presidente del directorio general, Primo de Rivera, el embajador americano Mr. Moore y un nutrido séquito de personalidades nacionales y locales.

Los actos oficiales se iniciaron con un *Te Deum* celebrado en la iglesia de la Virgen de La Caridad, patrona de la ciudad de Cartagena. Al día siguiente S. M. el Rey visitó los emplazamientos de las baterías de costa y S. M. la Reina el Hospital Naval y el de La Caridad. Después del almuerzo los monarcas asistieron a una corrida de toros acompañados del capitán general del Departamento don Juan de Carranza, el gobernador militar don Pedro Vives y el alcalde de Cartagena don Alfonso Torres. A las 1100 del día 9 dieron comienzo los actos de inauguración del monumento, presididos por SS. MM.



Alegoría del Heroísmo en figuras de plomo.

los Reyes. El presidente de la Comisión Organizadora, Rafael Altamira Crevea, y el alcalde de Cartagena, Alfonso Torres López, pronunciaron sus discursos inaugurales, y el presidente del Directorio Militar leyó el mensaje del rey, que procedió a continuación a descubrir el Monumento a los Héroes de Cavite y Santiago de Cuba, dándolo por inaugurado. Finalizó el acto con la colocación de las coronas de laurel por parte del embajador americano y la celebración de una misa de campaña oficiada por el cura párroco de la Armada don José Riera.

Los actos castrenses, a continuación, comenzaron con la imposición de condecoraciones a los supervivientes. Un momento muy emotivo fue cuando S. M. el Rey impuso la Cruz del Mérito Naval al cabo cañón Damián Niebla, que había perdido el brazo izquierdo durante el combate a bordo del *Vizcaya*, y que llevado por la emoción no pudo evitar abrazarse a S. M. el Rey, que le correspondió de igual manera. Desfilaron después las tropas que habían asistido al acto, dándose por finalizados los actos. SS. MM. los Reyes se trasladaron a bordo del acorazado *Jaime I*, en el que fueron agasajados con un almuerzo.

El monumento presidió la plaza de su nombre en su estado original hasta 1972, año en el que, debido a su normal deterioro y a los actos de gamberrismo de que había sido objeto, fue necesaria una pequeña restauración que no dio los resultados deseados, ya que los materiales empleados se corroyeron rápidamente por su proximidad al mar. En 1977 el monumento fue nuevamente atacado por los gamberros y algunas de sus esculturas quedaron salvajemente decapitadas, dando lugar a que en 1980 se formara una comisión para la restauración definitiva del monumento. La iniciativa fue tomada por el almirante Juan Carlos Muñoz-Delgado, capitán general de la Zona Marítima, y una comisión gestora encabezada por el alcalde de Cartagena don Enrique Escudero de Castro, que reunieron para su restauración 25 millones de pesetas, fruto de las aportaciones económicas públicas y privadas.

La dirección técnica de las obras de desmontaje y reconstrucción del monumento, que duraron algo más de un año, fueron supervisadas y dirigidas por el contralmirante ingeniero de la Armada Remigio Díez Davó. El escultor imaginero valenciano y catedrático del Instituto Nacional de Bachillerato Alfonso X el Sabio en Murcia, M. Ángel Casaña, restauró todas las esculturas originales de Julio González Pola; el fundidor Eduardo Capa Sacristán, profesor de la Escuela del Bellas Artes de Madrid, empleó siete toneladas de bronce para fundir todas las esculturas, y el cantero Francisco García de las Heras empleó doscientos veintidós sillares de granito procedentes de la sierra de Guadarrama, de uno por medio metro de superficie, para la reconstrucción total del monumento.

El cambio más significativo fue la sustitución de las esculturas de mármol azulado por otras de bronce. Las originales, restauradas, fueron ubicadas en los jardines del Arsenal Militar de Cartagena y en los del Hospital Naval.

El día 28 de febrero de 1982 fue inaugurado de nuevo el monumento, en presencia del almirante Muñoz-Delgado, la comisión gestora y autoridades invitadas al acto. A lo largo de sus más de ochenta años de vida pública han sido muchos los actos de que ha sido objeto este monumento, casi siempre realizados por marinos de guerra. En 1924 fue homenajeado por el comandante y la dotación del destructor alemán *Emden*; en 1927 por las dotaciones de los destructores argentinos *Juan de Garay* y *Cervantes* (tipo *Churruca*), contruidos en la Constructora Naval de Cartagena, y en 1965 por el buque escuela peruano *Independencia*. Todos ellos rindieron homenaje colocando una corona de laurel en memoria de aquellos héroes.

Cada año, en vísperas de la Semana Santa cartagenera, la Agrupación de Granaderos de la Cofradía Marraja rinde homenaje en el monumento al granadero de Infantería de Marina Martín Álvarez, que en 1797, sable en mano, defendió a bordo del navío *San Nicolás de Bari* la bandera nacional frente al acoso de los ingleses.

Con motivo del primer centenario de los combates navales de Santiago de Cuba y Cavite, el Ayuntamiento de Cartagena organizó un homenaje en recuerdo de aquellos marinos, al cual fueron invitados, como anteriormente lo habían sido sus augustos abuelos, SS. MM. los Reyes Don Juan Carlos I y Doña Sofía. El 12 de noviembre de 1998, al mediodía, llegaron a la plaza de los Héroes de Cavite y Santiago de Cuba SS. MM. los Reyes, acompañados del ministro de Defensa Eduardo Serra, que fueron recibidos por el presidente de la Comunidad Murciana Ramón Luis Valcárcel Siso, la alcaldesa de Cartagena Pilar Barreiro y el embajador norteamericano Eduardo Romero. Desfiló ante ellos una compañía de honores compuesta por tres secciones de los tres Ejércitos, mientras que una sección de Artillería del Regimiento núm. 73, vestida con trajes de época (1920), disparaba las 21 salvas de ordenanza, y la dotación de la corbeta *Infanta Elena* contestaba a la voz. Finalizado el desfile SS. MM. los Reyes saludaron a las autoridades, entre las que se encontraba el general José Cervera, nieto del almirante que mandaba la flota en Santiago de Cuba. S. M. el Rey depositó a continuación una corona de laurel al pie del monumento, acto acompañado de una descarga de fusilaría. Se leyeron varios discursos, que fueron correspondidos por S. M., que dijo:

«Cartagena, unida siempre a nuestros Ejércitos, y en especial a la Armada, supo como pocas ciudades de nuestra nación honrar a quienes dieron su vida en las lejanas tierras de Cuba, Filipinas y Puerto Rico con este monumento ante el cual nos encontramos.

Fue erigido por suscripción popular e inaugurado hace setenta y cinco años por mis abuelos, los Reyes Don Alfonso y Doña Victoria Eugenia, en un brillante acto conmemorativo que recordaba a las escuadras que participaron en los combates navales de Santiago y Cavite, y en particular a los barcos que marcharon para luchar con asombroso valor en Santiago de Cuba.



El monumento en la actualidad.

Nota del autor.—Las miniaturas que acompañan al artículo son de mi colección y están elaboradas con piezas de plomo y pintadas con acrílicas.

La alegoría que representa «El Heroísmo» obedece a la escala predeterminada 54 mm.

Las miniaturas navales están realizadas de forma arbitraria, sin respetar escala alguna; pero para que el lector pueda hacerse una idea de sus medidas reales, tomaremos como ejemplo: crucero protegido *Infanta María Teresa*, 7.000 toneladas/20 knots; eslora: 75 mm; manga: 20 mm; puntal: 40 mm.

BIBLIOGRAFÍA

Over 200, Authentin Photographic Views of the United States Navy. Publicado por :W. B.Conkey Company (Chicago-New York). Franklin Serial. Vol. 5. Núm. 6. Mayo 1898.

Libro homenaje a los héroes de Cavite y Santiago de Cuba. Editor, director artístico y propietario José Casau Abellán. Cartagena. Año 1923.

CONCAS Y PALAU, Víctor: *La escuadra del Almirante Cervera.* Editada por San Martín. Madrid, 1900.

BENÍTEZ FRANCÉS, Tomás (artillero de mar de primera clase a bordo del *Vizcaya*): «El manuscrito de un combate», en *El Correo Gallego*. Ferrol, 1899.

MARQUÉS DE SOMERUELOS: *Memoria del Homenaje a los Marinos de Santiago y Cavite redactada por la Comisión Organizadora (1919-1923).* Madrid, 1924.

Quienes marcharon en ellos cumplieron su tarea con dignidad y heroísmo que aun hoy nos emocionan, y llevaron adelante su sacrificio más allá de los apoyos materiales y morales con que contaron, de la desfavorable situación que tuvieron que asumir y de algunos desaciertos que se dieron en la conducción de las operaciones.

Los que regresaron tuvieron que arrastrar para su desgracia, y durante largo tiempo, el sabor de la derrota y, a veces, la incomprensión de sus compatriotas.»

FRANCISCO XAVIER MUÑOZ GOOSSENS (1739-1803)

Manuel Martínez Cerro
Coronel de Sanidad



ESTE ilustre marino de guerra español nació en Almagro (Ciudad Real) en enero de 1739, de linajuda familia, hijo de don Joseph Jacinto Muñoz y Ongullo, médico afincado en Almagro, y de doña Joaquina Ángela Goossens y Mazo. Fue bautizado en la Parroquia de San Bartolomé, y contrajo matrimonio con doña Ángela Llena en 1776, cuando ya tenía 37 años. Si bien sus primeros pasos en la milicia los hace en el Ejército de Tierra, pronto ingresa en la Armada (1764), donde culminó una brillantísima carrera tras 39 años de servicio, 16 de los cuales permaneció por tierras americanas, defendiendo los intereses de la Corona, alcanzando el grado militar de teniente general.

Además de ser un excelente militar, estaba dotado de genio creador, inventando una máquina para el mejor manejo del timón y una bomba para la extracción de agua, declarada de utilidad en la Armada por cuanto mejoró las hasta entonces existentes, con ahorro de personal para su manejo. En dicho proyecto invirtió, de su peculio, doce mil reales de vellón. De su faceta como políglota habla el profundo conocimiento que poseía de los idiomas francés e inglés, fruto de sus continuos viajes por el extranjero. La historia lo ha calificado de «bizarro general», y sus contemporáneos le reconocían su «genio emprendedor y resuelto» y de ser un «honrado y virtuoso ciudadano».

Sus servicios en la mar deben ser calificados de extraordinarios, tanto por su larga permanencia en aguas mediterráneas y atlánticas como por lo exitoso de su gestión. Embarcó en casi una veintena de navíos de guerra, siendo segundo comandante de los emblemáticos *San Juan Nepomuceno* y *Santísima Trinidad*. Precisamente a bordo de estos buques participó en la campaña del canal de la Mancha, en que la flota española redujo a la inglesa.

El Mediterráneo conoció su bizarría en lucha contra el corso. Igualmente participó en la expedición y operaciones contra Argel, integrado en la escuadra mandada por don Pedro Castejón. Se le concedió el mando del apostadero de Orán, en el que permaneció hasta el abandono definitivo de la ciudad, tras el terremoto que la destruyó. En recompensa y reconocimiento de los méritos

contraídos en la campaña de Orán, fue promovido a jefe de escuadra. También estuvo presente en el bloqueo de Gibraltar, cayendo herido, lo que no le impidió que fuera el último en abandonar la nave *Rosario*, de la que era su comandante, víctima de las llamas. A bordo del navío *Atlante* condujo desde Génova a España a doña María Luisa, futura esposa del rey Carlos IV.

Viajó repetidas veces a Sudamérica, concretamente a Buenos Aires, levantando el plano de los ríos de la Plata y Grande. También por las islas Malvinas, portando pliegos del real servicio para la entrega del puerto de Egmont a los ingleses. Años después participará, agregado a la escuadra del almirante Aristizábal, en las operaciones de América septentrional contra los franceses. Obtuvo gran relieve la comisión de un auxilio que prestó al navío *San Pedro de Alcántara* que, procedente de Lima, naufragó en las costas de Portugal, portando un riquísimo cargamento de más de siete millones de pesos fuertes, que recuperó. Esta acción le valió a nuestro paisano el ascenso al empleo de brigadier. A consecuencia del naufragio del *San Pedro*, perecieron 128 de los 419 marinos de dotación. Participó en la campaña de Finisterre, en la escuadra del marqués del Socorro, dentro del marco de la recién comenzada Revolución Francesa.

Finalmente, en 1801, regresó a España, pero poco pudo disfrutar de un descanso bien merecido, pues falleció de muerte natural el 11 de junio de 1803 en Aranjuez, a los 64 años.





LIDERAZGO CREATIVO EN LAS FAS

Ignacio NIETO FERNÁNDEZ



ESDE hace más de diez años, dentro del ámbito exclusivo del Ejército de Tierra, se vienen realizando unas jornadas de liderazgo creativo para la eficacia profesional del nuevo Ejército. Su duración aproximada es de quince días, intercalados en tres meses. Las jornadas las dirige el doctor don César Díaz-Carrera, presidente del Instituto para el Desarrollo de la Creatividad, y abarcan un amplio temario que combina una dimensión teórica y otra práctica, donde se estudian desde técnicas creativas para la resolución de problemas hasta procedimientos para mantener y mejorar la salud y el bienestar, pasando por desarrollos del «yo creativo» o prospectiva de la institución militar.

Inicialmente, a alguno de los oficiales concurrentes a las jornadas puede invadirle el escepticismo, ya que es difícil adentrarse en la dimensión intuitiva de los conceptos relativos a la creatividad, aplicada a hacer más eficaz el desempeño profesional o a profundizar en el autoconocimiento, en especial para un militar, por idiosincrasia orientado a buscar resultados tangibles y objetivos bien reconocidos cuando empeña su tiempo en un programa de quince jornadas completas.

Y ¿quién es don César Díaz-Carrera?, pues una eminencia en esto del liderazgo creativo, autor de multitud de publicaciones y profesor titular de Ciencia Política por la Universidad Complutense; además es doctor en Filosofía y Letras y doctor en Ciencia Política y Sociología por el IUE de Florencia. Ante este currículo es fácil darse cuenta de que es una de las personas más preparadas y con más conocimiento de liderazgo (tan ligado a la vida militar) y de creatividad en el ámbito nacional. Después de más de 18 años estudiando esta materia, mantiene líneas de investigación abiertas en liderazgo creativo en los ámbitos político, educativo, social y militar.

Liderazgo

Últimamente ha proliferado la necesidad en cualquier ámbito, no sólo el militar, de potenciar algo tan básico como el liderazgo. *Las Líneas Generales de la Armada* de 2007 establecen como uno de los retos más importantes el de «consolidar nuestro estilo de liderazgo». Posteriormente, la Directiva 07/07 (1) marca la necesidad de plasmar en un documento concreto el concepto de liderazgo, que finalmente este verano vio la luz con la promulgación del *Concepto de Liderazgo en la Armada* de 2008.

A título personal diré que contamos con numerosos artículos en las diferentes revistas militares; destacar los publicados en la REVISTA GENERAL DEL MARINA (meses de marzo y abril de 2008) por el capitán de navío Dionisio Huelin Martínez de Velasco, donde se describe el liderazgo en la sociedad actual, así como los conceptos y caminos para llegar a ser líderes. Ni que decir tiene que en escuelas como la ESFAS (Escuela Superior de las FAS) o la EGN (Escuela de Guerra Naval), el liderazgo es un asunto recurrente y existen numerosas monografías y trabajos que versan sobre este tema.

Una primera lectura del *Concepto de Liderazgo* nos asoma a la complejidad de un término que parecía sencillo, en especial para un militar. Un ejemplo de esta complejidad queda patente en la cantidad de cualidades que debe atesorar un líder y que vienen reflejadas en el «Concepto»; hasta un

(1) Directiva 07/07 de 20 de diciembre de 2007, sobre implantación de medidas derivadas de los resultados de las encuestas de motivación.

total de 24 (2). Realmente, es complejo encontrar a alguien con tantas cualidades como las que se reflejan. Y curiosamente entre ellas aparece la creatividad, definida como «la capacidad de encontrar soluciones para afrontar situaciones o problemas nuevos».

Por otra parte, definiciones de liderazgo existen multitud, pero dos me han llamado la atención: por una parte, la reflejada en la doctrina nacional: «capacidad personal del que dirige un grupo humano para influir en sus componentes de forma que éstos trabajen de forma cohesionada y con entusiasmo en la consecución de objetivos supeditados a un fin común y superior»; por otra, la reflejada en la doctrina de los Estados Unidos (3), definida como «el proceso de influir en la gente proporcionándole propósitos, directrices y motivación mientras trabajan en el cumplimiento de la misión mejorando la organización» (4). Ambas definiciones destacan el vínculo que existe entre el cumplimiento de la misión y la capacidad de liderazgo; y aquí es donde entra a jugar la creatividad, pues será una de las armas que poseemos para conseguir las metas que nos proponamos y, por tanto, se antoja como una cualidad importante a la hora de ser mejores líderes.

En la actualidad, el nuevo escenario en el que nos encontramos guarda una complejidad difícil de controlar. La revolución tecnológica y los vertiginosos cambios que induce, los medios de comunicación, la opinión pública, la globalización, la acuciante crisis de valores y otros muchos factores pincelan un escenario en el que cualquier circunstancia, por nimia que parezca, puede tener trascendencia al nivel más elevado. El resultado es un agarrotamiento en el proceso de la decisión, pero sobre todo hace que necesitemos otros mecanismos para continuar de forma acertada en el cumplimiento eficaz de nuestras misiones. Uno de esos mecanismos es sin duda la creatividad, definida como la capacidad que debemos tener de generar soluciones adaptadas a la realidad que consigan triunfar en un entorno tan complejo. Pero ¿qué es eso de la creatividad?; ¿es tan influyente en la resolución de problemas?; ¿es innata o se aprende?

La creatividad

Aunque de la definición de la palabra *crear* proporcionada por el *Diccionario de la Real Academia de la Lengua* («producir algo de la nada») se desprende que el acto de crear es algo complejo o incluso dotado de connota-

(2) En total son: integridad moral, lealtad, disciplina, responsabilidad, confianza, espíritu de sacrificio, afán de superación, conocimiento, iniciativa, creatividad, adaptabilidad, visión, visión de futuro, energía, resolución, humanidad, valor, resistencia, presencia de ánimo, facilidad de expresión, seguridad en sí mismo, empatía, optimismo, jovialidad.

(3) FM 6-22. *Army Leadership* (Department of the Army. October 2006): 1-2.

(4) *The process of influencing people by providing purpose, direction, and motivation while operating to accomplish the mission and improving the organization.*

ciones de carácter divino (¿quién puede generar algo de la nada?), para los humanos crear es generar algo a partir de lo invisible (idea, creencia, proyecto). Pero lo invisible no es la nada. Hay quien piensa que crear es un arte reservado a los denominados genios y no a los comunes mortales, pero la creatividad, como todo en esta vida, admite gradaciones. No todos podemos desarrollar la teoría de la relatividad, pero sí inventar un mejor modo de hacer las cosas. Y es que hay una creatividad para sobrevivir, otra para convivir y otra que nos permite vivir en plenitud, y —en opinión de César Díaz-Carreña— el liderazgo creativo tiene que ver con las tres.

Por otra parte la definición más extendida de *creatividad* es «la facultad de combinar elementos para producir un todo original y útil». Esta definición encierra dos conceptos, el de originalidad y el de utilidad, que sin duda son relativos y dependen de contextos culturales y de muchas otras circunstancias. La creatividad depende de juicios socioculturales y es, por consiguiente, dependiente del contexto. En todo caso, conviene distinguir la creatividad como capacidad significativa de la especie humana de las técnicas que nos permiten aplicar concretamente ese talento. La creatividad tiene un sustrato, unos mimbres con los que hacer el cesto final; entonces, ¿cualquier mortal puede ser creativo? Nace aquí la primera disyuntiva similar a la del liderazgo: ¿se puede aprender a ser creativo o es algo innato? Pues como pasa con la mayoría de las cualidades, se puede nacer con un don específico pero que necesita ser potenciado. Y para ello existe toda una formación que nos permite identificar y desarrollar esos talentos tan típicamente humanos.

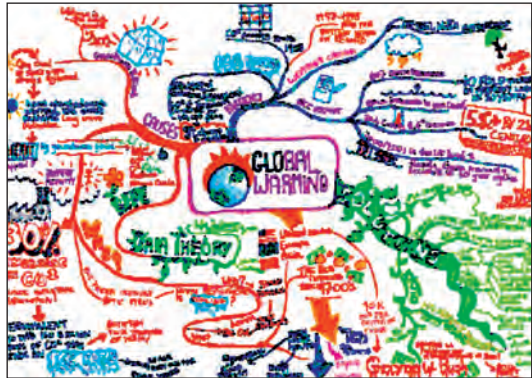
Técnicas para formentar la creatividad

Hemos visto la necesidad que la actualidad nos impone de ser creativos y el importante vínculo que existe entre el cumplimiento de la misión, la creatividad y el liderazgo. Estos conceptos resultan relevantes para iluminar la actual noción de «la transformación», pues no hay que olvidar que «el cambio es inevitable, pero el progreso no». Por ello, las garantías de progreso de nuestros proyectos mejoran si prestamos atención a dos factores: creatividad y utilidad. Intentemos ver qué procedimientos existen para aprender a ser creativos.

Dentro del proceso creativo, quizá la técnica más extendida es la atribuida a Tony Buzán, denominada «Mapa de la Mente» (*Mind Mapping*). Es una técnica que consiste en establecer múltiples relaciones ramificadas entre los conceptos y las ideas, a partir de una idea-eje o núcleo central. Constituye la técnica que mejor se adapta al funcionamiento del cerebro, consiguiendo un mayor rendimiento mediante el uso de las imágenes, los símbolos, el color y la palabra. La utilización del *Mind Mapping* garantiza un mayor desarrollo de las capacidades mentales, facilita el aumento de la autoestima y la cooperación en los grupos de trabajo y hacen del proceso de aprendizaje una expe-

riencia estimulante, entretenida y eficaz en sus resultados.

Realmente el *Mind Mapping* ha adquirido gran trascendencia debido a su facilidad para combinar las habilidades de ambos hemisferios del cerebro: el lado derecho, que es el que relaciona espacialmente y genera ideas, y el izquierdo, que obedece a la parte lógica y permite ordenar las ideas. Para que la creatividad fluya convenientemente es necesario integrar y potenciar los dos hemisferios, el izquierdo como cerebro científico y el derecho como artístico.



Ejemplo del Mapa de la Mente.

Otra técnica creativa, aplicada a la gestión, es la archiconocida «tormenta o torbellino de ideas», creada por Alex F. Osborn a principios de la década de los cincuenta. Básicamente consiste en una reunión dirigida por un facilitador donde todos los concurrentes aportan sus ideas y sugerencias de cómo resolver el problema. Para la discusión se establecen unas premisas básicas a cumplir por todos los participantes, como son la ausencia total de la crítica, fomentar la desinhibición, la búsqueda de la cantidad (que se resuelve en calidad) y por último la potenciación de la combinación y la mejora de las sugerencias anteriores. Básicas son la primera y la tercera reglas, que sedimentan uno de los factores fundamentales en el líder: la facultad de escuchar con tolerancia todas las ideas y escoger las más brillantes o las que mejor dan respuesta al problema planteado. Para potenciar la tormenta de ideas es necesario dotarnos de la facultad de ser dialógicos, entendido como la capacidad de dialogar y de propiciar la discusión constructiva en aras de conseguir sinérgicamente una solución adecuada a la situación. Esta técnica rechaza frontalmente las visiones reducidas, monistas y simples, las que excluyen otras ideas por cualquier razón o motivo inexplicable, desafortunadamente tan frecuentes en la actualidad, donde parece que se premia a los destructores, a los antilíderes y a los recalcitrantes, entendidos éstos como aquellos que se decantan por la pasividad, por el inmovilismo y por la sinrazón y el sinsentido de cualquier tema que se plantee.

Pero no todos los problemas son susceptibles de tratamiento con esta técnica, sólo los que requieren una búsqueda de ideas. Aquellos problemas que dependen del juicio o que sólo tienen un número reducido de soluciones no se adaptarán a esta técnica, o al menos no obtendrán de ella su mayor beneficio. Estas premisas convierten esta técnica en la idónea para la creación de ideas y



Brainstorming.

para fomentar la creatividad en las organizaciones.

Proceso creativo. Desarrollo y barreras

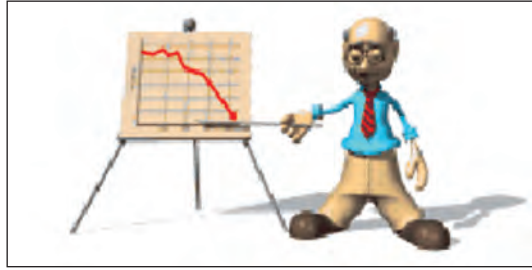
Muchos autores han diseñado diagramas para determinar el proceso creativo. Graham Wallas en su libro *El arte del Pensamiento*, o Webb Young en *Técnicas de producción de ideas*, o el mismo Alex Osborn. En todos, una de las fases comunes es la recogida

de material específico, de conocimientos. Aquí es fundamental el aprendizaje por cuanto será un sustrato importante de la fase de recopilación de ideas y de toma de decisiones y, a la postre, una comprobación de la efectividad de nuestros proyectos creativos.

Pero en este sencillo proceso existen algunas barreras que complican el proceso creativo sobremedida; y se prodigan algunos vicios dentro de la organización que sin duda interfieren en la tarea de crear. Los que considero más perniciosos son:

- Filosofía «errores cero»: sin duda somos enemigos de los errores, los consideramos nocivos y nuestro fin debe ser el anularlos a toda costa. Incluso donde deben ser asumibles, como en unos simples ejercicios en la mar, buscamos la perfección absoluta. Consideramos el error como algo estéril y negativo, lo que nos lleva a una preocupación excesiva, más por evitar nuestros errores que por aportar soluciones definitivas al problema. Esta tendencia defensiva bloquea el proceso general y mancorna la toma de decisiones. Es frecuente que cuando se presenta un error se busque un culpable; quién no he tenido la tentación de decir «dame un nombre» cuando realmente es un problema del sistema. El verdadero líder es aquel que tiene la capacidad de distinguir cuándo el error demanda un castigo al personal o, por el contrario, es achacable a un error derivado de la actuación normal del sistema. Ésto servirá para mejorar el proceso de aprendizaje continuo que todas las organizaciones necesitan para evolucionar.
- Presiones en el trabajo: fácil de entender y sufridas por todos nosotros. Es complejo ser creativo cuando apenas tenemos tiempo para reflexionar, cuando no podemos pensar sobre las posibles soluciones a adop-

tar. El paradigma es el castigo a la reflexión, pues no es del todo bien visto pararse a reflexionar. Premiamos el movimiento más que la contemplación, cuando esta última es la que sin duda nos puede proporcionar mayores benefi-



Los errores son siempre productivos.

cios. En muchas ocasiones se habla de la urgencia en el proceso de la decisión en asuntos trascendentales, circunstancia que sin duda se antoja aberrante. Se suele considerar la reflexión formal como un lujo, pues el tiempo dedicado a ella estaría mejor empleado actuando en pos de conseguir objetivos a corto plazo.

- Actitudes defensivas: acuciantes en nuestro entorno, pues cuando pensamos en el estereotipo de una persona creativa lo asociamos a un ser bohemio, aquella persona que se aparta de las normas establecidas y se decanta por cánones pocos frecuentes o extravagantes. No podemos aportar soluciones creativas o distintas a lo comunmente adoptado cuando el contexto en el que nos encontramos es poco propicio a aceptarlas.

Líder creativo militar

Y todo este galimatías, ¿cómo se puede traducir en algún sistema exportable a los mandos de las Fuerzas Armadas? La fórmula es difícil de implantar. Si fuera asunto sencillo, sin duda se habría adaptado hace bastantes años. Ya lo decía Liddell Hart a mediados del siglo pasado: «La inteligencia creativa es, y siempre ha sido, requisito supremo del mando militar... la mayor esperanza de vencer yace en la originalidad». Sin embargo se pueden aportar algunos apuntes a modo de corolario que faciliten la capacidad de liderazgo de los mandos de las FAS.

En primer lugar, y quizá la más importante cualidad, es el dialogismo como herramienta integradora de los *mimbres* que tenemos como subordinados. Similarmente a la tormenta de ideas, la cantidad como requisito generador de la calidad, la grandeza del dialogismo, es poder contar con todas las opiniones para lograr determinar la correcta línea de acción, pues tenemos muchas ideas geniales de los profesionales que nos rodean que realmente son creativos. Nuestro acierto debe ser encontrarlos y motivarlos, pues su motivación servirá como un catalizador que multiplique las soluciones a nuestros complejos problemas.



Estrés en el trabajo.

Una vez encontradas las líneas de acción, su materialización debe contar con factores propios de los reflejados en el concepto de liderazgo, pero especialmente destacaría el optimismo, la resolución y la seguridad en sí mismo para comprometerse con un proyecto diferente, anormal o incluso raro. A medida que vayamos realizando las diferentes etapas de nuestro proyecto, será crucial realimentarlo con las lecciones aprendidas de los errores que, indefectiblemente, lo jalonan.

En fin, si el lector ha llegado hasta aquí, no tengo claro si será creativo, pero desde luego sí que o bien es obstinado o muy amigo mío.

Acabo el artículo con un pensamiento del doctor Carrera, que viene a resumir la importancia de la creatividad: «En el actual momento incier-

to, acelerado y volátil, el Liderazgo Creativo no es un lujo prescindible: es una cuestión decisiva. Urge desarrollarlo en personas, organizaciones y sociedades, ya que toda merma en la calidad de nuestro liderazgo implica un aumento proporcional en el número y gravedad de los problemas que nos veremos obligados a afrontar».



BIBLIOGRAFÍA

- AJEMA. *Líneas Generales de la Armada 2007*. Septiembre 2007.
- CARDOSO DE SOUSA, Fernando: «El liderazgo y la creatividad; una visión interacionista». *Revista Creatividad y Sociedad*, núm 3. Madrid 2003.
- DÍAZ-CARRERA, César: «Cómo formar líderes creativos», en *Antropología y Educación*. Actas del III Congreso Internacional de Filosofía de la Educación, volumen II. UNED Ediciones. Madrid 2002.
- DÍAZ-CARRERA, César: *La creatividad global* (CD Rom). Edit. ESIC/Emprendedores. Madrid 2000.
- DÍAZ-CARRERA, César: «Liderazgo Cívico-Militar en la Sociedad del Conocimiento: Retos y perspectivas más allá de la postmodernidad». Boletín de Información CESEDEN. Núm. 300. Ministerio de Defensa. Madrid, 2007.
- DÍAZ-CARRERA, César: «¿Qué significa ser creativo hoy?», en *Publicidad y Comunicación Creativa*. Miguel Barros & Asociados S. L. (ed.). Vigo 1999.
- Estado Mayor de la Armada. *Concepto de Liderazgo en la Armada*. Junio 2008.
- HUELIN MARTÍNEZ DE VELASCO, Dionisio. «El liderazgo en la sociedad del siglo XXI. Conceptos sobre liderazgo». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Marzo 2008.
- HUELIN MARTÍNEZ DE VELASCO, Dionisio: «El liderazgo en la sociedad del siglo XXI. Cómo llegar a ser líderes». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril 2008.
- STEINBERG, Robert: *Creatividad e Inteligencia*.
- CSIKSZENTMIHALYI, Mihaly: *Creativity*. Harper Collins Publishers. Nueva York, 1996.
- STEINBERG, Robert J.: *Handbook of Creativity*. Cambridge University Press. Estados Unidos, 1999.
- SHAW and PERKINS: *Cómo enseñar a las organizaciones a aprender; el poder de los fracasos productivos*. Estados Unidos, 2005.
- The Mind Mapping Site: <http://www.mind-mapping.co.uk/index.htm>
- Tony Buzán Site. <http://www.imindmap.com/>

Salida del *Juan Sebastián de Elcano* del puerto de Cádiz. Enero 2009.
(Foto: P. Avanzini González-Llanos).



SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL: NORMA UNE-EN-ISO 14001

Yolanda PAREDES CONESA



*Parte del sistema de gestión de una organización,
empleada para desarrollar e implementar su política
ambiental y gestionar sus aspectos ambientales.*



AS organizaciones empresariales de todo tipo están cada vez más preocupadas por lograr y demostrar un sólido desempeño ambiental controlando el impacto de sus actividades, productos o servicios sobre el medio ambiente, teniendo en cuenta su política y objetivos ambientales.

Todo esto se realiza en el contexto de una legislación cada vez más estricta, del desarrollo de políticas económicas y otras medidas para alentar la protección ambiental y un crecimiento generalizado de la preocupación de las partes interesadas respecto a los temas ambientales, incluyendo el desarrollo sostenible.

Muchas organizaciones han emprendido «revisiones» o «auditorías» ambientales para evaluar su desempeño ambiental. Esas «revisiones» y «auditorías», por sí mismas, pueden no ser suficientes para proporcionar a una organización la seguridad de que su desempeño no sólo satisface los requisitos legales y de su política, sino que además seguirá haciéndolo. Para ser efectivas, ellas necesitan ser conducidas dentro de un sistema de gestión estructurado e integrado con la actividad de gestión global.

Este cambio de actitud de las organizaciones actuales hacia el entorno, la existencia de una legislación más exigente, la mayor vigilancia de las administraciones públicas y, sobre todo, el mayor rechazo social hacia actividades contaminantes y mayor conciencia con el medio ambiente impulsan la publicación por parte del Ministerio de Defensa de la Directiva 107/97, de 2 de junio, sobre Protección del Medio Ambiente en el ámbito del Departamento. Esta directiva apuesta por la implementación de los sistemas de gestión ambiental a todos los niveles del Departamento.

En 1998, con la publicación de la Instrucción 30/1998 de 3 de febrero del secretario de Defensa sobre la Protección del Medio Ambiente, se desarrolla a nivel departamental una política ambiental con el fin de establecer un procedimiento de gestión ambiental basado en la implementación de los SGA a través del cumplimiento de la Norma Internacional UNE-EN-ISO 14001.

Esta preocupación y compromiso con el medioambiente se traduce en la implantación, dentro de las distintas unidades y organismos del Ministerio de Defensa, de un Sistema de Gestión ambiental en el cual se dota a la unidad en cuestión de una herramienta de trabajo para sistematizar las buenas prácticas realizadas y asegurar su mejora paulatina. Se trata de un plan estratégico que, de acuerdo con la política ambiental de la unidad, determina los objetivos y metas a corto, medio y largo plazo y coordina los recursos humanos, técnicos y económicos necesarios para su consecución.

Las normas sobre gestión ambiental de la serie ISO 14000 están destinadas a proporcionar a las organizaciones los elementos de un sistema de gestión ambiental efectivo, que puede ser integrado con otros requisitos de gestión para ayudar a las organizaciones a alcanzar sus metas ambientales y económicas (ISO 9000, OSHA 18000). Estas normas, como otras similares, no deben ser usadas para crear barreras o para incrementar o cambiar las obligaciones legales de una organización.



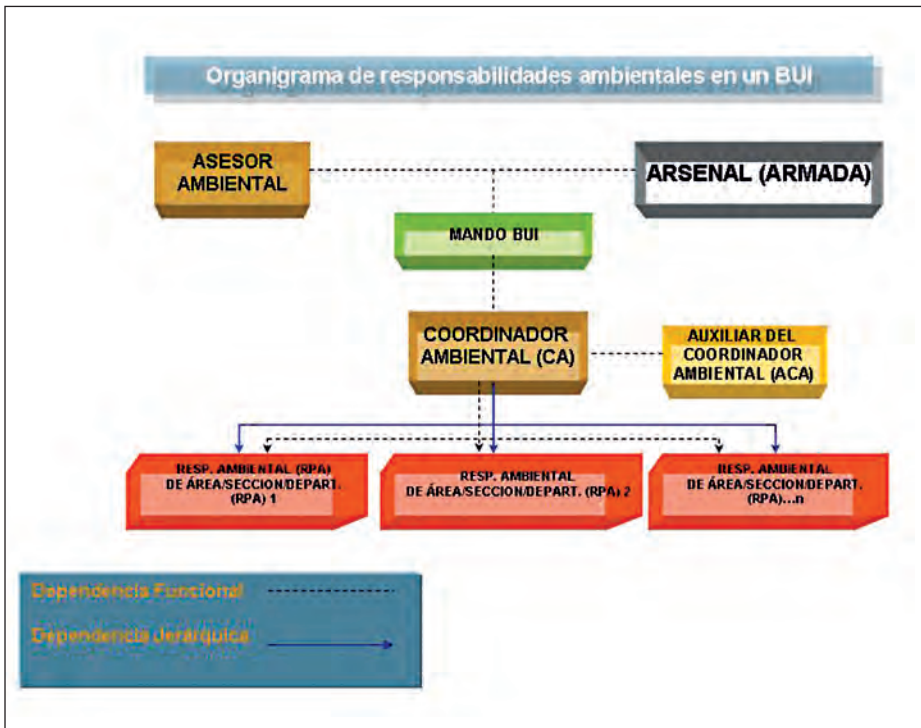
La norma UNE-EN-ISO 14001 especifica los requisitos de un sistema de gestión ambiental de este tipo. Ha sido redactada para ser aplicable a todos los tipos y tamaños de organizaciones; en nuestro ámbito puede ser implementada en todas las unidades, bases y buques pertenecientes a la Armada y para adaptarse a diversas condiciones geográficas, culturales y sociales.

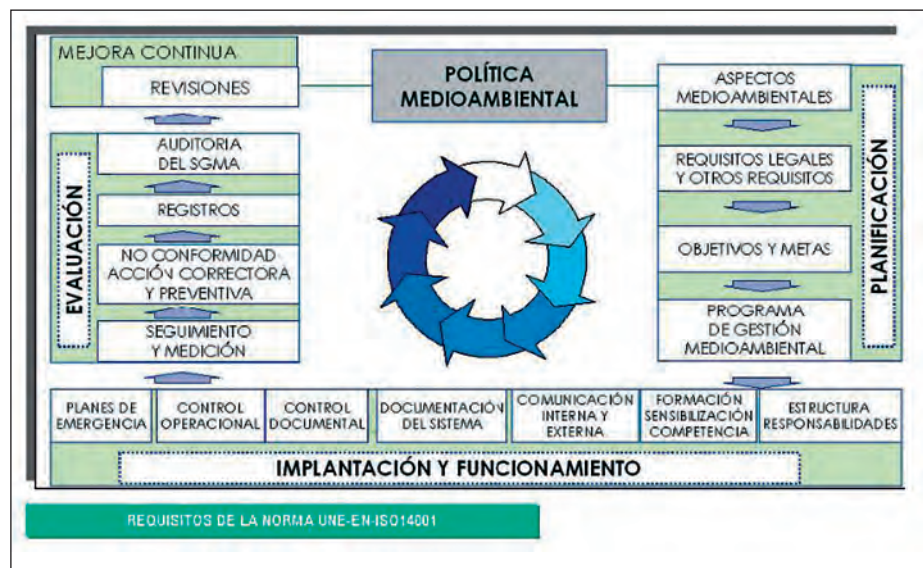
El éxito del sistema depende del compromiso a todos los niveles y especialmente de los más altos mandos. Un sistema de este tipo permite a cada unidad establecer y evaluar unos procedimientos para declarar una política y objetivos ambientales, alcanzar la conformidad con ellos y

demostrar la conformidad a otros. El objetivo general de esta norma es apoyar la protección ambiental y la prevención de la contaminación en equilibrio con las necesidades de la defensa.

Existe una importante diferencia entre esta especificación que describe los requisitos para la certificación, o la autodeclaración del sistema de gestión ambiental de una organización, y una directriz no certificable destinada a brindar asistencia genérica a una organización para implantar o mejorar un sistema de gestión ambiental. La gestión ambiental abarca un amplio ámbito de temas, incluyendo aquéllos con implicaciones estratégicas y competitivas. La demostración de que la norma se ha implantado con éxito puede ser empleada por un BUI para asegurar que ha establecido un sistema de gestión ambiental apropiado.

Como hemos dicho anteriormente, la norma NC-ISO 14001 especifica los requisitos de un sistema de gestión ambiental para permitir al BUI formular su política y sus objetivos, teniendo en cuenta los requisitos legales y la información relativa a los impactos ambientales significativos. Se aplica a aquellos aspectos ambientales que el BUI puede controlar y sobre los que puede esperarse que tenga influencia.





La norma ISO 14004 es aplicable a cualquier BUI que desee:

- Implantar, mantener y mejorar un sistema de gestión ambiental.
- Asegurar su conformidad con la política ambiental establecida.
- Demostrar tal conformidad a terceros.
- Solicitar la certificación/registro de su sistema de gestión ambiental por una organización externa.
- Realizar una autodeterminación y una autodeclaración de conformidad con esta norma.

Todos los requisitos de la norma ISO 14001 están destinados a ser incorporados en cualquier sistema de gestión ambiental. La extensión de la aplicación dependerá de factores tales como la política ambiental del BUI, la naturaleza de sus actividades y las condiciones en las que opera.

La protección ambiental constituye un objetivo básico del Ministerio de Defensa y es asumido por la dirección de cada ejército como una responsabilidad directa y prioritaria, siendo todos los mandos de BUI responsables del logro de este objetivo, fomentando entre el modo de vida de sus miembros la protección ambiental, valorando los resultados con la misma importancia que los obtenidos en otras actividades.

Hoy día en la Armada existen 41 de estos sistemas, de los cuales 15 de ellos están certificados. El último en conseguir la certificación ambiental fue

el de las Instalaciones Deportivas de San Carlos (San Fernando). Para este año 2009 se ha fijado como objetivo la certificación de seis nuevas instalaciones de la Armada, aunque se espera certificar siete u ocho unidades. Cabe recordar que la primera Instalación de la Armada que consiguió esta certificación fue el Retén en el año 1998; además de ser la primera de la Armada, fue la primera de España. Fue fruto de una experiencia entre países OTAN que dio como resultado la implementación de los SGA en las unidades militares.

También quiero hacer una pequeña mención y felicitar al Servicio de Subsistencias del Arsenal de Ferrol, que consiguió su certificación en un tiempo récord, en un año, desde que se decidió implementar el SGA.

Si se cumplen estas previsiones, a final de año podremos haber certificado con la norma ISO 14.001 el 50 por ciento de nuestras instalaciones.

Cada militar tiene el derecho y el deber de proteger el medio ambiente y dar un uso sostenible a los recursos naturales. La responsabilidad de los altos mandos y la participación activa de todo el personal es el elemento clave para el éxito del SGA.



BIBLIOGRAFÍA

Norma UNE-EN-ISO 14001. Sistemas de Gestión Ambiental. Especificación y directrices para su uso.

«Curso Básico de Sistemas de Gestión Ambienta». Capítulo I. Universidad Alfonso X.

Sainsel

Al Servicio de la Armada Española



SISTEMA WECDIS



Homologado según requisitos funcionales ECDIS de la I.M.O. por el organismo certificador B.S.H.

COMUNICACIONES HF EN LA ARMADA (MODERNIZACIÓN DE LAS ESTACIONES RADIO DE LA ARMADA. PROGRAMAS NACIONALES Y NSIP)

Rafael Ángel VALENCIA CRUZ



Introducción



AS estaciones radio de la Armada, en el año 95, sufrían las consecuencias del paso del tiempo: los edificios necesitaban una reforma, la mayoría del equipamiento estaba obsoleto, no se podía obtener repuestos y el mantenimiento era, en muchos casos, una misión imposible. En definitiva, a duras penas se podían mantener las estaciones y sólo gracias al esfuerzo de los jefes de los centros y del personal que allí estaba destinado se conseguía dar los servicios de HF necesarios para nuestros buques (radiodifusión, buque-tierra).

Además del problema que suponía el paso de los años, había que añadir la presión urbanística y política, que ha obligado a Defensa, y en particular a la Armada, a cerrar y ceder instalaciones para uso civil; instalaciones que, originalmente, estaban en emplazamientos aislados y que debido al crecimiento de los ayuntamientos y a la falta de suelo han sido absorbidas para fines no militares (hospitales, universidades, nuevas edificaciones, etcétera).

La Armada, ante la situación anteriormente descrita, decidió modernizar las estaciones radio. Para llevar a cabo dicha modernización es preciso actuar en muchos campos: por una parte están las infraestructuras y la habitabilidad; por otra, el acondicionamiento de los edificios que van a albergar el nuevo equipamiento, y por último la instalación de los nuevos equipos radio, antenas y material asociado. Dada la envergadura del proyecto, se precisaba un estu-

dio detallado de las necesidades reales de la Armada en comunicaciones de HF y LF. En ese estudio se analizaron los requisitos de la Armada, así como los propios de la Alianza Atlántica (OTAN).

Requisitos de la Armada

La Armada, originalmente, disponía de doce estaciones radio, ubicadas en las siguientes zonas:

- Cantábrico: Transmisora (Tx) El Molino y Receptora (Rx) La Carreira.
- Estrecho: Tx Chiclana y Rx Puerto Real.
- Mediterráneo: Tx Santa Ana y Rx Torre Pacheco. Tx de LF en Guardamar del Segura.
- Canarias: Tx Almatriche y Rx Picacho.
- Jurisdicción Central: Tx Santorcaz, Rx Bermeja y Tx/Rx San Sebastián de los Reyes.

La imposibilidad de mantener todas las estaciones radio debido a la falta de recursos —materiales y humanos— y a la presión política y urbanística llevó a reducir su número de doce a siete, sin merma en la eficacia de las comunicaciones. Las siete que se decidió mantener fueron: Transmisoras (Tx) en Santorcaz, Chiclana y Almatriche. Receptoras (Rx) en Bermeja, Puerto Real y Picacho. Y la Tx LF de Guardamar.

Una vez decididos los emplazamientos en los que se iba a efectuar la modernización, el EMA definió en el año 1998 los requisitos nacionales que debían satisfacer las necesidades operativas en materia de comunicaciones. En dicho documento se definían las radiodifusiones y enlaces buque-tierra necesarios, así como el resto de servicios. El equipamiento (transmisores, receptores, etc.) para cubrir esa necesidad surgió del posterior análisis y elaboración del proyecto de modernización. Estos requisitos se vieron completados en el año 2005 con la redacción, por parte del EMA, de los requisitos operativos (NSR) para la Estación Radio de Reserva.

Requisitos de la Alianza (OTAN)

El concepto del sistema BRASS de la OTAN (*Broadcast and Ship-Shore*) —que como su nombre indica abarca la radiodifusión y los enlaces buque-costas— y su operación y manejo dentro de la Alianza quedan definidos por los documentos *Plan Director del BRASS* (BMP), *Concepto de Operación* (COSO), *Las Comunicaciones Marítimas* (MAC) y los *Requisitos Mínimos Militares* (MMR).

Para España, los requisitos del BRASS pueden resumirse en lo siguiente:

- BRASS 1: dos radiodifusiones, con sus enlaces buque-tierra y MRL (*Maritime Rear Link*) asociados, TASMO (*Tactical Air Support for Maritime Operations*) y MATELO (*Maritime Air Telecommunications Organization*), siendo necesaria una potencia de emisión de 10 kW en HF.
- BRASS 2: redireccionamiento de una radiodifusión, siendo necesaria una potencia de emisión de 10 kW en HF.

Modernización de la Estación Radio de Madrid (EREMA) y centros de comunicaciones. Primera fase de modernización de las estaciones radio (BRASS 1)

España ofreció a la OTAN las estaciones radio de Madrid, Cádiz, Las Palmas y Guardamar, así como los centros de comunicaciones de la Flota y de Madrid con el fin de participar en el programa BRASS, cuya finalidad, como hemos dicho, es la modernización de los sistemas de comunicaciones en HF en apoyo del Mando y Control Naval.

La necesidad de realizar la modernización por parte de la Armada española cuanto antes hizo que se limitara a las estaciones radio de Madrid y a los centros de comunicaciones. En la de Guardamar la Alianza no mostró interés. Las de Cádiz y Las Palmas se modernizarían en una segunda fase como estaciones radio de reserva.

La OTAN aceptó el proyecto presentado por España y se financió de forma compartida. Al ser un proyecto NSIP (Programa de Inversiones en Seguridad OTAN), había que seguir los procedimientos de infraestructura OTAN para realizar la contratación, ejecución, finalización y auditorías;



Antena de HF MAS-5 (cinco emisiones simultáneas de un kilovatio de potencia) con unos 40 m de altura.

pero al ser también nacional, había que seguir además la normativa nuestra en vigor. La contratación se hizo mediante un concurso internacional entre las empresas de los países miembros de la OTAN, ganándolo una empresa nacional. La ejecución del proyecto se llevó a cabo entre los años 2000 y 2004.

El equipamiento instalado cumple con los requisitos nacionales y OTAN, siendo lo más destacable la instalación de equipos de comunicaciones de HF con tecnología de estado sólido y 10 kW de potencia, así como antenas múltiples de HF para dicha potencia (cuatro transmisiones simultáneas, de 10 kW cada una, utilizando una sola antena). En la Alianza hubo expectación por ver el resultado de la apuesta española, ya que era la primera vez que se empleaban estos sistemas, y afortunadamente el resultado fue satisfactorio. Los equipos de 10 kW de estado sólido fueron pioneros en la OTAN, pues debido a su elevado precio no se autorizaba su instalación. España, no obstante, consiguió ponerlos, y hoy en día sólo se permite este tipo de equipamiento.

En definitiva, con el BRASS 1 se modernizaron las estaciones radio de Madrid y los centros de comunicaciones de Madrid y de la Flota. Se instalaron transmisores de 10 kW de potencia, dos de ellos de tecnología de estado sólido. El compromiso contraído con la OTAN es tener un *pool* de equipos para uso nacional y de la Alianza. El empleo de estos equipos se recoge en un documento MOU (*Memorandum Of Understanding*) que firman las autoridades nacionales y OTAN.

La modernización de los centros de comunicaciones permite gestionar todo el sistema BRASS en remoto desde dichos centros.

Modernización de la Estación Radio de Guardamar del Segura

La modernización de Guardamar es puramente nacional, ya que la OTAN no mostró interés por el LF (*Low Frequency*). Por tanto, la financiación del equipamiento de Guardamar fue asumida íntegramente por la Armada.

En primer lugar, en el año 2004 se realizó un proyecto con el que se pretendía mejorar la seguridad en toda la estación: instalación de cámaras, reparación de vallas exteriores e interiores y centralización en el cuerpo de guardia. Mediante otro proyecto se mejoró la alimentación eléctrica, ya que este sistema era el original (americano), que empleaba una tensión de 500 V y una frecuencia de 60 Hz. Para adecuar la alimentación eléctrica se instaló un centro de transformación nuevo con dos tensiones de salida a 400 y a 500 V, un generador de emergencia y un sistema de alimentación ininterrumpido que asegurase estabilidad en la alimentación y permitiese trabajar a 60 ciclos si fuese necesario. Una vez adecuada la alimentación eléctrica y la seguridad, se inicia en 2005 la remodelación de la sala de equipos.

Con estos proyectos se prepara la Estación Radio para iniciar la modernización de los transmisores, que se llevó a cabo en los años 2006 y 2007.

Como hechos más importantes caben destacar: la instalación de transmisores de LF de tecnología de estado sólido, con una potencia de salida de 25 kW, que pueden combinarse como una de 50 kW; la revisión de la unidad de sintonía, y la modernización del Centro de Comunicaciones de Submarinos.

Estación Radio de Reserva. Implementación de la segunda fase del BRASS (BRASS 2)

Con el BRASS 1 España modernizó las estaciones radio de Madrid y los centros de comunicaciones, pero no las de Cádiz y Las Palmas. Para esto último, una vez definidas claramente las necesidades por la Armada, la OTAN determinó las suyas para el proyecto como «Redireccionamiento de una Radiodifusión».

Con estos requisitos se inició el proyecto para el BRASS 2 que, al ser un programa NSIP, como el BRASS 1, sufrió para su contratación un concurso internacional al que presentaron sus oferta tres países, siendo la empresa ganadora española. La fase de ejecución del proyecto está prevista de 2006 a 2009.

La Armada, previamente, tuvo que realizar un gran esfuerzo para acondicionar las cuatro estaciones radio de la nueva fase del BRASS, ya que la Alianza no realiza inversiones en infraestructuras (derivando estas obras a la nación anfitriona). Este esfuerzo supuso el acondicionamiento de las instalaciones, tanto en seguridad como en adecuación de los edificios donde se pretendía albergar los nuevos equipos.

Con el BRASS 2 se pretenden modernizar las estaciones radio de Cádiz y de Las Palmas, así como el Centro de Comunicaciones de Las Palmas. Como hito más importante del proyecto cabe destacar la instalación de transmisores de 10 kW de potencia, todos con tecnología de estado sólido y antenas multipuesto (su utilización es obligada debido a la limitación en los campos de antena de las dos estaciones radio). Al igual que en el BRASS 1, la financiación del proyecto es compartida con la Alianza.



Equipo de 10 kW de potencia de estado sólido HF.

El compromiso contraído con la Alianza Atlántica es tener un *pool* de equipos para uso compartido, nacional y OTAN. Los receptores que se instalen en las estaciones receptoras también serán de uso compartido. El empleo de estos equipos se recoge en un documento MOU firmado por las autoridades nacionales y OTAN.

Aunque la finalización del proyecto esté prevista para este año 2009, se prevé que las auditorías sean efectuadas por la OTAN en años posteriores. Por otra parte, el BRASS 2 completa el BRASS 1, y por tanto se integrará en un BRASS total que se gestionará desde los centros de comunicaciones. Con el BRASS 2 se dota al Centro de Comunicaciones de Las Palmas con la capacidad de gestionar en remoto los recursos de las estaciones radio de su zona en caso de pérdida de conectividad con la Península.

Proyecto de Acción de Estado en la Mar (AEM). Instalación de transmisores de un kilovatio

En esta fase se pretenden satisfacer exclusivamente los requisitos nacionales, por lo que el proyecto se financiará completamente por la Armada y se regirá por contratación nacional. Está previsto que se inicie en 2009 y finalice en 2012. Este proyecto contempla como principal acción la instalación de transmisores de un kilovatio de potencia, con tecnología de estado sólido, en las estaciones radio de Cádiz y Las Palmas. Con esta cuarta fase se finalizaría la modernización de las estaciones radio de la Armada, con un sistema de comunicaciones de HF y LF propio, fiable y seguro.

En resumen

La Armada española ha invertido tiempo, esfuerzo y recursos económicos en modernizar las estaciones radio y sus centros de comunicaciones para garantizar las comunicaciones navales en HF y LF las próximas décadas.

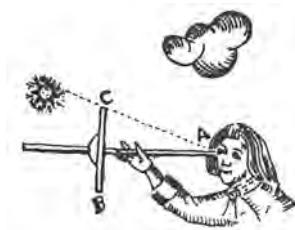
Para efectuar esta modernización se han empleado recursos tanto nacionales como de la OTAN, lo que implica que a cambio de la inversión efectuada por la Alianza se debe tener a su disposición una serie de equipos que proporcionen unos determinados servicios cuando así lo requieran, y dentro de las condiciones del MOU.

En la Alianza el sistema BRASS está en plena fase de ejecución, siendo el BRASS 1 el primer proyecto finalizado; en él se instalaron los primeros equipos con tecnología de estado sólido de 10 kW de potencia y antenas multipuerto, con un resultado notable. Es puesto en la OTAN como ejemplo de buena ejecución de proyecto NSIP, desde su presentación hasta su auditoría final. Este mérito se lo podemos dar a todos los que han trabajado en el desarrollo del BRASS 1.

Como consecuencia del buen funcionamiento del BRASS español, la Alianza propone a los países miembros que están desarrollando el BRASS que se nos consulte y visite. Éste ha sido el caso de representantes de Portugal, que lo hicieron en el año 2006, de Rumanía en febrero de 2008 y de Lituania en marzo del mismo año.

Hay que hacer notar que el mundo avanza tecnológicamente a gran velocidad, y el de las comunicaciones tal vez más rápido. Hace tiempo que se trabaja en las comunicaciones de HF sobre IP, la radio digital de HF, manejo automático del establecimiento del enlace en HF (ALM) y otras muchas mejoras que habrá que ir recogiendo e implantando en las comunicaciones de la Armada.

Por último, existe la creencia de que al disponer de satélites con elevadas prestaciones de transmisión de datos y facilidad de enlace debido a su ancho de banda, las comunicaciones en HF están avocadas a la extinción. Desde mi punto de vista, nada más lejos de la realidad. El HF complementa al satélite y tiene ventajas, como son: la fiabilidad (más difícil de interferir que el satélite), independencia (el satélite en muchos casos es compartido o alquilado), más económico, mejor cobertura (la cobertura del satélite a veces es deficiente debido a sombras del propio satélite o a sombras producidas por el barco) y ser más discreto (el satélite resulta más indiscreto al ser posible su detección a 50 millas, mientras que el HF se puede «escuchar» sin ser detectado). Es cierto que las prestaciones del HF nunca serán las del satélite, pero la mejora continua que se está produciendo en este campo (ahora, por ejemplo, con el MODEM digital de HF se puede conversar telefónicamente con gran claridad) y la seguridad de la que goza en sus comunicaciones hacen que no se deba perder de vista su utilidad. Y así lo han entendido la Armada española y la Alianza Atlántica, que lo está impulsando con vigor en su seno.





Piloto de la Novena Escuadrilla preparándose para el vuelo. (Foto: E. Regodón Gómez).

ENFERMEROS EN LA MAR

José Ángel TORRES PÉREZ



Existe, a mi entender, una figura entre los componentes de la Armada no suficientemente valorada, es la del DUE (Diplomado Universitario en Enfermería), cuya labor callada y el alto grado de responsabilidad quedan en ocasiones desvirtuadas por la quietud de su rutina diaria.

Puede decirse que el DUE a bordo no desempeña un trabajo frenético ni estresante; más bien parece que tiene uno de los destinos más cómodos del buque. No monta guardias, y si es una persona sociable, como suele ocurrir, estará presente en todas las «actividades» ociosas del buque, bien sea la partida de la tarde o la película de la noche. Su disponibilidad y «poca carga de trabajo» hacen que en la mayoría de las ocasiones se le asignen destinos de los considerados «secundarios»; llámense deportes, ocio y bienestar, habitabilidad, etc. Podríamos decir, entonces, que ser el DUE en un barco es un gran «chollo». Pues no, rotundamente no; nada más lejos de la realidad.

El bien máspreciado que tiene la Armada es su personal, y trata de velar siempre por la salud y bienestar de todos sus componentes. Pues bien, el enfermero del buque es, con frecuencia, el principal responsable de la salud de los miembros de la dotación, ya que en muchos casos no se cuenta con médico a bordo, y aunque se disponga de avanzados equipos, incluso de telemedicina, el enfermero es el que está al pie del cañón, el que tiene que asesorar al comandante sobre la necesidad o no de evacuación de un enfermo, con todo lo que eso implica para el cumplimiento de la misión; el que tiene que realizar la atención inmediata, que podría ser clave para salvar una vida, y el que, en definitiva, está siempre disponible y presto a realizar acciones que podrían ser decisivas para la vida de las personas.

Los DUE que sirven en la Armada, aunque por organización forman parte de los Cuerpos Comunes de Defensa, se integran en muchas ocasiones plenamente en aquélla, quizá por compenetrarse con las particularidades de la vida



Ejercicio de evacuación en helicóptero a bordo de la fragata *Reina Sofía*.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

a bordo, de forma que se consideran como miembros exclusivos de la Armada y no conciben servir en otro ejército.

En mis años de embarque he tenido la suerte de conocer a algunos de estos excelentes profesionales, que han sufrido con el resto de la dotación las inclemencias del tiempo, los largos periodos fuera de casa y los avatares de la vida diaria a bordo. Los he visto sobreponerse a los mareos para atender a sus pacientes, sacar anzuelos clavados en algún pescador en medio de un temporal y estar dispuestos en todo momento cuando la situación lo ha requerido. Y las veces que he estado enfermo en la mar he contado con su inestimable apoyo. En definitiva, estos compañeros cuentan con todo mi RESPETO, palabra que escribo en mayúsculas no por motivos casuales.

Un tributo que pagan nuestros compañeros DUE por prestar servicio en los buques es la falta de ejercitación continua en las habilidades propias de su profesión. Como decía al principio, al no ser la actividad técnica de los enfermeros en la mar de naturaleza continuada, como podría ser el trabajo desarrollado en un hospital por estos mismos profesionales, creo que se hace necesario darles todas las facilidades en los periodos de puerto para permitirles

reciclarse y ejercitar todas sus destrezas; y una de las formas sería prestando servicio en las instalaciones sanitarias de Defensa en tierra. No hay que olvidar que, si bien —y afortunadamente— el DUE tenga quizá que actuar en muy contadas ocasiones para salvar una vida, éstas pueden darse, y dicho personal debe estar preparado para actuar incluso con mayor presteza que sus homólogos en los hospitales y, por supuesto, con menos apoyo.

Como síntesis, decir que mi propósito con este artículo es sólo el de reivindicar la figura del DUE, ese compañero al que muchas veces se le gastan bromas sobre su buena vida en el buque, pero en el que se centran todas las miradas en los momentos críticos para la salud o incluso la vida de las personas; y que en infinidad de casos, y aunque vista distinto uniforme, siente la Armada como uno más de nosotros, y tan pocas veces es considerado a la hora de otorgar recompensas. Espero que en la REVISTA GENERAL DE MARINA me concedan la gracia de poder rendir este modesto homenaje a los DUE en la mar, estos queridos compañeros por los que no puedo más que sentir el mayor de los respetos y la más sincera admiración.





Rhib de la fragata *Álvaro de Bazán* entre los fiordos noruegos.
(Foto: J. Torrecillas Rodríguez).



DE CÓMO FUI CAPAZ DE VER MI XXV ANIVERSARIO DESDE DENTRO

Antonio GONZÁLEZ-LLANOS LÓPEZ



UNA de las cosas que te pasan con la edad, y los que acabamos de celebrar el XXV aniversario de la entrega de despachos ya peinamos algunas canas, es que el umbral de respuesta a cualquier estímulo emocional baja considerablemente y, en consecuencia, el número de veces que te emocionas se incrementa de manera inversamente proporcional; es decir, mucho más de lo que quieres.

La emoción va siempre ligada a un pensamiento, que en su fase de comprensión dispara el gatillo y desencadena las consecuencias

que todos conocemos. Podríamos pensar que cuantos más años cumplimos, más pensamos, o pensamos cosas más importantes o, simplemente, nos hacemos más profundos de pensamiento. Pero cuando resulta que te emocionas viendo en la televisión la película de *Pretty Woman*, o incluso con una cursilada de programa del corazón que has visto «de casualidad» porque estabas haciendo *zapping*, empiezas a caer en la cuenta de que tampoco son tan profundas las razones del cambio.

Y así, con esta edad y no otra, nos fuimos todos, o casi todos, a Marín a los actos del XXV aniversario. Confieso que sólo de pensar en los días que se nos avecinaban por la proa, o echando un vistazo a las fotos de la brigada anterior, ya me colocaba en un estado preemocional que vaticinaba lo que muy probablemente iba a pasar.

El programa comenzaba el jueves con un partido de fútbol, organizado oportunamente por Valentín a las cuatro de la tarde, para hacer un poco de piña. Desde luego hay que estar orgulloso de tener compañeros que a esa hora son capaces de vestirse la camiseta y correr detrás del balón, muchos con más de cincuenta, la mayoría. Después, conforme llegaban los demás compañeros a la residencia, me imagino que como en los hoteles, empezamos a montar innumerables paliques espontáneos, hasta que se nos hizo tarde para cambiarnos y coger el autobús que nos llevaría a la primera de las «comelladas». Una cena en una finca con una «espectacular carpa», tipo las fincas con «espectaculares carpas» que tanto abundan en Galicia, sobre todo para celebrar bodas.





En fin, que nos vimos todos en una finca dentro de una carpa. Cena espectacular con entrega de regalos y baile con *DJ*. Confieso haber engullido veinticinco cigalas, una por cada año, casi tantas como las que se comió Tonín, que se creyó que celebraba el XL en vez del XXV.

Como al día siguiente teníamos los actos militares de la Jura, y sabíamos que nos acompañaría un sol como aquel de los quince primeros días cuando Nacho pedía permiso para rascarse la oreja porque el sudor le hacía cosquillas, no terminamos demasiado tarde, aunque alguno que otro intentó dar una entrada en el autobús de vuelta.

Al día siguiente, *debriefing* en el desayuno, comentarios varios y ya se notaba el nerviosismo. Casi todos bajamos andando desde la residencia hasta la explanada, en realidad hasta el bazar. Y es que la fiebre de comprar de nuestras mujeres en los viajes es, realmente, insaciable.

Todo comenzó en la misa, primer acto de los previstos para ese día. Como todos sabemos, las misas en la Escuela empiezan siempre con la oración. Por supuesto la cantamos, pero se adivinaba en el esfuerzo una cierta emoción que ya nos empezaba a embargar o nublar la vista. Nadie miraba para los lados, más bien hacia arriba para intentar absorber las primeras lágrimas. En fin, que lo vaticinado parecía empezar a consumarse. Y entonces me di cuenta de que si aquel estado de emoción continuaba *in crescendo*, iba a ser realmente complicado poder disfrutar de todo lo que nos esperaba y, por otra parte, ¿por



qué me tenía que producir la misma sensación, la misma expresión de sentimiento, lo que estaba viviendo que la película de *Pretty Woman*?

Así que cuando el «páter» dijo que *La Salve* la cantaríamos en la explanada, le pedí a la Virgen del Carmen que me diera fuerzas para poder hacerlo desgañitado, como si fuera aspirante de primero, con la mirada fija del comandante de brigada, Sanjurjo, que no pudo venir, diciéndonos: «¡Más alto!». Es decir, le pedí fuerza de voluntad, mantener la cabeza tranquila, no blandearme ni doblegarme con las emociones, poder saborear con la cabeza lo que iba a ocurrir, de manera que me dejara un recuerdo imborrable porque así lo había querido y decidido. No quería que fuese un momento de lágrimas y sentimentalismo, sino un momento de especial transcendencia. Un momento que alimenta el espíritu y nos hace mejores.

Porque estábamos celebrando un acto para conmemorar que un día habíamos decidido que parte de nosotros mismos, de nuestro pensamiento, parte de nuestro proceder, de nuestra forma de ver la vida, en definitiva, que una parte de nuestra vida espiritual, muy por encima de los sentidos y los sentimientos, era común a todos. Que un día decidimos libremente que así fuera, aprendiendo a hacerla común, todos juntos, a lo largo de unos cuantos años en el mismo sitio donde estábamos en ese preciso momento. Estábamos celebrando que en nuestro espíritu, además de muchas otras cosas, ideas, pensamientos, convicciones, muchas muy distintas según cada uno, hay una parte que responde de manera disciplinada; es decir, en la misma dirección, a cualquier estímulo con firmeza, sabiendo de lo que hablamos y que ha cimentado el verdadero

compañerismo, por encima de cualquier sentimentalismo, que nos permite dirigirnos unos a otros con total sinceridad y buena voluntad. No es fácil, pero creo que, como me dijo Manolo en la puerta de la residencia, «en nuestra brigada, sí ha ocurrido».

Y así fue. No recuerdo haber cantado con tantas ganas, ni haber desfilado con tanto empeño, aunque sólo fuese para ocupar los puestos para el acto, de compenetración con mis compañeros y de jurar otra vez la Bandera de manera consciente y voluntariosa, y de escuchar con ganas y atención los brillantes discursos del director y de Aniceto que en el día del XXV aniversario.

Esa misma tarde, después de los actos militares, cuando dejé a Carmen en la peluquería para la fiesta de gala que se celebraba esa noche, me fui a dar un paseo por Marín y entré en la iglesia de la plaza que está entre «La Nao» y el sitio de la carne donde nos ponían «huevos fritos» de postre. No pensaba en dar gracias, ni siquiera pensaba en rezar; entré para reflexionar sobre lo que había pasado, que es otra forma de rezar, o, al menos, pertenece a la misma especie de cosas que se hacen desde ese mismo suelo interior.

Volví a pedir que tuviese la suficiente consciencia y asiento en la manera de vivir lo que restaba de los actos, así como disfrutar con todos y cada uno de los compañeros. Debo decir que cuando se acercaba la hora de la fiesta de gala alguien preguntó si las mesas estaban asignadas, a lo que Manolo respondió que no, que nos sentáramos por afinidad. Me alegro por la confianza que tuvo en hacerlo así, no resolviendo por miedo a ilusorios sentimientos de afinidad y sí por la certeza de saber que cualquiera, en cualquier mesa, es afín a sus compañeros.

Pensé que podría intentar transmitir públicamente de alguna manera lo que estoy convencido que hemos pensado y experimentado todos y que está muy lejos de ser una mera experiencia emocional o sentimental, como quise evitar desde el principio. De todo ello, podrán dar fe aquellos que no han podido participar físicamente en los actos, unos porque no han podido venir; otros, Raúl, Marcos y el Buzo, porque ahora... no están. Aunque estoy seguro de que el milagro de lo espiritual nos ha hecho sentirlos, casi verlos y tocarlos en la inolvidable formación de los XXV años de la salida de la Escuela Naval Militar. Una formación que fui capaz de ver, sentir y entender desde dentro.





Cazaminas *Duero*. (Colección de acuarelas de Manuel García García).



HISTORIAS DE LA MAR

UN DESASTRE A LA ESPAÑOLA

Luis JAR TORRE

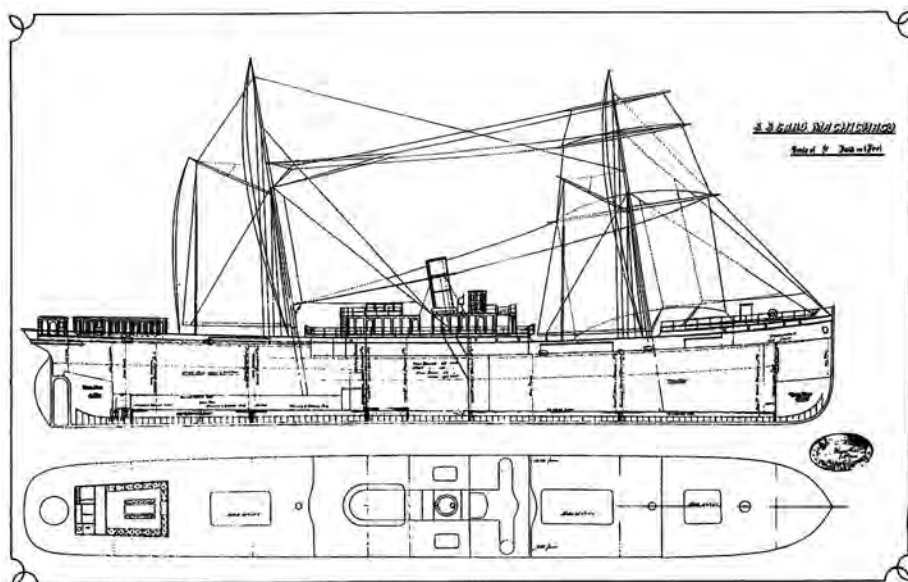


Las explosiones ocurren.

Robert A. Heinlein.



E dice que, tras establecerse en 1902 relaciones diplomáticas con Cuba, un español preguntó a un norteamericano cómo habían conseguido erradicar la fiebre amarilla en apenas cuatro años y la respuesta fue: «muy fácil, cogimos su reglamento y lo aplicamos a rajatabla». Es una leyenda apócrifa, pero retrata perfectamente nuestro afán reglamentador... y nuestra tendencia a pasarnos los reglamentos por el arco del triunfo. Otra cualidad que nos orna y enorgullece es el tenerlos bien puestos: llámese valor o inconsciencia, es un



Planos originales del *Cabo Machichaco* con aparejo de goleta, procedentes del libro *La Naviera Ybarra* de Adolfo Castillo Dueñas e Íñigo Ybarra Mencos, editado por Ybarra y Cía S. A. (Cortesía del capitán de fragata Sasía).

asunto en el que cualquier español preferirá pasarse antes de quedar corto; el resultado es un país sorprendente y hasta divertido, pero peligroso. En 1893 y en Santander, estas dos cualidades se aliaron con un toque de ignorancia y la omnipresente figura del «mirón» para generar el que posiblemente haya sido el mayor accidente de la Historia de España: la explosión del vapor *Cabo Machichaco*, que causó 590 muertos y más de 2.000 heridos de diversa consideración además de destruir 60 edificios y dañar seriamente otros 86.

El recuerdo de la tragedia fue degenerando en leyenda hasta que los trabajos de Rafael González Echegaray (asiduo colaborador de esta REVISTA) y, posteriormente, de quien todavía se considera su discípulo, José Luis Casado Soto, permitieron dar dimensión histórica a los recuerdos. Lamentablemente, estas obras están agotadas o son difíciles de conseguir, existiendo una generación de marinos que apenas ha oído hablar del *Cabo Machichaco*. Intentaba reunir el valor para escribir este artículo cuando, poco antes de dejarnos para siempre, el inefable capitán de fragata (RNA) Sasía me envió documentación relativamente inédita publicada por la naviera del *Cabo Machichaco*, que también había sido la suya. Por si no bastara para animarme, José Luis Casado me consiguió copia de una monografía que, al estar editada dos meses

después del suceso, aporta información de primera mano. Resta aclarar que el escenario de la catástrofe es mi pueblo, y que si a veces parece que río es por no llorar.

De Bilbao a Pedrosa

En marzo de 1882 el astillero Schlesinger, Davis & Co, de Newcastle, entregó al armador francés Jules Mesnier un buque llamado *Benisaf*, de 78,81 m de eslora, 10,21 de manga, 1689 TRB y 2.500 TPM. No era un mal buque, pero había nacido en una década de transición y, como a casi todos los de su quinta, le faltaba un hervor para ser realmente «moderno». Así, tenía un pesado casco de hierro porque le habían construido tres años antes de que el acero dejara de ser un artículo de lujo, y sus dos palos tenían aparejo de goleta porque sus dos calderas solo alcanzaban 90 PSI (lo habitual entonces), en lugar de los 120 PSI que habría exigido una máquina de triple expansión más eficiente que la «compound» que le endosaron. El resultado era una planta de 450 EHP que le impulsaba a la vertiginosa velocidad de 8 nudos con un elevado consumo de carbón; tenía también una caldereta para servicio de puerto, chigres, cabrestantes y servo de vapor y las habituales bombas de alimentación, contraincendios y achique, pero carecía de instalación eléctrica. Oficialmente era un *raised quarterdeck*, modelo de lo más común con un feo saltillo a popa para compensar el espacio ocupado por el eje y evitar que aproara a plena carga; era un mutante que había perdido la gracia del velero sin alcanzar la plena funcionalidad de un vapor, pero pertenecía a una familia de unidades sencillas y sin complicaciones que podían adquirirse por unas 15.000 libras y durar eternamente. A proa estaba el castillo (donde alojaba el personal subalterno) y dos bodegas con sendos entrepuentes separadas por un mamparo no estanco. A media eslora y bajo el puente descubierto había dos cubiertas con alojamientos para pasaje y maquinistas y, debajo, la sala de máquinas y calderas. Más a popa estaba la bodega núm. 3, con entrepuente y falso entrepuente y, finalmente, la toldilla, con la cámara y los alojamientos del capitán y los pilotos.

Es probable que el *Benisaf* pasara los primeros tres años de su vida transportando carbón, pues su armador Mesnier (Société Navale de L'Ouest) estaba asociado a Poingdextre, un conocido exportador de este combustible. Lo cierto fue que en 1885 Poingdextre, Mesnier & Co fue absorbida por la SCAC, sociedad creada por un grupo minero para cubrir sus propias necesidades de transporte y, aquel mismo año, el *Benisaf* y otros tres buques muy parecidos fueron vendidos en un solo paquete y por 49.500 libras a Ibarra y Cía., de Sevilla. Casualmente 1885 fue el año en que, por primera vez, en el Reino Unido se construyeron más buques de acero que de hierro, permitiendo aligerar los cascos y aumentar su capacidad de carga y autonomía. La disponibili-

dad de aceros fiables a precios asequibles también permitió aumentar la presión de trabajo de las calderas y, precisamente a partir de aquel año, casi todos los vapores de nueva construcción montaron máquinas de triple expansión, mucho más eficientes por unidad de combustible que las «compound» de doble expansión. Reinventado el mercante de vapor para el próximo medio siglo, quedaba buscar un destino a la flota existente y, en ese contexto, podemos contemplar la llegada a nuestro país de estos cuatro vapores. Un buque de cabotaje no necesita estar a la última en consumo ni autonomía, y 1885 también fue el año en que la Naviera Vasco Andaluza (Ibarra y Cía) absorbió a sus primos vascos (J. M. de Ybarra y Cía), extendiendo sus líneas de cabotaje. La nueva línea semanal entre Bilbao, Marsella y puertos intermedios precisaba siete barcos, y estos cuatro debieron venirles al pelo: así, el *Landore* y el *Cypriano* (que eran gemelos) pasaron a llamarse *Cabo Creux* y *Cabo Ortegá*, y el *Lavrion* y el *Benisaf* (que también lo eran, pero unas 200 t más grandes y un año más modernos) *Cabo Mayor* y *Cabo Machichaco*.

Si como dicen, los barcos odian que les cambien de nombre, el *Lavrion* se vengó a conciencia, porque al año siguiente y con el nombre de *Cabo Mayor*



La mejor foto disponible del *Cabo Machichaco*... es la de su gemelo el *Cabo Mayor*, embarrancado ¡precisamente en cabo Mayor! González Echegaray describió este accidente como «...un caso pintoresco de extraña atracción por simpatía entre tocayos; las amuradas del barco de Ybarra parecían a la bajamar, después del desastre, un cartel señalizador del paisaje». Obsérvese que ya no va aparejado de velero, así como el característico saltillo de popa con la escotilla de la bodega núm. 3. (Foto: de autor desconocido).

en las amuras fue a estamparse a un cuarto de milla de la farola... ¡de cabo Mayor! cuando, procedente de Bilbao, se le cerró en niebla la entrada de Santander. No hubo daños personales, pero el buque se perdió totalmente con una carga que incluía productos metalúrgicos... y dinamita; el *Benisaf* debía estar tan unido a su gemelo que, con lo grande que es la mar, se las arregló para venir a morir a dos millas de su tumba. Siete años después de la pérdida del *Lavrion*, los «Cabos» de «La Vasca» (como llamaban a esta naviera en mi pueblo) seguían tocando Santander, incluyendo los de la línea de Marsella que, procedentes de Bilbao, llegaban todos los domingos por la tarde, o mejor dicho... casi todos. El 24 de octubre de 1893 el *Benisaf*, ahora *Cabo Machichaco*, inició ruta saliendo de Bilbao para Santander, donde debió llegar tras unas seis horas de viaje. No era domingo sino martes, pero había cólera en Bilbao y las medidas sanitarias trastocaban cargas y horarios; al *Cabo Machichaco* le aplicaron el reglamento y le mandaron a pasar diez días de cuarentena fondeado en el culo de la bahía, junto al lazareto de Pedrosa. Pasados once años desde su construcción sus palos ya habían perdido el aparejo de goleta, pero siete después de la pérdida del *Cabo Mayor*, la carga que desfilaba semanalmente por Santander parecía la misma. A finales del siglo XIX buena parte de la industria química y siderometalúrgica española estaba concentrada en Vizcaya y, con el transporte terrestre en mantillas, la propia expansión del ferrocarril debía exigir un aporte extra de viguería, raíles... y dinamita, que ya se empleaba ampliamente en la minería.

En este viaje el *Machichaco* había llegado con 1.616 t de carga general, incluyendo 398 de barras y flejes de hierro, 356 de lingote, 105 de hojalata, 68 de tuberías y otras 55 de cubos de hierro, clavos, raíles, etc. También había 200 t de harina, 44 de vino, 42 de papel, 38 de tabaco, 20 de madera y un sinfín de pequeñas partidas incluyendo licores, brea, aceite, tejidos, pinturas, productos de droguería y 12 t de ácido sulfúrico en 20 cascos de vidrio estibados en cubierta, contra las brazolas de las escotillas de las dos bodegas de proa. Por desgracia, el *Cabo Machichaco* también transportaba 1.720 cajas de dinamita con un peso bruto de 51.400 kg, y aunque el explosivo no pasaría de 43 t (25 kg netos por caja), era una cantidad cuatro veces superior a lo normal por haber faltado buque la semana anterior y, además, llevar la carga de dos líneas (Sevilla y Marsella). De esta dinamita 20 cajas iban destinadas a Santander, 900 a Sevilla y 800 a Cartagena y, salvo 463 cajas de esta última partida estibadas en la bodega de popa, el grueso estaba distribuido entre las dos de proa. Consta que los entrepuentes de estas dos bodegas iban «materialmente atestados» de viguería de hierro, por lo que la dinamita iría estibada en los planes, situados sobre tanques de lastre y empaletados con madera.

En 1867 Alfred Nobel había conseguido estabilizar la nitroglicerina utilizando tierra de diatomeas («kieselguhr») como absorbente de un 50-75 por 100 de explosivo y papel parafinado para encartuchar el producto. Esta dinamita de base inerte y el detonador de fulminato de mercurio marcaron un

antes y un después, y ya en 1872 se instaló en Galdácano (cerca de Bilbao) una fábrica cuya producción se distribuía por el litoral español en vapores de la Vasco Andaluza sin mayores problemas. A decir verdad, en cierta ocasión el *Cabo San Antonio* sufrió un incendio en la mar y su carga de dinamita se chamuscó un poco, pero todos sabemos que, en ausencia de detonador, la dinamita se limita a arder tontamente, ¿no? Por si acaso, el Reglamento del Puerto de Santander de 1889 obligaba a los buques que transportaban explosivos a descargar en gabarras fondeados en La Magdalena o, alternativamente, utilizar los «remotos» muelles 7 y 8 de Maliaño. Puede que el Reglamento fuera ambiguo (no pude localizarlo) pero, contra lo que a veces se cree, no impedía atracar a estos buques; en cambio, parece que el «destierro» que les imponía se extendía a operaciones con alcohol y aguardientes. ¡Vaya ruina!, aunque... bien mirado, en régimen de cabotaje no había obligación de declarar las mercancías en tránsito sino las destinadas a cada puerto, y la única carga «sensible» que transportaba el *Machichaco* para Santander eran 20 cajas de dinamita y 10 de ron. Total..., por 30 miserables cajas... ¡y después de 10 días fondeados...!

De Pedrosa a Santander

El tres de noviembre de 1893, una vez finalizada su cuarentena, el *Cabo Machichaco* levantó el fondeo dirigiéndose al muelle saliente núm. 1 de Maliaño, donde quedó atracado alrededor de las 0700: estaba en el mismo centro de la ciudad. Uno podría imaginar que, con los horarios manga por hombro y la urgencia de trasbordar carga a otro buque que salía con la marea para Cuba, el *establishment* hizo una excepción atracando al *Cabo* junto a dicho buque (el *Navarro*, que ocupaba el muelle contiguo), pero González Echegaray no era ajeno al *establishment* y lo vio desde otra óptica. Según él, «todas las semanas entraban vapores de cabotaje con cargamentos variados y entre ellos casi siempre la dinamita y jamás fueron obligados a cumplir con lo preceptuado...». También apunta algunas posibles causas: «...corruptela de prácticos, consignatarios, capitanes, comandantes, aduaneros, ingenieros y en general a negligencia de todo el mundo más interesado precisamente en que tal no sucediera, y que habría de pagar tan caro las consecuencias y en su propia carne». Al menos se le entiende, aunque más adelante se inclina a creer que las autoridades harían de vez en cuando la vista gorda «...en el entendimiento de que solamente se conducían partidas pequeñas sin mayor importancia, y para evitar los gastos y trastornos que exigiría el cumplimiento exacto del Reglamento del Puerto, con sus gabarrajés, movimientos, etc. Todo era cuestión de ahorrar unas pesetas y de una corruptela sin importancia...». Como casi todo, la importancia de una corruptela puede ser relativa, pero la «invisibilidad oficial» de 1.700 cajas de dinamita no impedía que las 20

consignadas para Santander fueran perfectamente «visibles» y, se mire como se mire, 500 kg de dinamita circulando por el centro de una ciudad tienen una importancia destacada. Por eso, aún estando de acuerdo con González Eche-garay, no parece que nadie se tomara la dinamita muy en serio.

Como casi todos los muelles de Santander entonces, el asignado al *Machichaco* era una especie de pantalan de madera que se proyectaba hacia la canal, en este caso hasta los 22 pies de calado; el buque había atracado Er al muelle, donde apoyaba únicamente el tercio central de su eslora y, de modo característico, había fondeado el ancla de fuera («el remolcador de los pobres») para facilitar la maniobra de salida. A Santander venían consignados 298 bultos con un peso total de 40.167 kg (¡342,59 ptas de flete!), y hacia las 0800 se inició la descarga. Debieron empezar con 29 t de papel de la bodega núm. 2, la partida que urgía transbordar, pero tras el recuento faltaban dos bobinas que las «autoridades» del barco y el consignatario del *Navarro* localizaron en la bodega núm. 3. Da idea de la prisa con que debió descargarse esta partida que las dos bobinas «perdidas» hubieron de arriarse a la lancha del práctico y viajar en ella hasta el *Navarro*, en plena maniobra de salida porque la marea no esperaba: no consta la hora, pero métodos «paleo-astronómicos» me indican que la pleamar fue a las 1123 (HcL). En algún momento se descargaron las famosas 20 cajas de dinamita, que iniciaron un peregrinaje en carro por media ciudad escoltadas por un guardia municipal, y hacia mediodía finalizaron las operaciones en la bodega núm. 2, que se cerró con cuarteles continuándose la descarga de la núm. 3. Debían estar terminando cuando, algo antes de las 1400, se echaron en falta cinco sacos de otra partida (¡vaya mañana!) y el 1er. oficial envió dos marineros a buscarlos a la bodega núm. 2. Consta que al levantar los cuarteles (no habría bocas de hombre) «...notaron que salía humo por la sentina, humo que al parecer, procedía de popa, es decir, de la parte de la maquinaria»; también consta que, tras dar la alarma, cuando intentaron volver a colocarlos el fuego lo impidió.

El simple hecho de levantar un par de cuarteles debió convertir una combustión incompleta en todo un incendio, que pronto se garantizó el aporte de oxígeno merendándose el resto. En la época de los hechos la prensa apuntó como causa más probable la más verosímil: los currantes que acababan de trabajar en la bodega y una colilla, a lo que yo añadiría la hipotética fractura de algún recipiente de «droguería» susceptible de originar un incendio espontáneo en contacto con viruta, paja o papel de embalar. Modernamente todo el mundo parece estar convencido de que, el incendio, se originó por rotura (más o menos espontánea) de uno de los cascós de ácido sulfúrico estibados contra las brazolas de las escotillas y caída de ácido al plan pero, aunque recubierta de madera, la cubierta del *Machichaco* era de hierro y estaba diseñada para desembarazarse de líquidos «acompañándolos» a los imbornales. Además, si el ácido llegó a salpicar la bodega, el fuego debería haberse originado en la vertical de las dos escotillas (la de cubierta y la del entrepuente), mientras que

el humo parecía venir de la parte de popa. Y puesto que, concretamente, parecía hacerlo de «...popa, es decir, de la parte de la maquinaria», cabría añadir que tras el mamparo de máquinas y contiguas a la bodega estarían la caldereta (en servicio) y dos carboneras.

Buena parte de los 35 tripulantes del *Cabo* (incluyendo su capitán, don Facundo Léniz) eran vizcaínos pero, en el siglo XIX, un incendio con el foco inaccesible solía ser demasiado hasta para alguien del mismo Bilbao. En este caso, aún suponiendo (que es mucho suponer) que pudieran inyectar vapor a la bodega para intentar sofocarlo, el cierre de la escotilla se había convertido en humo; además estaba el detalle de que, en 1893, el único buque con equipos autónomos y visores térmicos para atacar un incendio de raíz era el *Nautilus*, de Julio Verne. Pragmáticamente, la tripulación conectó la bomba a la



Escenario de la tragedia: tras proyectar un plano de la época sobre otro actual, he podido trasladar la línea de costa y los muelles de 1893 (en amarillo) sobre una fotografía de 2007, «atracando» un *Cabo Machichaco* a escala en el muelle correspondiente. La mitad del buque que voló (la de proa) está a la derecha, apreciándose perfectamente la explanada (entonces atravesada por una vía férrea), donde se concentró la multitud de curiosos y, a su izquierda, el monumento levantado en recuerdo de las víctimas. El avance de la costa actual no debe achacarse a ningún «enfriamiento global», sino a simple «tectónica urbana». (Composición y rotulación propias sobre un mosaico fotográfico de Google Earth).

caldereta y se puso a arrojar chorritos de agua por la escotilla: como entre las mangueras y el foco del incendio estaba el entrepuente (atiborrado de viguería), se trataba de una medida ineficiente que la presencia de dinamita en el plan convertía en un error garrafal pero, sinceramente, ¿quién no lo habría intentado? Aunque soplabla una brisa moderada del E, el día era soleado y el espectáculo pronto llamó la atención de los paseantes; el buque estaba atracado en lo que hoy es un relleno junto al muelle, inmediatamente a la derecha de la Estación Marítima vista desde tierra (ver gráfico). Entre el buque y la costa había unos 50 mts de pantalán y, más allá, una explanada (la actual Plaza de las Cachavas) de unos 100 m de fondo hasta los edificios de la calle Calderón de la Barca. José M.^a Pereda, testigo del suceso, escribió que «Así resultó aquel sitio como el fondo de una sima que se fue tragando poco a poco toda la gente desocupada de la ciudad».

Desocupados o no, también se fueron acercando diversas autoridades, empezando por el comandante de Marina que, como tal, era capitán de puerto y responsable de lidiar con el desaguizado. Ocupaba el cargo el capitán de fragata Domenge, que había obtenido un ascenso por méritos de guerra en el combate del Callao y otro más (acompañado de un balazo) en la insurrección de Ferrol de 1872; obviamente, no debía ser un individuo propenso a asustarse. Parece que hacia las 1430 hubo conciliábulo entre comandante, capitán y consignatario sobre la conveniencia de alejar el buque del muelle y fondearlo en la bahía, y que el comandante se opuso arguyendo que el fuego podría combatirse mejor con los medios de tierra. Alguien describió estos medios como «no muy rumbosos» y es posible que el comandante se equivocara, pero también lo es que, como se afirma en el libro publicado por Ibarra, el ancla fondeada dificultara la maniobra. En todo caso, el capitán informaría al comandante del «asuntillo» de las 1.700 cajas de dinamita «invisibles» (¿cómo iba a poder ocultarlas al día siguiente?), dinamita que, por supuesto, jamás podía explotar sin detonadores y bla, bla, bla, y el comandante debió creerle porque, hasta donde ambos sabrían, esa era la verdad. Si no lo fuera, un héroe de guerra y un tipo de Bilbao podían enfrentarse perfectamente a un cargamento de explosivos en llamas, pero quiero pensar que nada, ni siquiera la autonegación de haber metido la pata hasta los corvejones atracando aquella ruina en pleno centro urbano, les habría impedido despejar la explanada de curiosos.

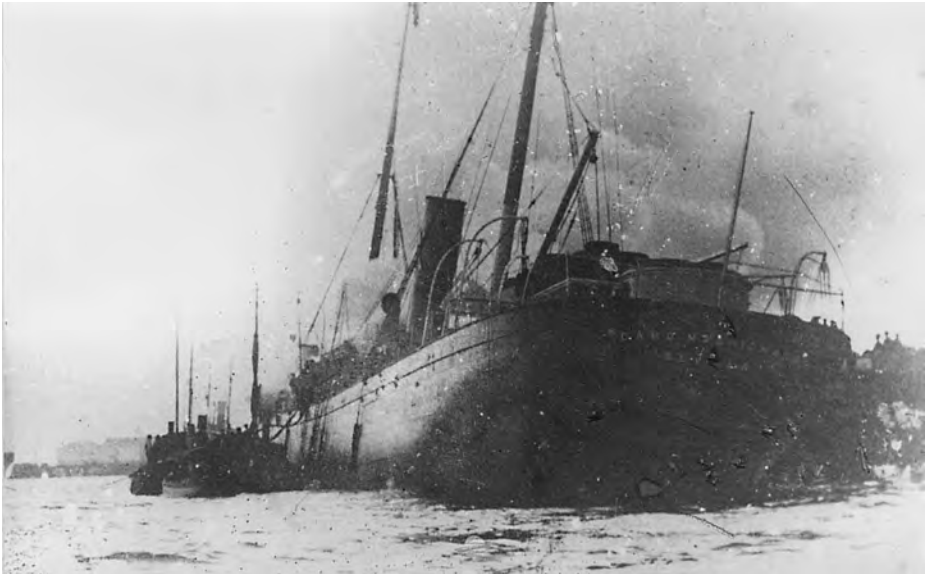
De Santander al cielo

En 1893 se sabía que, en efecto, la dinamita del tipo que nos ocupa «...arde sin explosión y lentamente .../... una mecha sin fulminante no produce ningún efecto sobre la dinamita» y, normalmente, «...ni el choque ni la trepidación pueden hacerla estallar». Pero también se sabía que «Aunque la nitroglicerina

es insoluble en el agua, y por tanto también debe serlo la dinamita .../... un cartucho sumergido en el agua acaba por disolverse o desparramarse en pequeñas gotas de nitroglicerina, mientras el absorbente pierde completamente el explosivo para empaparse de agua. Esta, cuando lleva en suspensión gotas de nitroglicerina, puede estallar al menor choque o vibración.» Debía ser información *Top Secret*, porque durante casi tres horas la tripulación del *Machichaco*, los bomberos municipales, dos buques aljibe y dos trozos de auxilio se afanaron en arrojar agua al fuego ante las mismas narices de las autoridades. Da idea de los medios de la época que, con semejante despliegue, la bodega no resultara inundada y el fuego ganara la carrera al agua: sobre plano, la bodega núm. 2 cubicaría poco más de 400 m³ hasta el entrepuente, pero su mamparo de proa no era estanco y por él debió pasar a la núm. 1 el agua... y el fuego. Hacia las 1445 se incorporaron a los trabajos siete tripulantes del vapor *Vizcaya* con su capitán al frente, pero a las 1500 las dos bodegas ardían en pompa. Estaba claro que el incendio no iba a poder controlarse con medios ordinarios y el comandante decidió inundar directamente las bodegas con agua del mar, lo que implicaba hundir al menos la parte de proa.

Cuando un accidente se lleva por delante a testigos y protagonistas es difícil describirlo honradamente sin que los «al parecer» desborden el relato, y al parecer el método inicialmente elegido para inundar las dos bodegas de proa fue comunicarlas con la mar mediante un trabajillo de fontanería en máquinas, presumiblemente a través de sus raquílicas líneas de sentinas. Era previsible que el agua penetrara en estas bodegas con cierta parsimonia, aunque quizá no tanto que, de paso, se inundara la máquina (y en menor medida la bodega de popa), obligando a apagar la caldereta y dejando al buque sin bomba de C. I., chigres ni molinete. Hasta entonces se había intentado poner a salvo parte de la carga descargándola pero, ya sin plumas y por si acaso, la tripulación empezó a poner a salvo del fuego botes salvavidas y otros equipos. No era para menos: las llamas que salían por las escotillas llegaban a media altura del palo, y a popa amenazaban el puente. En determinado momento se corrió por el muelle la voz de que el buque transportaba dinamita y centenares de mirones pusieron pies en polvorosa, pero enseguida volvieron tras comprobar que las autoridades seguían a pie de obra porque, de haber peligro, ¿quién iba a estar mejor informado que los mandamases? No les faltaba razón, ya que además del comandante de Marina y su segundo, a bordo o al costado del buque estaban el gobernador civil, el alcalde, varios concejales, el jefe de la guardia municipal, el ingeniero de obras del puerto, el gobernador militar, el coronel del regimiento de Burgos, el marqués de Pombo, jueces, fiscales, oficiales del Ejército y de la Armada, prácticos, vistas de Aduanas y una pléyade de secretarios y ayudantes.

El día anterior había llegado de La Habana el correo *Alfonso XIII*, de la Cía. Trasatlántica, que tras desembarcar el pasaje continuaba amarrado a su boya en la canal; hoy sería difícil explicar el «caché» que tenían esta compa-

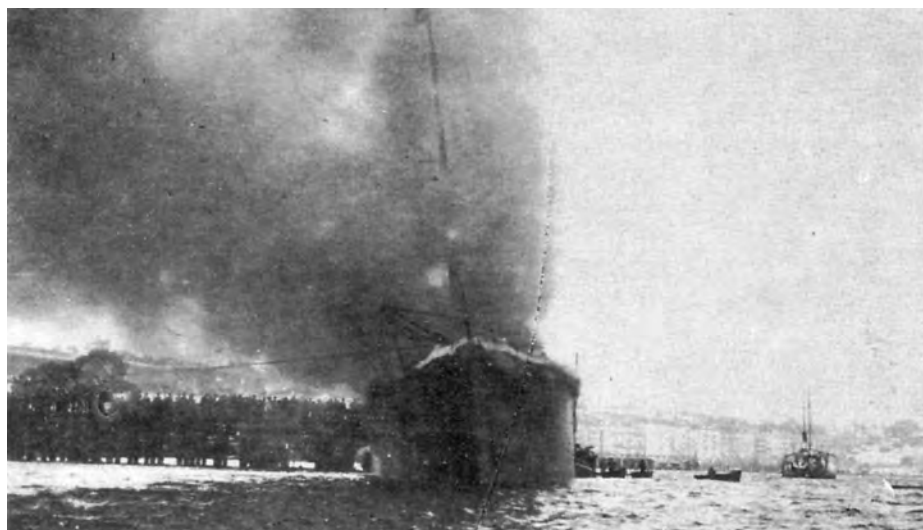


Según una publicación de la época, esta foto estaría sacada a las 1600 horas. Se aprecia la aleta de Br del *Cabo Machichaco* con su nombre y matrícula visibles, así como el viento del E y la ausencia de los dos botes de la toldilla, arriados para salvarlos de la quema. En la zona incendiada están abarloados y bombeando agua el aljibe de la Junta y el del tren de dragado, acompañados probablemente de la lancha de vapor *Julieta*. Más a popa (en la zona de máquinas) se han dispuesto defensas de costado, posiblemente ante la inminente llegada del vapor auxiliar de Trasatlántica que transporta un trozo de auxilio. Finalmente, a la derecha se intuye el pantalán casi a nivel con la cubierta saltillo. (Foto: de autor desconocido).

ñaía, sus barcos y sus capitanes, así que no lo intentaré. Baste decir que hacia las 1600 se presentaron al costado del *Machichaco* con su propio vapor auxiliar (el *Santander*) y un impresionante trozo de auxilio de cuarenta personas que incluía al capitán sub-inspector de la naviera en Santander, el capitán del correo, oficiales de cubierta y máquinas, médico, practicante, un grupo de subalternos y los siete tripulantes del *Santander*. Dice la leyenda y recogió esta REVISTA (abril de 1944) que, a su llegada, el capitán del *Alfonso* (don Francisco Jaureguizar, teniente de 1.^a Clase de la Reserva Naval) preguntó a su colega del *Cabo* «¿Hay dinamita a bordo, Léniz?» y que este le respondió «La que traía para acá ya está desembarcada», pero siendo como eran buenos amigos y «de familia conocida», no creo que a don Facundo le interesara que le rompieran la cara al día siguiente. Además, en el *Cabo* no estaban para sutilezas y, dando el barco por perdido, se apresuraban a salvar lo salvable: un testigo que pudo contarlos escribió que: «...tiznados, calados de agua, con prisas de locos, salían y entraban por las escotillas los tripulantes y los demás

hombres que se ocupaban en salvar efectos y mercancías. Quién sacaba un lío de ropa, quién un baúl, quién un mueble, quién estuches de aparatos y útiles de los navegantes...». La sobrecarga de autoridades tampoco ayudaba: «...la gente respetable, los que ejercían allí alguna autoridad, voceaban órdenes que nadie oía. Todos eran a mandar los unos, todos eran a trabajar sin sumisión a órdenes los otros». Para mí que, en la mejor tradición mercante, la tripulación del *Machichaco* ya había detectado que el principal peligro lo representaban las autoridades de tierra.

Tras el accidente se dijo que el buque llegó a apoyar la proa en el fondo, pero, sobre el papel, a las 1630 debía haber 7,80 m de calado en el muelle y el *Cabo* solo medía 6,80 de la quilla a la cubierta superior, que habría quedado a ras de agua *expulsando* las embarcaciones abarloadas. Confirman estas cifras las fotos tomadas tras el hundimiento, que muestran la cubierta «saltillo» (un metro más alta que la superior) a ras de agua en bajamar. Así, parece más verosímil otra versión según la cual, a esa hora, el gánguil *San Emeterio* se mantenía listo para tomar a remolque el vapor incendiado: con el *Cabo* flotando casi adrizado, podía suponerse la estabilidad necesaria para atravesar en cinco minutos los 300 m que a finales del siglo XIX tenía la canal y varar en el



Esta foto aparenta ser casi simultánea de la anterior (hacia las 1600 horas): el agua embarcada ha originado unos 8° de escora a Er, pero no hay asiento aproante significativo. A la izquierda del buque, bajo el cabo de través, se aprecia el pantalán con menos de media marea y sobre él un grupo de personas, probablemente autoridades o fuerzas de seguridad por tratarse de una zona restringida; la multitud de curiosos quedaría más a la izquierda y fuera de encuadre. Por sus dimensiones y características, cabe la posibilidad de que el buque que se ve a la derecha sea el vapor auxiliar de Trasatlántica aproximándose. (Foto: de autor desconocido).

arenal del otro lado, donde las llamas no amenazarían el muelle de madera ni su hundimiento inutilizaría el atraque. Obviamente, antes había que aflojar el freno del ancla fondeada (presumiblemente ya desembragada), largar cadena con la arrancada y confiar en que filara por ojo (dudoso) o que alguien pudiera desenmallarla. No sorprende que el comandante prefiriera hundirlo donde estaba, pero como el buque se tomaba su tiempo, ahora ordenó «que se cortaran los tubos de los jardines» (sabotear los WC) y que «se abriera un boquete en la mura de babor» (supongo que ya habrían lastrado los dobles fondos). Una pequeña multitud que incluía la mayor parte de las autoridades (¡se habló de 86 personas!) pasó a las embarcaciones abarloadas para botar los remaches del costado y, de paso, evitar naufragar en puerto. Por desgracia los remaches se botan a castañazos, y nadie debió ver las pegas de utilizar mandarrias y cortafríos contra las paredes metálicas de un vaso de nitroglicerina. En aquel momento estaban abarloados al *Cabo* dos aljibes, una lancha de vapor y el *Santander*, que junto con el buque incendiado sumarían un centenar largo de personas. En tierra la multitud seguía absorta el espectáculo: como poco, habría unos tres mil «espectadores» entre la explanada y los edificios cercanos en un radio de unos 200 metros.

Como en el caso del incendio, es difícil que llegue a saberse con certeza el origen de la explosión, pero es un hecho que ocurrió hacia las 1645, pocos minutos después de que empezaran a darle a la mandarria; también es un hecho que la dinamita de la bodega núm. 3 no estalló, por lo que solo lo hizo la parte no quemada de las 31 t restantes. Fue una especie de cañonazo de metralla disparado hacia el cielo, con la parte sumergida del buque haciendo de culata, sus costados de tubo, las escotillas de boca y los entrepuentes y su carga de proyectil. Antes de reventar, este «cañón» confirió a la explosión tal componente vertical que, aunque por fuerza debían estar a menos de 50 m, sobrevivieron más de la mitad de los tripulantes del buque, casi todos subalternos ocupados en «salvar los muebles» a popa. En cambio, quienes estaban a proa o en las embarcaciones abarloadas (que se hundieron) recibieron el impacto de lleno: así pereció el capitán Léniz, todos sus oficiales (salvo el 1er maquinista) y maestranza, el trozo de auxilio del *Alfonso XIII* y la práctica totalidad de las autoridades. A excepción de la *zapatilla*, la mitad de proa del *Cabo* se desintegró convirtiéndose en metralla, pero desde el mamparo proel de máquinas hacia popa quedó relativamente intacto, hundido y algo separado del muelle. A varias personas la explosión les recordó una «pirámide invertida» y, en efecto, parece que la mayor parte de los fragmentos metálicos siguió una trayectoria parabólica («...se elevaron a gran altura, se esparcieron en el aire como luces de cohete...») cayendo sobre calles y tejados en un radio de unos 700 m. Con todo, algunas piezas más compactas aparecieron a 5 km de distancia.

Naturalmente, el efecto sobre la multitud que estaba en las proximidades fue espantoso, no tanto por la explosión como por la metralla. Así, aunque se



Los restos del *Cabo Machichaco* tras la primera explosión: tres calles (fuera de la foto y a la derecha) han quedado arrasadas, pero la mitad de popa del buque y el muelle permanecen relativamente intactos. Según planos, en el momento de hacer esta foto en el costado de Er habría una sonda de 8,20 m (la popa es más alterosa por el saltillo), aproximadamente medio metro más que en el momento de la explosión. (Foto: de autor desconocido).

produjo la inevitable onda de choque («las boinas más apretadas eran arrancadas de las cabezas por aquella ráfaga y proyectadas a larga distancia»), el número de víctimas por *blast injury* primario (sobrepresión) parece haber sido mucho menor que por secundario (fragmentos) o terciario (personas arrojadas contra objetos). En los primeros 600 m hubo que sumar el efecto de centenares de tons de agua y fango caídas del cielo, que arrastraron a las personas; para colmo, la explosión produjo un movimiento sísmico («...persona hubo que al huir cayó y se levantó cinco o seis veces sin que hubiera para ello otra razón que la fuerte trepidación del suelo») con daños adicionales a los edificios. Unas 300 personas debieron morir casi en el acto, y el resto hasta un total de 575 en los días y semanas siguientes; otras 500 sufrieron heridas graves y, entre 1.500 y 2.000, de diversa consideración. Buena parte de esta matanza se debió al cargamento de vigas metálicas y raíles de los entrepuentes, que actuaron como guadañas en la multitud: baste señalar que, solo en el recinto de la catedral (a más de 200 m), cayeron unas sesenta vigas de 300 kg cada una.

Otra vez de Santander al cielo

Dice una asistente en sus memorias que, «cuando Dios aprieta, ahoga pero bien», y aquel noviembre apretó a conciencia: tras la explosión varios edificios comenzaron a arder, probablemente por proyección de fragmentos incandescentes. Era un momento claramente inoportuno porque acababan de perecer o quedar neutralizados 20 bomberos con su equipo, lo que en una ciudad de menos de 50.000 habitantes significa quedar en chasis. Con los bomberos habían resultado neutralizados 25 guardias municipales y unos 40 guardias civiles y carabineros, es decir, buena parte del personal cualificado para atender emergencias; además, los supervivientes estaban descabezados salvo en lo referente al alcalde y el gobernador militar, «solamente» descalabrados. Sirva de muestra lo ocurrido a la Corporación de Prácticos, que perdió a cinco de sus miembros incluyendo el práctico mayor. Así, los incendios quedaron desatendidos hasta que bajó a la ciudad el coronel de Ingenieros Bruna, que aparentemente salvó la vida por estar en su destino; tras localizar a la única autoridad «operativa» (el presidente de la Diputación), ofrecerle sus servicios y serle aceptados, consiguió reunir una «fuerza» de un bombero y cuatro paisanos; aquella noche recibiría refuerzos de la guarnición local (sin «herramientas») y «6 u 8 bomberos y algunos enseres para incendios». Fue un bello gesto que no alteró el resultado previsible: pese a los esfuerzos de los bomberos enviados desde el resto de la provincia y, en los días siguientes, desde Bilbao y San Sebastián, durante una semana las tres calles paralelas al muelle ardieron hasta los cimientos, pero al menos consiguieron mantener el incendio localizado.

El primer informe «oficioso» de las causas del accidente lo emitió el obispo al día siguiente, advirtiendo que «...la imprevisión y la codicia han podido tener no pequeña parte» y, tras recordar que «no caerá un cabello de nuestra cabeza sin la permisión de nuestro Padre celestial», invitó a la chocada población a examinar «...si las blasfemias, la profanación de las fiestas, y otros pecados públicos que se consienten .../... pueden haber provocado su justo enojo...». Siendo un reconocido asceta, y por añadidura foráneo, se explica que el buen prelado desconociera lo difícil que es pecar en Santander. No andaban mejor informadas otras autoridades, y cuando pasados seis días se anunció que parte de la dinamita seguía a bordo e iba ser extraída, los escarmentados ciudadanos huyeron de la capital por millares. Dicen las crónicas que, «para infundir la calma a los vecinos que quedaron en Santander la tarde en que se comenzó la extracción, el ministro de Hacienda, señor Gamazo, el Gobernador civil, señor Jimeno de Lerma, el señor marqués de Comillas, el presidente de la Diputación, señor Sainz Trápaga, y varios diputados y concejales, recorrieron la ciudad y se estuvieron paseando por los muelles»; sin duda, los españoles podemos tropezar dos veces con la misma... bomba, pero nadie nos negará genio y figura. Con el 5 por 100 de los habitantes de Santan-



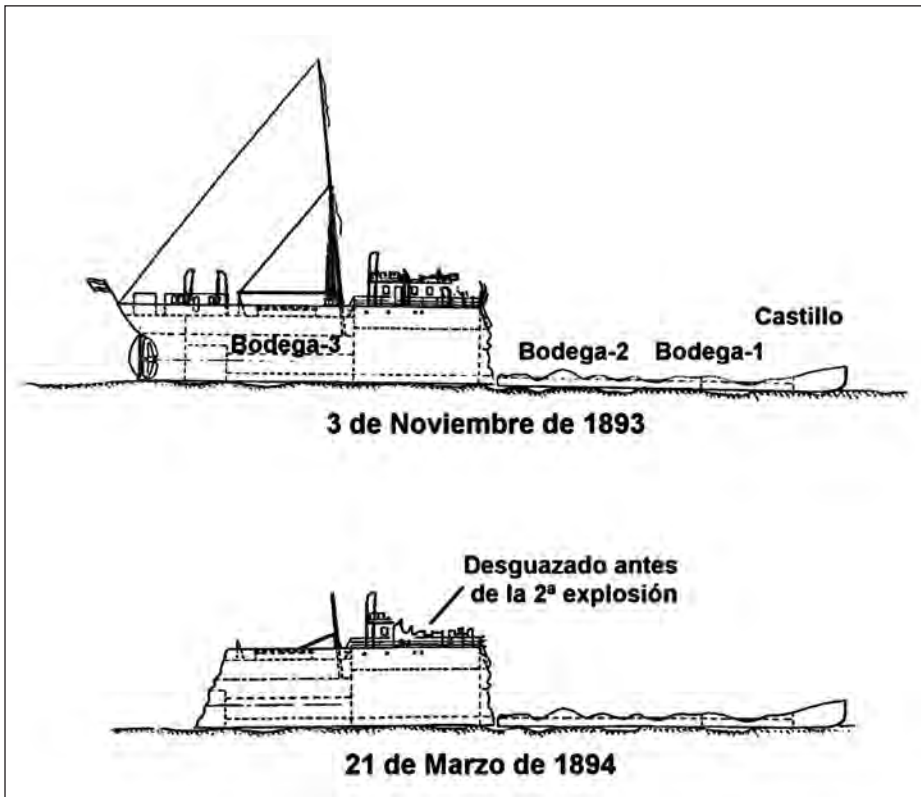
Trabajos para recuperar dinamita entre las dos primeras explosiones. La grúa flotante de la izquierda debe de ser la «Priestman» de la Junta, que resultaría destruida en la segunda explosión, y su aparejo pende sobre la escotilla sumergida de la bodega núm. 3, junto al buzo. Los pescantes de la derecha estaban situados inmediatamente a popa de la chimenea, y la superestructura que emerge a popa es la todilla donde alojaban el capitán y los pilotos.

(Foto: de autor desconocido).

der muertos o heridos sobaban motivos para el mosqueo, pero... ¿cuándo se ha visto a un ministro de Hacienda mal informado? La misma crónica recogió que «dos días después de haberse comenzado la extracción, la mayor parte de los vecinos habían vuelto a sus casas, no muy tranquilos, pero sin aquel temor a otra explosión...» En realidad sobaban motivos para el temor porque, al hundirse el barco, las 463 cajas de dinamita (11,5 t de explosivo) de la bodega núm. 3 habían quedado sumergidas, liberando parte de su nitroglicerina.

En el Derecho Marítimo, un naviero puede limitar su responsabilidad civil tras un percance al valor residual del buque y los fletes, lo que en el argot se llama «abandono»; como era previsible Ibarra ejerció este derecho, pero antes tuvo el detalle de donar una cantidad a las víctimas y ofrecerse a retirar la dinamita. Había nitroglicerina por todas partes y, quizás, lo más acertado habría sido volar los restos en pleamar tras aligerarlos de metralla, pero... ¿quién se resiste a una escotilla abierta?: inevitablemente, se empezó a «aligerar» dinamita. En un ambiente de general inquietud, supervisaban la faena el (nuevo) comandante de Marina, capitán de fragata Ferrándiz, el (nuevo) ingeniero del Puerto y otro de la fábrica de Galdácano, que hasta el 19 de febrero

consiguieron sacar buena parte de la carga y la casi totalidad de la dinamita sin romper un plato. También sacaron tonelada y pico de nitroglicerina (absorbida con una bomba especial), pero cuando la temperatura del mar bajó a unos 13° C el explosivo se congeló, haciéndose aún más intratable. A partir de aquí no debieron verlo claro y, tras plantearse volar lo que quedaba (entre 2 y 4 tons de nitroglicerina), surgieron voces e intereses discordantes, el tema se politizó y el 4 de marzo se constituyó por Real Orden una Junta Técnica para buscar una solución definitiva. La componían el Director de la Escuela de Torpedos (capitán de fragata Bustamante), el Inspector General del Cuerpo de Minas y el Subdirector General de Obras Públicas, que llegaron a Santander el 15 de marzo siendo recibidos por una multitud que les siguió hasta el muelle a reconocer los restos. Según la prensa de la época, aquella fue la primera noche en más de cuatro meses que la población durmió relativamente tranquila, pero a lo mejor sólo estaban pasmados.



Estado del casco después de cada una de las dos primeras explosiones. (Fotocomposición de dos dibujos escaneados del libro *La Catástrofe del Cabo Machichaco*, con rotulación propia).

Tras estudiar varias alternativas, el día 16 la Junta optó por continuar extrayendo carga y desguazando superestructura, y el 18 se animó a meter mano a la nitroglicerina congelada con agua caliente (y mucho cuidado). Parece que también se imprimió un nuevo «ritmo», porque ahora los buzos trabajaban de noche e incluso se retiraban planchas del casco... ¡botando remaches! Hacia las 2000 del día 21 de marzo un buzo bajó a la bodega con una «nueva lámpara de cien bujías» y hacia las 2110 se produjo una explosión que desintegró lo que quedaba del casco a popa de la bodega núm. 3, matando a 15 personas, hiriendo a otras 9 y liquidando buena parte del material flotante de la Junta del Puerto que había sobrevivido a la primera explosión. Esta vez el soliviantado vecindario intentó asaltar el Gobierno Civil, las oficinas de Ibarra y dos de sus buques, y cuando la Guardia Civil salió a la calle con bayoneta calada, fue recibida a pedradas por grupos que hubieron de ser disueltos con disparos al aire. En la tónica habitual de combatir la alarma social sobrearreaccionando (¡qué remedio!), se decidió evacuar la ciudad de Santander (así, como suena) y volar lo que quedaba del barco, explosionándose el día 30 desde el cañonero de la Armada *Cóndor* varias cargas dispuestas por el capitán de fragata Bustamante, con los santanderinos contemplando la faena desde las alturas próximas. No se apreciaron explosiones secundarias, aunque para entonces no debía quedar gota de explosivo sin estallar ni pez en la bahía con el oído sano. Lo que quedaba del *Cabo* se extrajo entre 1895 y 1896 salvo parte de la zapa-tilla, que apareció al dragar la zona en 1947 para construir el actual Muelle de Bloques.

En 1896 la jurisdicción de Marina dictó auto de sobreseimiento por no apreciar responsabilidad criminal de tripulantes ni autoridades en la pérdida del buque pero, pese a haberse ejercido el «derecho de abandono», la aseguradora «La Unión y el Fénix» reclamó a Ibarra por vía ordinaria las cantidades abonadas a sus asegurados y, tras perder el caso, recurrió al Supremo. La naviera alegó que el capitán Léniz «...no tuvo directa ni indirectamente la menor culpa del suceso...» origen de la explosión, el celo para que las mercancías peligrosas «...fueran estibadas con todas las precauciones que la ciencia y la práctica aconsejaban...», el «...ser conocida por las Autoridades la existencia de dinamita a bordo, y haber atracado siempre los buques con explosivos a todos los muelles», y que el comandante de Marina «...con autoridad plena asumió el mando de la nave, y sin duda entendió que para las personas no había señal más segura del peligro que la manifestación del incendio». En sentencia de 23 de junio de 1900, el Tribunal Supremo consideró la demanda carente de fundamento, condenando a la aseguradora al pago de las costas y la pérdida del depósito constituido.

Tras sobrevivir como crucero auxiliar a varios ataques norteamericanos, ya en su vejez el correo *Alfonso XIII* aprovechó una escala en Santander para suicidarse borneando con la marea hasta quedar atravesado a un ventarrón del S. Así, escorado a Er y con la cara vuelta al muelle donde 22 años antes había

visto morir a sus hombres, se dejó ahogar por una plancha descosida del costado de sotavento; como aquel 3 de noviembre, estaba amarrado a «su» boya, a unos 600 m de la tumba del *Machichaco*, y aunque se llevó al fondo un perro chihuahua que venía de encargo, de los suyos permitió que se salvara hasta el gato (negro). Parte de la zona destruida por el fuego en 1893 volvió a arder en el incendio que arrasó la ciudad en 1941; al día de hoy en la explanada donde murió tanta gente hay un monumento que recuerda la catástrofe y, cada 3 de noviembre, el Ayuntamiento de Santander sigue depositando unas flores.



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Este artículo se basa fundamentalmente en la *Noticia Circunstanciada de la Explosión del Vapor* Cabo Machichaco (La Atalaya, 1894), en otro libro del que es coautor y director José Luis Casado Soto (*La Catástrofe del Machichaco*; Autoridad Portuaria de Santander, 1993) y en un tercero de Rafael González Echegaray (*Naufragios en la Costa de Cantabria*; Ed. Estudio, 1976). He podido acceder a los dos primeros gracias al citado José Luis Casado, director del Museo Marítimo del Cantábrico e historiador marítimo, con una bibliografía y entusiasmo por nuestra historia que apabullan. Al capitán de fragata (RNA) Sasía le debo el acceso a la obra de Adolfo Castillo e Iñigo Ybarra (*La Naviera Ybarra*; Ybarra y Cía, 2004), y a través de ella a los planos del *Machichaco* y los sobordos de carga de su último viaje. Los datos sobre construcción naval en el siglo XIX proceden del volumen VI del *Conway's History of the Ship* y, para detalles puntuales, he utilizado entre otros un artículo de J. Llabrés publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 1944, otros dos trabajos del imprescindible González Echegaray, un escrito de Aduanas casi inmediato a la tragedia (archivo de la Autoridad Portuaria) y la sentencia del T. S. de 23 de junio de 1900. Resta aclarar que las mareas están calculadas por el Método de Laplace y que las horas citadas deberían ser Hora Civil del Lugar, porque en España no se estandarizó la HcG hasta 1901. Sigo en jartorre@eresmas.com



Llegamos a la playa. (Foto: A. Tortolero Sara).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENT AÑOS



El primer artículo de la REVISTA de noviembre de 1909 lleva por título *El compás giroscópico*, por el capitán de navío Ramón Estrada. A éste le siguen: *Detalles en navegación práctica*, de autor desconocido; *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos*, por el teniente de navío de 1.ª Carlos Suanzes; *Del personal en las grandes marinas*, de autor desconocido y traducido del *Nauticus*, en el que se analiza la política de personal de las marinas de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Japón y Alemania, y *El arte de la guerra: Principios, máximas y conclusiones*, de autor desconocido.

La sección de información sobre *Noticias de la prensa profesional extranjera* nos ofrece en primer lugar información sobre las marinas de América Latina, a saber: Argentina (*Proyectos de acorazados*), Brasil (*Constitución de la Escuadra una vez incorporadas las unidades del programa de 1907*), Chile (*Programa naval*) y Uruguay (*El crucero Uruguay*). A éstas le siguen las de las siguientes marinas: Alemania (*Los Dreadnoughts alemanes*; *Composición de las escuadras*; *El Two Power Standard*; *Los cañones de gran calibre en los acorazados modernos*), Austria-Hungría (*Liga Naval*), Canadá (*Relación de su Marina con la de la metrópoli*), China (*Reorganización de la Marina china*, Estados Unidos (*El cañón de 11 pulgadas americano*; *El Delaware y el North Dakota*), Francia (*Reformas en la Marina. Reorganización del Consejo Superior*; *Preparativos para nuevas construcciones*; *Los Guardamarinas*; *Nuevos contratorpederos*; *La reforma de la Táctica*), Holanda (*Buques en construcción*) Inglaterra (*La flota australiana*; *Estado Mayor Naval*; *Los cuatro acorazados adicionales*; *Comparación entre cruceros alemanes e ingleses*), Italia (*Proyecto de acorazado de 32.000 toneladas*), Rusia (*Presupuestos*; *El crucero Rurik*), Suecia (*Viaje de un submarino de 5.000 millas*) y Turquía (*Nuevas construcciones*).

Finaliza este número con varias *Misceláneas*, noticias sobre la Marina Mercante, la *Bibliografía* y el tradicional *Sumario de Revistas nacionales y extranjeras*.

HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza este número con sendos reportajes sobre las visitas del ministro de Marina, almirante Abárzuza, a la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA), al Departamento Marítimo de Cartagena para presidir la entrega de la corbeta *Princesa* y a la Escuela de Guerra Naval para la clausura del Curso de Guerra Naval 1957-59.

Vienen a continuación los siguientes artículos: *El octante de Hadley*, por el coronel Salvador García Franco, en el que explica las características de este utensilio presentado por Juan Hadley en la Real Sociedad de Londres en mayo de 1731; *La Guerra de Secesión: Operaciones navales*, por el teniente coronel de Artillería C. Sánchez G. Ferragut; *Organización del servicio de Seguridad Interior a bordo de los buques de guerra*, por el capitán de Máquinas José L. Manso Buyo; *El paso del Nordeste*, por el teniente de navío C. Sánchez Valdés, y *Batalla naval en la meseta del Anahuac (faceta naval del sitio de Májico)*, por el coronel de Infantería de Marina Octavio Aláez Rodríguez.

En las *Notas Profesionales* encontramos en primer lugar un artículo del comandante Ramón González Tablas sobre *Material americano*, en el que expone su tratamiento desde el pedido inicial hasta el almacenamiento en pañoles. Y a continuación: *Problemas de personal para el mantenimiento y manejo de nuestros buques de guerra*, largo estudio del francés B. Charpy, traducido de la *Revue Maritime*; *Proyecto de yate*, por el teniente de navío Juan Barceló; *Nuevo sextante electrónico*, traducido del U. S. *Naval Proceedings*, y *Técnicas utilizadas en las D. L. T. modernas*, traducido de la *Revue Maritime*.

Tras las *Misceláneas*, en *Historias de la Mar*, tenemos un artículo titulado *El piloto Hernando Lamero Gallegos de Andrade*, personaje destacado de la segunda mitad del siglo XVI. El *Noticario* sobre asuntos de interés marítimo y la sección de *Libros y Revistas* ponen punto final a este número de noviembre.

G. V. A.

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 NOVIEMBRE

Día Año

1 1520.—La expedición de Fernando de Magallanes en su viaje a las islas de la Especiería, en la parte sur del continente americano, llega en este día a la boca oriental de un estrecho que llamó de Todos los Santos debido a la fiesta religiosa del día.

2 1565.—Pedro Menéndez de Avilés, en su lucha contra la piratería francesa establecida en territorios españoles de la Florida, sale al frente de una expedición por tierra y por mar del fuerte de Navidad al último reducto francés, venciendo su resistencia y restableciendo el dominio español en aquellos territorios.

3 1622.—La provincia de Maracaibo en Venezuela se constituyó inicialmente con el nombre de La Grita al agregarse los territorios de Mérida, Táchira y Barinas. En este día se nombra a su primer gobernador y capitán general, el trujillano Juan Pacheco Maldonado.

4 1493.—Colón, en su segundo viaje de exploración y conquista de las Indias orientales, navegando por las Pequeñas Antillas, se dirige a la isla de Santa María de Monserrat, llamada así porque su montaña central semejaba la del famoso monasterio catalán.

5 1519.—Fundada la ciudad de Panamá por el gobernador del Darién Pedrarias Dávila y concedidos los solares de la población a los cuatrocientos españoles presentes, el gobernador inicia en esta fecha el reparto de las encomiendas a los colonos.

6 1479.—Nace en esta fecha, en la ciudad de Toledo, la tercera hija de los Reyes Católicos, futura reina de Castilla, Juana I. A la muerte de sus padres unió definitivamente los distintos reinos en un único cetro: España. Madre del futuro rey Carlos I, le tocó vivir importantes acontecimientos para el futuro de nuestro país.

7 1557.—En este día, el gobernador de Chile García Hurtado de Mendoza vence a los mapuches en la batalla de Lagunillas, gracias a la valentía demostrada por sus capitanes, destacando entre ellos a Rodrigo de Quiroga.

8 1533.—Los españoles y sus aliados incas se dirigen a la ciudad de Cuzco. La vanguardia es sorprendida en la cuesta de Vilcaconga por las fuerzas atahualpistas del general Kiskis, que fueron nuevamente vencidas gracias a la caballería de Almagro y el auxilio del ejército de Manco Inca.

9 1539.—Gonzalo Díaz de Pineda, destacado explorador y conquistador en los reinos de Perú y Quito, es relevado de su cargo de gobernador de Quito, en esta fecha Lorenzo de Aldana, con quien

semanas antes había refundado la villa de Pasto en Colombia.

10 1547.—Francisco de Carvajal, victorioso después de la batalla de Guarina, librada contra las tropas realistas de Centeno en las guerras civiles de Perú, se dirige con sus tropas a la ciudad de Arequipa.

11 1615.—Sebastián Vizcaíno realiza en este día una fuerte defensa en Manzanillo (México) ante los piratas de Joris Van Spielbergen, saliendo victorioso con la ayuda de los pobladores cercanos al puerto de Salahueta.

12 1535.—Pedro Fernández de Lugo ultima su expedición a Santa Marta, completando con hombres y víveres las naos *Santa María* y *Santi Spiritus* y el galeón *San Cristóbal*, en el puerto de Tenerife.

13 1518.—Diego Velásquez de Cuellar, artífice de la conquista y colonización de Cuba, por orden de Colón es nombrado adelantado de la isla. Continúa sus exploraciones fuera de su gobernación descubriendo la península del Yucatán. Por tal motivo la Corona en este día le otorgó el título de adelantado del Yucatán.

14 1538.—Gonzalo Jiménez de Quesada, conquistador español en Colombia, después de atacar al Zaque, rey muisca de Tunja, permanece con sus tropas en la actual Sabana de Bogotá.

15 1568.—La expedición de Álvaro de Mendaña, compuesta por las naves *Todos los Santos* y *Los Reyes*, permanece explorando las islas Salomón, teniendo como base la isla Santa Isabel.

16 1532.—Gonzalo Díaz de Pineda, explorador y conquistador asturiano, participa junto a Francisco Pizarro en este día en la captura del inca Atahualpa en la ciudad de Cajamarca.

17 1564.—Con dos naos, dos pataches y una fragatilla, sale en este día del puerto mexicano de Navidad Miguel López de Legazpi hacia las islas Malucas, con la misión de explorar nuevas tierras, recoger los naufragos de viajes anteriores y la descubrir la ruta de regreso al continente americano.

18 1578.—Fundado por el gobierno insular de Manila el Hospital Militar para asistir a los soldados y marinos, éste pasa a ser administrado por los franciscanos, pioneros en la asistencia médica en las islas.

19 1567.—Los españoles supieron por boca de los incas la leyenda que decía que al oeste se encontraban unas islas llenas de oro. El presidente de la Audiencia de Lima, García de Castro, encarga una expedición a su sobrino Álvaro de Mendaña, que sale en este día del puerto de El Callao.

20 1530.—En este día firma Juan III de Portugal órdenes en las que manda a Alonso de Souza,

«que salga con una armada a investigar las regiones australes del Brasil».

21 1498.—En La Española persistía la rebelión de Roldán y sus partidarios contra la autoridad del almirante Colón. Con el fin de acabar con esta situación, Colón firma en esta fecha un convenio con Roldán, hecho por el enviado del almirante Alonso Sánchez de Carvajal, que reflejaba las condiciones que requerían los rebeldes para cesar en su actitud.

22 1494.—Pedro Margarit, nombrado por Colón capitán de la fortaleza de Santo Tomás en el Cibao (La Española), sufre la escasez de alimentos ante la negativa de los indios a sembrar las tierras para que el hambre echase de allí a los españoles.

23 1542.—La expedición para explorar las costas del Pacífico norte, capitaneada por Juan Rodríguez Cabrillo, a causa de los fuertes vientos contrarios navega hacia el sur, entrando de arribada en este día en la bahía de la isla de San Miguel.

24 1508.—Sebastián de Ocampo recorre el litoral de Cuba durante ocho meses demostrando que Cuba es una isla con una longitud equivalente a la Gran Bretaña.

25 1559.—El licenciado Juan de Matienzo y Peralta, famoso jurista de la Chancillería de Valladolid, fue nombrado oidor de la Audiencia de Charcas. En este día se le concede el permiso para navegar hacia las Indias.

26 1516.—Los priores nombrados por el cardinal Cisneros para la gobernación de La Española se dirigen hacia Santo Domingo a bordo de la nave San Juan.

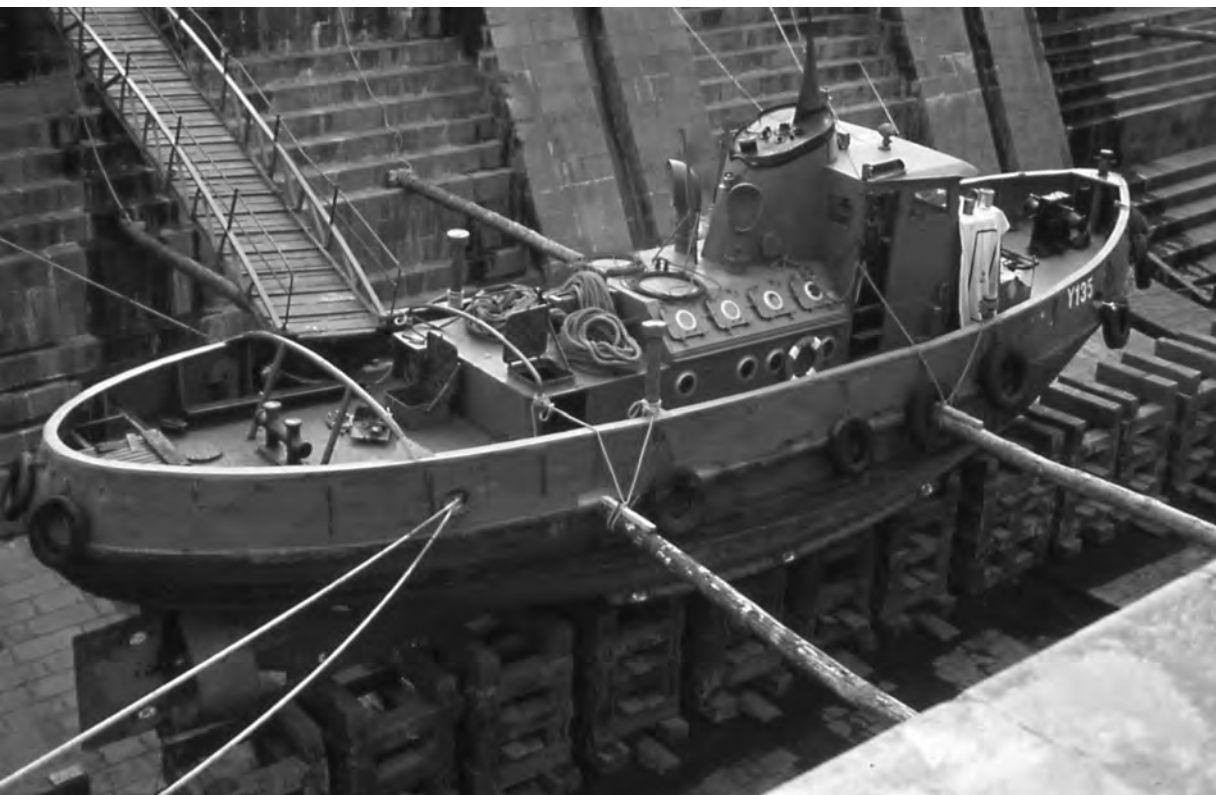
27 1528.—Francisco de Montejo, adelantado del Yucatán, busca en la población de Tecoch, de la que eran señores los Cheles, un lugar donde fundar población.

28 1535.—La expedición del adelantado de Santa Marta, Pedro Fernández de Lugo, sale por estas fechas de la isla de Tenerife para las nuevas tierras del adelantado.

29 1594.—Muere en Madrid el poeta español Alonso de Ercilla. Autor de *La Araucana*, poema épico de exaltación militar, donde narra los hechos más significativos de la guerra de Arauco en Chile, donde participó junto a su gobernador García Hurtado de Mendoza.

30 1803.—Zarpa en este día del puerto de La Coruña, la expedición que llevaba la vacuna de la viruela al continente americano y Filipinas.

CAPITÁN JIM



Recuperando el *look*. (Foto: C. Busquets).

VIEJA FOTO



Fotografía remitida por Rafael García Linares, dedicada por don Luis Cervera a la difunta madre del remitente, doña María Dolores Linares. La foto está fechada en el año 1906 y el remitente solicita se le proporcionen más datos de dicho señor, que en aquella época podría ser interventor de Ejército o de Marina. Para ello proporciona su número de teléfono: 91 386 46 89.

MARINOGRAMA NÚMERO 450

Por TAL

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

De un libro de viajes del año 1840, al final el nombre del autor.

DEFINICIONES

Palabras

A.—Art.: Aguja larga con un resalte o diente en la punta; servía para aclarar y reconocer el fogón de las piezas

5 22 72 41 56 95 63 44 75

B.—Arq.: Cada uno de los prismas, por lo común rectangulares, que coronando los muros de las defensas de los arsenales, servían de parapeto.

53 61 24 9 16 58

C.—Pesca.: Brazolada del palangrillo.

43 62 82 80 98 78

D.—Zool.: Género de peces acantopterigios de la familia de los escorpénidos. Su nombre común es «nohu» o «gofu»

36 1 12 74 101

E.—Constr. Nav.: Trozo de madera grande que insistiendo sobre un plano sobre el que corre, y halado por cabos, se emplea como mazo para acuñar con mucha fuerza

32 102 49 7

F.—Arq. Nav.: Pieza del codaste especialmente preparada para permitir el paso del eje del timón.

23 27 30 71 67 84

G.—Man.: Inclinación que se da al buque cargando pesos a una banda para que descubra sus fondos por la otra parte a fin de limpiarlos o con otro objeto

93 4 21 81 96 52

H.—Man.: Embarcar y colocar el lastre de forma conveniente para que el buque quede en buenas condiciones marinerías

97 37 92 66 87 15 6

I.—Arq. Nav.: Embarcación con un palo mayor grande y un mesana pequeño, en los que se izan velas cangrejas o Marconi

59 55 51 83 34 60

J.—Nav. Man.: Chocar, dar un buque sobre la costa, un bajo, etc., o sobre otra embarcación

11 85 99 20 76 28 45 14

K.—Pesca.: De este arte de pesca, la conocida como «langostera» es la más difundida y de mejor rendimiento

64 94 10 42

L.—Zool.: Nombre que se da también al rape

19 90 73 103

M.—Biogr.: Contralmirante norteamericano, explorador y descubridor del Polo Norte

77 91 39 54 40

N.—Mit.: Monstruo marino según la mitología japonesa que figura como elemento destructor o como personificación del mar embravecido en las mas primitivas tradiciones marinerías

104 25 89 88

Ñ.—Man. y Nav.: Navega en contra de la dirección del viento en el menor ángulo posible

46 29 38 50

O.—Org.: Entre los romanos, ayudante del piloto, al que se daba la misión de observar desde la proa los bajos, rompientes, etcétera

48 26 31 18 79 69 17

P.—Zool.: Nombre vulgar de la *sagartia parasitica*. Vive en las conchas de los gasterópodos habitadas por cangrejos ermitaños

3 70 13 86

Q.—Arq. Nav.: Uno de los mascarones de proa más frecuentes en los galeones

2 33 65 57

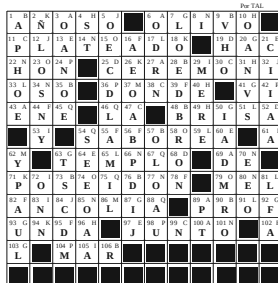
R.—Puer.: Depósito de desarrollo vertical para almacenamiento de grano o productos pulverulentos

35 47 8 68

S.—Com.: La bandera del Código Internacional de Señales que nunca se debería de izar aisladamente, excepto en ejercicios

100

MARINOGRAMA NÚMERO 449



Un poema de Antonio Colinas.



Aprovisionamiento en la mar entre el *Marqués de la Ensenada* y la fragata portuguesa *Vasco da Gama*. (Foto: Comandancia Blas de Lezo).



LEXICOGRAFÍA

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

DESDE LUEGO, LETRA GUARISMO

Acabo de leer en el BOD la siguiente resolución:

«Orden Ministerial núm. 600/13299/09, de 31 de julio, por la que se asigna nombre a la quinta fragata (F 105) de la clase *Alvaro de Bazán*.

A propuesta del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada y en virtud de lo dispuesto en el punto tres del artículo segundo de la Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980, sobre denominación de buques,

DISPONGO:

Se asigna el nombre de *Cristóbal Colón* a la fragata de numeral F 105 de la clase *Alvaro de Bazán* actualmente en construcción.»

Mi humilde labor en estas páginas de *Lexicografía* suele ser comentar las erratas y errores que, a mi juicio, la mayoría de los marinos solemos cometer a la hora de hablar o escribir (me incluyo, por supuesto, como ya he dicho varias veces: yo pecador, el que más).

Pues bien, en la orden ministerial anterior detecto lo siguiente: «Orden Ministerial», «Alvaro», «Jefe de Estado Mayor», «DISPONGO», «Se asigna» y «numeral».

Vaya, vaya.

La orden por muy ministerial que sea...

¿Por qué el vocablo Ministerial está escrito con mayúscula? En la REVISTA GENERAL DE MARINA de octubre de 2005, en un artículo titulado *Dudas Mayúsculas*, se aclaran algunos conceptos. Dice allí:

«Otro criterio establecido por la Academia es que los títulos o cargos se escribirán con mayúscula, salvo que acompañen al nombre propio de la persona o del lugar al que corresponden. Así diríamos “el Papa reside en el Vaticano”, pero “el papa Benedicto XVI visitará España”, “el presidente de Francia fue recibido...” o “el ministro de Trabajo firmó...”. Y, por tanto, “el almirante Cristóbal Colón descubrió América”, mientras que tendríamos que decir “el Almirante presidió la entrega de medallas” y “el almirante de la Flota dictaminó...”. Y con la misma vara debemos medir al teniente de navío José Pérez, pero referirnos a él en mayúsculas cuando no digamos su nombre “el Teniente de Navío embarcó...”. En cuanto a la segunda palabra del empleo o especialidad: Capitán de Corbeta, Sargento Primero, Brigada Contra-maestre, Subteniente Condestable, etc. aunque la Academia no se define al respecto, considero que debe regirse con la misma norma que la primera: mayúscula si la primera debe serlo y minúscula en caso contrario.»

Por tanto, opino que el ministro de Trabajo (en el caso que nos ocupa: la ministra de Defensa) no firmó una Orden Ministerial sino una orden ministerial, con minúsculas, por muy ministerial que sea la orden.

Alvaro ¿se acentúa?

En el artículo citado más arriba se aclara:

«Es obligatorio el uso de la tilde en las vocales en mayúscula que tengan que acentuarse: Ávila, PERÚ, África; es más, la Ortografía de la RAE dice textualmente: “La Academia nunca ha establecido una norma en sentido contrario». Pero, claro, antes, con las máquinas de escribir, las entrañables «olivettis», no se podía, de ahí que erróneamente se considerase que las mayúsculas gozaban de una bula o privilegio al respecto.

Por tanto, salvo que en la imprenta del BOD empleen todavía «olivettis», no deben escribir Alvaro, sino Álvaro. El *Word* nos echa una mano al respecto subrayando la errata.

Jefe de Estado Mayor o del Estado Mayor

Si Su Majestad el Rey es el Jefe del Estado, ¿por qué el Jefe de Estado Mayor no es el Jefe del Estado Mayor? De hecho, nadie va destinado a Estado Mayor de la Flota, sino al Estado Mayor. Suprimir la letra «l» no es correcto.

DISPONGO: Se asigna o «se asigne»

Respetado lector: observe dos posibles soluciones:

Primera:

(...) en virtud de lo dispuesto en el punto tres del artículo segundo de la orden ministerial de 18 de febrero de 1980, sobre denominación de buques,

DISPONGO:

Se asigne el nombre de *Cristóbal Colón* a la fragata F 105 de la clase *Alvaro de Bazán* (...).

Segunda:

(...) en virtud de lo dispuesto en el punto tres del artículo segundo de la orden ministerial de 18 de febrero de 1980, sobre denominación de buques, se asigna el nombre de *Cristóbal Colón* a la fragata F 105 de la clase *Alvaro de Bazán* (...)

¿Cuál elije? Cualquiera de las dos; pero, por favor, no haga una mezcla de ambas.

Numeral

Sin duda, habrá detectado que en las dos alternativas anteriores no aparece el vocablo numeral. Leamos lo que dice el DRAE al respecto:

Numeral. (Del lat. *Numeralis*). adj. Perteneciente o relativo al número. V. adjetivo, letra, nombre.

Adjetivo numeral. El que significa número; p. ej., dos, segundo, medio, doble.

Letra numeral. f. La que representa un número, como en la numeración romana.

Nombre numeral. El que significa número; p. ej., par, decena, millar.

A la luz de lo que dice la RAE, la frase «la fragata de numeral F 105» no es correcta, pues en ella se está empleando el vocablo numeral impropriamente. Yo creo que F 105 no es ni un número ni una letra, ni, por supuesto, un numeral (porque dicho así estaríamos sustantivando un adjetivo). Lo que no cabe duda es de que se trata de un conjunto de caracteres alfanuméricos; pero, ¿hay alguna solución más corta? He buceado en el DRAE y encontré:

Letra guarismo. Signo o cifra arábiga.

Y la tercera acepción de cifra es:

Cifra. Escritura en que se usan signos, guarismos o letras convencionales, y que solo puede comprenderse conociendo la clave.

Parece que los hados del Diccionario nos vuelven a bendecir. Propongo dejar de usar numeral y emplear desde luego letra guarismo.

Desde luego. *Incontinenti*

Pero, ¿qué quiere decir ese «desde luego» que acabo de emplear? El DRAE da dos significados:

Desde luego. 1. loc. adv. Ciertamente, indudablemente, sin duda alguna. 2. p. us. Inmediatamente, sin tardanza.

El segundo advierte que es poco usado (p. us.).

Ambas son aplicables a cómo deberíamos incorporar a nuestro léxico marinerío «letra guarismo».

Pero, el 20 de abril de 1898, a bordo del crucero *Cristóbal Colón* (antecesor en el nombre de la fragata *F 105*), se celebró una Junta de Guerra en la que el almirante Cervera preguntó a los comandantes de su escuadra lo siguiente:

«En las circunstancias actuales que atraviesa la Patria, ¿conviene que esta Escuadra vaya, desde luego, a América o cubra nuestras costas y Canarias, para desde allí acudir a cualquier contingencia?»

Con ese «desde luego» don Pascual Cervera y Topete se refería a la segunda acepción. Por cierto, en aquella época usaban como sinónimo la palabra *incontinenti*, cuyo significado es:

Incontinenti. De la loc. lat. *in continenti*, inmediatamente. adv. t. p. us. Prontamente, al instante.

Es curioso que todavía figure en la última edición del DRAE, a pesar de ser un adverbio de tiempo poco usado (adv. t. p. us.).

Epílogo

Desde luego la letra guarismo no sustituirá al numeral por mucho que una orden ministerial (aunque se escriba con mayúsculas) lo disponga. El día que lo vea, *incontinenti* aplaudiré tal decisión.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





Calificación de pilotos (CALPIL) en la fragata *Blas de Lezo*.
(Foto: Comandancia *Blas de Lezo*).



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.

24.408.— Antonio de Ulloa y el efecto Gloria



El fotometeor conocido como Gloria o Círculo de Ulloa, especie de arco iris formado por la niebla, fue descrito por este prestigioso marino en el informe científico que redactó tras finalizar la expedición francesa al Perú, que en el año 1735 cruzó los Andes en compañía del también marino español Jorge Juan y los eruditos franceses Charles Marie de la Condamine y Fierre Bouger.

La observación la efectuó Ulloa en un amanecer del año 1736 en el cerro Pambamarca, al ver que su gigantesca sombra, proyectada sobre las nubes bajas que oculta-



ban el paisaje, presentaba una corona luminosa alrededor de su cabeza. Y lo más sorprendente fue que cada uno de sus compañeros vio también su sombra con el mismo halo de luz.

J. A. G. V.

24.409.—Fernando VII y la Marina



Es bien sabida la poca atención que prestó el rey felón a la mar. A él se debe la frase «Marina poca y mal pagada». La única navegación que hizo en su vida fue en una falúa, de Cádiz a El Puerto de Santa María en 1823, después de que fuera liberado por los «Cien mil hijos de San Luis».

VEDRÁ



Fernando VII.

24.410.—Fantasmas



En su trabajo para la elaboración de los presupuestos para el año fiscal 1822-1823, la Comisión de Finanzas de las Cortes informó de que «...la Comisión al tratar de estos Cuerpos —Infantería de Marina y Artillería de la Armada— no puede por menos de hacer presente a las Cortes que no aparece documento alguno fehaciente que asegure su existencia».

G. V. R.

24.411.—El culto al cargamento



Del contacto con los europeos y su civilización surgieron en Oceanía nuevos mitos de una forma espontánea y se transformaron los ya existentes para incardinar en el cosmos los recién llegados. Lo que más impresionó a los habitantes de estas islas era la gran cantidad de productos que los visitantes llevaban en sus barcos. Los nativos llegaron a la conclusión de que los europeos estaban destinados a transportar su cultura, y el término «cargamento» se transformó del inglés *pidgin* en *kago* (bienes, pertenencias, riqueza).

Creían que los occidentales poseían una magia y unos rituales especialmente eficaces para conseguir tanta riqueza e iniciaron una serie de cultos al «cargamento», con el objeto de adquirir sus conocimientos. Creían que les llegaría el *kago* de un antepasado o un dios. Vendría así una nueva era de abundancia, justicia, y libertad. Las autoridades coloniales perseguían este tipo de culto.

Durante la Segunda Guerra Mundial muchos creyeron que los japoneses habían sido enviados por un dios para ayudar a derrotar a los europeos, para que así los nativos pudiesen acceder a las fuentes secretas de *kago*. Antes de convertirse al Cristianismo, antes de la guerra, los habitantes de Vanuatu creían en la existencia de un ser llamado Karaphamum, del que procedían todas las cosas de la vida. En los años 40 empezaron a apartarse de la iglesia y a resucitar las

costumbres tradicionales; habían oído contar que un tal John Frum, encarnación de Karaphamum, era portador de una nueva era de *kago*. Una noche, en el transcurso de una ceremonia tradicional, un hombre anunció que era una manifestación de John Frum y que se produciría una catástrofe natural, tras la cual surgiría un poderoso reino; la tierra se allanaría y daría más frutos, desaparecerían la vejez y las enfermedades y no sería necesario trabajar. Los europeos se marcharían y John Frum daría dinero a todos, según las necesidades de cada cual.

Al año siguiente, con el recrudecimiento de la Guerra del Pacífico, sobrevolaron Vanuatu una gran cantidad de aviones y creyeron que los aparatos eran las naves que transportaban el *kago* y la nueva era prometida.

TAL

24.412.—El *Destructor*



La arribada a Vigo el 24 de enero de 1887 del buque de guerra *Destructor*, al mando del prestigioso marino Fernando Villaamil que había dirigido su construcción, fue presenciada por numeroso

público, ávido de conocer un buque que se decía portento de velocidad. La prensa del día siguiente relataba que era el primer buque del mundo que había realizado la travesía entre Inglaterra y España en veinticuatro horas, a una marcha sorprendente y atrevida, a pesar del mal estado de la mar, perdiendo toda la pintura de la proa.

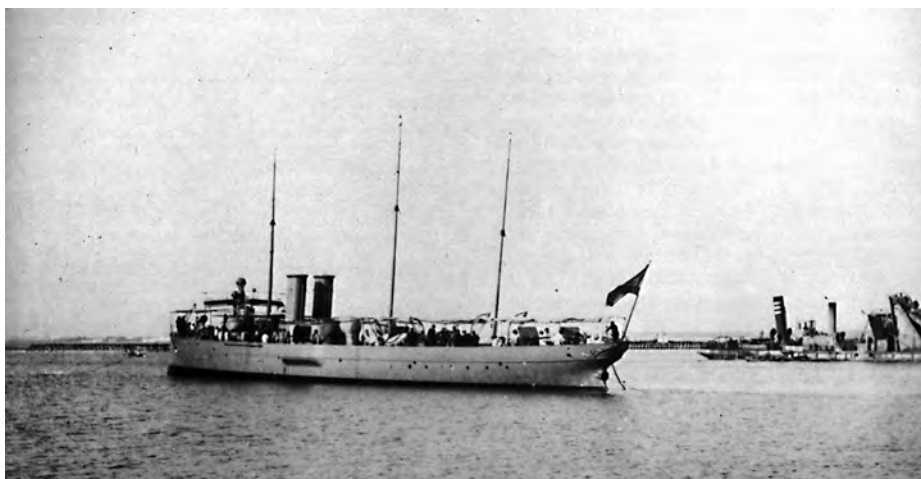
J. A. G. V.

24.413.—Cartagena



Disponía solamente de un insignificante muelle cuando ya era famoso su excelente puerto natural. Por ello su Ayuntamiento pidió en 1581 a Felipe II una galera «de desguace» para poder construir con su madera un muelle en la playa de San Leandro. Tal muelle no debió ser maravilloso, puesto que en 1596 el Ayuntamiento acordó construir otro en la marina y «en lugar bastante hondable para que lleguen las barcas...».

En 1601 volvieron los ediles a la carga, ordenando la construcción de otro muelle, más capaz que los anteriores, a un maestro genovés llamado Bartolomé.



Destructor.

Establecida en Cartagena la Capitanía General de las Galeras de España, su capitán general se hizo cargo de las obras del puerto, cuyos gastos se sufragaban, en 1721, con cargo a la Comisaría de la Cruzada. Por R. O. de 13 de junio de 1731 se aprobó un plano definitivo del puerto, destinándose a su ejecución 450 esclavos moros. En 1746 el marqués de la Ensenada puso a la firma de la Real Mano la orden de ejecución del Arsenal.

E. C.

24.414.—Bandera de España



La bandera instituida por Real Decreto de 28 de mayo de 1785 para la Real Armada, y que con los años pasaría a ser la enseña nacional de España, aparece por primera vez en el reverso de la medalla conmemorativa de la recuperación de Buenos Aires por el capitán de navío Santiago Liniers (1806), jefe del apostadero del Río de la Plata, que recuperó la ciudad e hizo prisionero al general británico Beresford y a la totalidad de sus tropas.

G. S. S.

24.415.—Antecedente



Hemos encontrado uno a la conocida frase de Cervantes:

«De todo sabían y han de saber los caballeros andantes, Sancho —dijo don Quijote—, porque caballero andante hubo en los pasados siglos que así se paraba a hacer un sermón o plática en mitad de un campo real como si fuera graduado por la Universidad de París; de donde se infiere que nunca la lanza embotó la pluma, ni la pluma la lanza.»

La reina Católica pidió a Pedro Mártir de Anglería que crease una escuela de artes liberales para enseñar a los pajes y criados de su casa, e incluso a ella misma, a apreciar las letras, proyecto que se materializó tras la



Reina Isabel de Castilla.

conclusión de la guerra de Granada y, el mismo año de ese final de la Reconquista, el buen capellán de doña Isabel escribía:

«Mi casa está todo el día llena de jóvenes nobles que, apartados de las diversiones vulgares por el estudio, están ya convencidos de que las letras, lejos de ser un obstáculo, son una ayuda en la carrera de las armas.»

J. B. N.

24.416.—China y la aplicación de sus aguas



China es, como bien sabemos, un país de larga tradición, grandioso en tamaño y el más poblado de la tierra, con 1.300 millones de habitantes. Hoy el país ocupa una posición muy de primera línea en la fabricación de productos de todo tipo. Y

rara es la ciudad de cualquier parte del mundo que no cuenta con restaurantes o tiendas de personas de aquel lugar.

Además, China ha venido manteniendo a lo largo de la historia unas formas y criterios que le dan mucha personalidad. Uno de ellos es la preferencia por los canales de navegación en vez de los caminos o carreteras. Simplemente porque los canales, además de ser vías de navegación, tienen la ventaja de proporcionar agua para los regadíos y facilitar la cría de peces en su seno que sirven de alimento. El resultado es que los canales son mucho más rentables, pues proporcionan tres beneficios: vía de paso, cultivo y comida, mientras que los caminos o carreteras sólo sirven para el paso, con el agravante de ser muy caros de mantenimiento, pues la lluvia les causa siempre daños que es preciso reparar.

Ese detalle de la pesca, en particular, ha sido motivo de inspiración de varios autores, como el francés P. Dabry de Thiersant en *La pisciculture et la pêche en Chine*, París, 1872, donde, en unas breves palabras, escribe: «En China se crían muchos peces, y también hombres». S. Wright, en *The romance of world's fisheries*, Londres, 1908, acierta al decir que allí «El número de los que pescan solo en los ríos es muy superior al de todos los pescadores del resto del mundo». Y finalmente, S. W. Williams, en *The Middle Kingdom; a survey of the geography, government, literature, social life, arts, and history of the Chinese empire and its inhabitants*, New York, 1900, aclara que «Ningún país, salvo Japón, saca tanta comida del agua».

L. C. R.

24.417.—Guantánamo



De las 700 instalaciones que Estados Unidos tiene en 120 países, la más antigua es Guantánamo, la única cuya permanencia no tiene que ser negociada con las autoridades del país en que se encuentra. El territorio en el que se asienta, de 117 km², fue entregado a perpetuidad en 1903 por el primer presidente cubano, Tomás Estrada. A



Tomás Estrada.

partir de un acuerdo de 1934 Guantánamo es cubano, pero Estados Unidos tiene completa jurisdicción y control sobre el territorio a cambio de una renta anual de 4.085 dólares que Fidel Castro, desde 1961, rechaza cobrar.

BOTAFOC

24.418.—El habla en las galeras



Fray Antonio de Guevara, predicador y cronista de Carlos I, publicó en Valladolid en el año 1539 el *Libro de los inventores del arte de marear y de los muchos trabajos que se pasan en las galeras*, fruto de los conocimientos adquiridos en sus viajes en el séquito real, que inició con la expedición a Túnez de 1535 y se prolongaron varios años. La segunda parte de la obra constituye un valioso documento sobre la vida, usos y costumbres en las galeras de la época, uno de cuyos capítulos lo dedica a describir lo que llama jerigonza que hablan en la galera, y en él deja constancia de diver-

sas voces marineras relativas a la construcción de las naves, su arboladura y velamen, maniobras, meteorología, etc., para finalizar diciendo que si «todos los vocablos extremados hubiésemos aquí de poner sería para nunca acabar».

M. R. B.

24.419.—Desembarco regio en Vinaroz



Concertadas las bodas de los hijos de S. M. el rey don Felipe II, el príncipe Felipe y la infanta Isabel Clara Eugenia, con doña Margarita de Austria y el archiduque Alberto, se verificaron los desposorios por poderes en Ferrara, por el santo padre, el día 13 de noviembre de 1598. Felipe II había fallecido en El Escorial dos meses antes y ocupaba ya el trono Felipe III. El día 28 de marzo de 1599 llegó a Vinaroz la Armada que conducía a la nueva reina, compuesta por 51 galeras engalanadas para la ocasión con vistosos gallardetes. La capitana real se atracó a un muelle de madera cubierto de tapicería, por el cual bajó S. M., recibéndola con



Felipe III.

gran pompa el arzobispo de Sevilla y la comitiva de nobles enviada por el rey; en Muviedro (Sagunto) encontró a su joven esposo. El día 4 de mayo salieron los reyes de Valencia para Barcelona, haciendo el viaje, alternativamente, por tierra y mar, por ser el terrestre muy incómodo en algunos trayectos, como el de Tortosa a Tarragona «cuyo territorio es por su naturaleza desierto y lleno de peñascos y ásperas montañas».

E. C.

24.420.—Blindaje



Según Vallín Bustillo (1893), una primicia en el blindaje de barcos se encuentra en la galera *Santa Ana*, armada por los caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén, que llevaba una coraza de plomadas fijadas con clavos de cobre cuando participó en la expedición organizada por Carlos V contra Barbarroja en 1535. Gracias a esa coraza la galera no sufrió la más pequeña avería, aunque fue el blanco de muchos proyectiles.

L. C. R.

24.421.—31 de diciembre



Si no se especifica el año, ésta es la fecha para celebrar, con más o menos entusiasmo, la llegada de un nuevo año que siempre esperamos más propicio que el que se está extinguiendo, pero en ocasiones recordamos la fecha relacionada a un año concreto por una experiencia personal; por ejemplo, quienes estábamos a bordo, recordamos que el minador *Júpiter*, en el instante del cambio de 1964 al 65 navegaba de Panamá a Puerto Rico; también un fin de año, en la década de los 80, el destructor *Gravina* salía a la mar con temporal ante una situación de emergencia de otro buque, y así la lista de casos similares se haría interminable. En otro orden de cosas, la noche del 31 de diciembre de 1874 fue de intensa actividad en el Ayun-

tamiento de Ferrol; a las ocho menos cuarto de la noche el alcalde, Joaquín Romero, recibía un telegrama del ministro de Gobernación comunicándole la proclamación de Alfonso XII como rey de España y la constitución de un Ministerio de la Regencia presidido por Cánovas del Castillo, lo que provocó la inmediata reunión del Ayuntamiento y la comunicación de la trascendental noticia al capitán general del Departamento, Nicolás Chicarro, quien empezó inmediatamente a preparar una vibrante alocución de fe monárquica que iba a dirigir el día 3 de enero.

P. G. F.

24.422.—Instrucciones reservadas al espía Jorge Juan



La red de espionaje que el marqués de la Ensenada organizó en la década de los 40 del siglo XVIII estuvo formada, entre otros, por varios marinos. Traemos hoy a colación parte de una instrucción reservada que le pasaba el marqués a Jorge Juan: «...procurará por la maña y en el mayor secre-



Jorge Juan y Santacilia.

to posible adquirir noticias de los constructores de más fama en la fábrica de navíos de esa corona (la inglesa)... con el disimulo de una mera curiosidad formará y emitirá planos (de los arsenales) y de sus puertos... en caso de que sea preciso dar noticias, las pondrá en cifra, sirviéndose de la que acompaña esta instrucción, con la precaución de que no ha de firmar ni haber en ella palabra clara, sino puros números...». Sigue la instrucción con muy curiosos y detallados párrafos. Para no alargar la miscelánea sólo añadir que para su misión contaba nuestro querido y valiente marino con un presupuesto mensual de 8.100 reales de vellón.

A. A. M.

24.423.—Impuestos, costumbre y corrección política



Al comienzo de 1815 se adeudaba a los oficiales de los departamentos de Ferrol y Cartagena un promedio de 58 mensualidades, sin que el Estado tuviese posibilidad alguna de pagarlas. Para paliar esta situación, por Real Orden de 2 de octubre de ese año se establecieron los siguientes impuestos: dos maravedís por cada cuartillo de vino y 16 por cada uno de licor consumido en Galicia, Asturias, Santander y Vascongadas; cuatro por cada libra de arroz consumida y tres reales por arroba vendida en las provincias de Murcia, Cataluña, Valencia y Baleares. También se decidió gravar a los habitantes de la Isla de León, El Puerto de Santa María y Jerez cada vez que asistieran a los toros y el teatro, ya que por Real Orden de 29 de julio del mismo año se cargaron las entradas a dichos espectáculos con un real y con medio, respectivamente, para rehabilitar los cuarteles de El Puerto de Santa María y la Población de San Carlos.

Parece que el ministro de Hacienda tenía tanta seguridad en su conocimiento de las costumbres de según qué ciudadanos como poca preocupación por lo que hoy llamaríamos ser «políticamente correcto».

G. V. R.

24.424.—Faros



En febrero de 1894 comenzó a funcionar el nuevo faro de cabo Villano en la costa occidental de Galicia, a 100 metros sobre el nivel del mar. Es el primero de España iluminado con luz eléctrica, según proyecto del ingeniero Francisco Lizárraga. La potencia luminosa del foco, situado sobre una torre octogonal de 25 metros de altura y una escalera espiral interior de 125 escalones, le permite un alcance de 26 millas.

J. A. G. V.

24.425.—Méritos probados



Por Real Decreto de 19 de julio de 1817, publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 72, Fernando VII concedió la Gran Cruz de la Real y Distinguida Orden de Carlos III al secretario de Despacho de

Gracia y Justicia don Juan Lozano de Torres «...en premio de haber publicado el embarazo de la Reina mi Augusta Esposa...».

G. V. R.

24.426.—Crujía



Hoy día se entiende por crujía la línea central de una cubierta, en el sentido proa-popa y paralela a la quilla. Pero en las galeras se denominaba así al espacio libre o corredor de popa, entre los bancos de los remeros. Pasar crujía era el castigo que recibían los delincuentes en las galeras, consistente en recorrerla de popa a proa, entre los bancos de los forzados, recibiendo de éstos golpes de rebenque, que eran unos látigos de cuero o cáñamo embreado. Por esta razón hoy día, cuando alguien pasa un trance amargo o se halla en una situación difícil o penosa, se suele decir que «sufre o pasa una crujía».

M. R. B.





COMANDO EN EL MAR DE CHINA

En *Comando en el mar de China* (Robert Aldrich, USA, 1970) la acción —que es tremenda, dura y persistente a lo largo de la película— traslada al espectador a escenarios del Pacífico. Corre el año de 1942 y la Segunda Guerra Mundial, ahora un frente totalmente abierto con la participación americana tras los acontecimientos de Pearl Harbor, está en pleno apogeo. Mientras Europa se desangra y los ejércitos de Hitler comienzan a tener problemas serios, el Pacífico es el extraordinario escenario donde se ubican las más duras batallas navales. Parte fundamental del conflicto se desarrollará en el

entorno de estas aguas. Así, en la cinta que comentamos el objetivo es ocupar una isla próxima a las Nuevas Hébridas, con los japoneses dispuestos a conservar un territorio que desde el punto de vista estratégico consideran fundamental. La misión recaerá en manos de uno de los principales protagonistas de la película, un teniente al servicio del espionaje del ejército, de experiencia e inteligencia comprobadas en diversas misiones realizadas anteriormente con éxito rotundo. Acostumbrado a los retos difíciles, nuestro hombre planifica la acción. Es la persona idónea para ejecutar la orden recibida. Una tarea



no tan fácil como era de esperar, que tiene su riesgo y su emoción, ya que la acción se desarrollará en la jungla, donde las guerrillas actúan sin previo aviso. En este aspecto, *Comando en el mar de China* no se aparta de los clásicos convencionalismos de las películas de aventuras bélicas, género fundamental en la historia del cinema americano, y que actualmente ha quedado como reliquia, como el evanescente recuerdo nostálgico que marcó época, ya que ahora rodar películas de guerra parece ser que está fuera de lugar. Como historias de romanos (el ejemplo de *Ágora*, de Alejandro Amenábar, es la excepción

que confirma la regla), musicales o *westerns*. Géneros, modas, tendencias, innovaciones técnicas, revolución industrial y tecnológica justificaron que, lentamente, el llamado cine de géneros desapareciera de la línea del horizonte cinematográfico.

A principios de los setenta las películas ambientadas en guerras todavía tenían su justificación. Y sería el propio Robert Aldrich (1918-1983) quien años más tarde rodara una de sus obras esenciales, la ya mítica *Doce del patíbulo*. El autor de *Apache* abordó la película con voluntad y ambición. Se rodeó de guionistas de prestigio, como Lukas Heller y Robert Sherman. Había que encajar las diversas piezas que conformaran la historia original que inspiraría la cinta, logrando una realiza-

ción perfecta. Con gran dominio de los escenarios, la ambientación retrata a la perfección sus intenciones primordiales. Contó con un reparto de actores excepcional: Michael Caine, Henry Fonda, Cliff Robertson, Harry Andrew y Ken Takakura, que refuerzan en todo momento la intensidad sin límites de la historia. Además de la perfecta ambientación geográfica, el clima psicológico retrata fielmente los rasgos y perfiles de la personalidad de los personajes que intervienen en *Comando en el mar de China*. Un trabajo, pues, del director más que notable, con la resolución, magnífica, de algunas de las

más difíciles secuencias, que soluciona con tino y pericia. Sin duda una de sus mejores películas.

La filmografía de Robert Aldrich es muy prolífica. Algunas de las mejores películas en la década que va de los cincuenta (debuta en 1949 con *World for Ranson*, no estrenada en España) hasta los setenta largos llevan su inconfundible firma, ya sea en el musical, aventuras del oeste, cine negro, melodrama o cine social. De entre sus numerosas aportaciones

se podrían destacar películas de altos vuelos, como por ejemplo *Apache*, *Veracruz*, *El beso mortal*, *El cuarto poder*, *El gran cuchillo*, *Attack*, *¿Qué fue de Baby Jane?*, *El vuelo del Fénix*, *La leyenda de Lylah Clare* o *La venganza de Ulzana*.

Una obra, compacta y sobria, a considerar.

Toni ROCA



En el medio
submarino
soluciones
amenazas



www.saes.com.es

20 de SAES
años
de misiones de paz

SAES dispone de la tecnología para vencer esta amenaza.

El medio submarino necesita soluciones especiales, que sólo una empresa con el máximo nivel tecnológico puede ofrecer. SAES es la única empresa española especializada en el entorno submarino, con una gran flexibilidad para ofrecer soluciones a medida. Sus equipos están instalados en submarinos, buques de superficie, aviones y helicópteros de patrulla marítima e instalaciones de tierra.

SAES. Especialista español en electrónica submarina.



ODAS Y OLAS

Este bello poema tuvo una notoria difusión por haberlo recitado el general MacArthur cuando al cumplir setenta y cinco años fue preguntado sobre qué podía recomendar a los jóvenes militares, dada su larga experiencia en la carrera de las armas. El general no citó al autor, por lo que le fue atribuido. En realidad había sido escrito por Samuel Ullman, natural de Birmingham, Alabama, a la edad de 72 años, que murió sin saber que sería recitado por políticos y generales, y leído con entusiasmo por gentes de todas partes del mundo.

DE LA JUVENTUD

«La juventud no es una época de la vida, es un estado de la mente.
Es un temperamento de la voluntad, una cualidad de la imaginación, el vigor de las emociones, el predominio del valor sobre la timidez, del apetito aventurero sobre la comodidad.

Nadie envejece por el mero hecho de vivir un cierto número de años; los humanos envejecen por desertar de sus ideales.

Los años arrugan la piel, pero la falta de entusiasmo arruga el alma.
El pesar, la duda, la propia desconfianza, el temor y la desesperanza representan esos largos años que doblan la cabeza y hacen que el espíritu muerda el polvo.

Igual a los setenta que a los dieciséis,
existe en el corazón de todo ser el amor por lo admirable,
la dulce admiración por las estrellas
y por las cosas y pensamientos que brillan como la luz.
El valeroso desafío a los acontecimientos,
el infalible apetito infantil por lo que ha de venir después
y el goce del juego de la vida.

Eres tan joven como lo sea tu fe y tan viejo como lo sea tu duda;
tan joven como tu confianza en ti mismo y tan viejo como tu temor;
tan joven como tu esperanza y tan viejo como tu desesperación.

Mientras tu corazón sea capaz de recibir
los mensajes de la belleza,
del ánimo, del valor, de la grandeza
y del poder de la tierra,
del hombre y del Infinito, serás joven.

Cuando no seas capaz de hacer tuyos esos mensajes y el centro de tu corazón
se haya cubierto con las nieves del pesimismo
y los hielos del cinismo,
será cuando verdaderamente habrás envejecido,
y quiera el Señor, entonces, tener piedad de tu alma.»

Y pensando que sería más hermoso conocer el verso original del autor, lo incluimos a continuación:

*Youth is not a time of life—it is a state of mind.
It is not a matter of red cheeks, red lips and supple knees.
It is a temper of the will; a quality of the imagination; a vigor of the emotions;
it is a freshness of the deep springs of life.*

*Youth means a temperamental predominance of courage over timidity, of the
appetite for adventure over a life of ease.
This often exists in a man of fifty, more than in a boy of twenty.
Nobody grows old by merely living a number of years; people grow old by
deserting their ideals.*

*Years may wrinkle the skin, but to give up enthusiasm wrinkles the soul.
Worry, doubt, self-distrust, fear and despair—these are the long, long years
that bow the head and turn the growing spirit back to dust.*

*Whether seventy or sixteen, there is in every being's heart a love of wonder;
the sweet amazement at the stars and starlike things and thoughts; the undaun-
ted challenge of events, the unfailing childlike appetite for what comes next, and the joy
in the game of life.*

*You are as young as your faith, as old as your doubt; as young as your self-
confidence, as old as your fear, as young as your hope, as old as your despair.*

*In the central place of your heart there is a wireless station.
So long as it receives messages of beauty, hope, cheer, grandeur, courage, and
power from the earth, from men and from the Infinite—so long are you young. When
the wires are all down and the central places of your heart are covered with the snows
of pessimism and the ice of cynicism, then are you grown old, indeed!*

A. ARTAL DELGADO

La Mar en la Filatelia



EL MORRO DE LA HABANA

En 1589, hace 420 años, comenzó la construcción del castillo de los Tres Reyes de El Morro de La Habana, que es la más emblemática de las fortalezas cubanas. Ubicado en el extremo exterior de la orilla oriental de la canal de entrada, con su esbelto faro, es uno de los símbolos de identidad de la capital caribeña, constituye una de las imágenes más conocidas de La Habana y suele aparecer en sellos de correos.

Desde los primeros tiempos de la colonización se hizo sentir la necesidad del castillo,



Mapa de Cuba en un sello cubano de 1973.



Centenario de la bandera cubana (1850-1950). La bandera cubana en El Morro de La Habana el 20 de mayo de 1902 en un sello emitido por la República de Cuba en 1950.



Hoja bloque emitida en 1984 y dedicada a los vapores correo de la Compañía Trasatlántica. En la parte derecha del sello aparece el faro de El Morro.

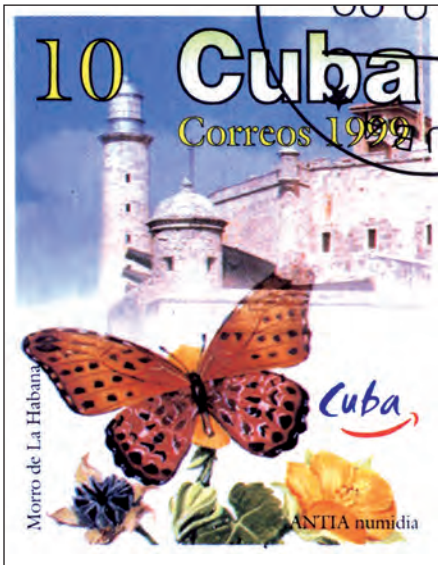
e incluso la del faro, cuyo origen es anterior al del castillo. Cuba era uno de los principales puntos de llegada y partida de los convoyes de la Carrera de Indias, con galeones que recalaban procedentes de España con colonos, aperos, herramientas, azogue y otras mercancías, y zarpaban hacia la metrópoli



Vista del puerto de La Habana en un grabado del siglo XVIII. En primer plano, el castillo de San Salvador de la Punta, y al fondo, el castillo de los Tres Reyes de El Morro. Sello emitido por España, en 1987.



Cartel de «Carifesta 79» con el faro de El Morro en un sello emitido por Cuba en 1979.



El Morro de La Habana y mariposa *antia numidia* en un sello cubano de 1999.

cargados de plata, oro, piedras preciosas y productos manufacturados. Aquellos convoyes eran unas excelentes presas para piratas y enemigos de España, hubo que protegerlos con barcos de guerra, y en Cuba fueron necesarias defensas portuarias y torres que sirvieran de guías a los barcos que recalaban en la zona y que actuaran como vigías para avisar de la aproximación de barcos enemigos. Aquella necesidad aumentó cuando la corte española decidió convertir La Habana en el punto de reunión de los convoyes que partían hacia España. (Un sello español de 1987 reproduce un grabado del siglo XVIII que representa el puerto de La Habana y sus fortificaciones).

Uno de lo primeros faros, que al principio no era más que una torre rudimentaria, fue construido en 1563 sobre el promontorio de la margen este de la bahía, conocido como El Morro. Pero como el tráfico marítimo se intensificaba y las amenazas que pesaban sobre el puerto iban en aumento, se decidió fortificar El Morro y, en el sitio del faro, en 1589 comenzó la construcción del castillo de

los Tres Reyes de El Morro, que finalizó en 1630. Fue obra del ingeniero militar italiano Juan Bautista Antonelli. Es de planta poligonal irregular por tener que adaptarse al escarpado terreno, y en varias ocasiones fue decisivo para preservar a La Habana de ataques de corsarios y piratas.

En uno de sus baluartes se levantó un torreón, bautizado el Morrillo, que fue utilizado como nuevo faro, vigía y torre de señales, para avisar con toques de campana de los barcos que se aproximaban. Aquella torre siguió prestando sus servicios hasta el 1762, en que durante la guerra con Inglaterra el castillo fue heroicamente defendido por el capitán de navío Luis de Velasco, y la torre resultó destruida. Mientras el castillo resistió, los atacantes no pudieron apoderarse de la ciudad, y sólo lo lograron cuando después de varias semanas de asedio pudieron entrar en la fortaleza tras la explosión de una mina colocada bajo sus muros, en una acción en la que resultaron muertos Velasco y Vicente González, entre otros.

España recuperó La Habana y sus castillos tras la Paz de París de 1763. El Morro fue reparado y reforzado, y en el sitio donde estaba el Morrillo, en 1764 se levantó un faro provisional alimentado con leña, que resultó poco fiable y de escaso alcance. Para mejorar el servicio, en 1795 se estudió la construcción de otro faro de mejores características y mayor alcance, acorde con la importancia y movimientos del puerto caribeño, tomando como punto de partida para su diseño el recién inaugurado faro de San Sebastián en



Tarjeta máxima con el castillo y faro de El Morro y matasellos de 1949.



Centenario del levantamiento de la torre del faro de El Morro (1844-1944). Sello emitido por Cuba en 1944.

Cádiz. Era época de grandes y rápidos cambios tecnológicos, que también afectaron al faro de El Morro, que en 1818 recibió un fanal de gas, sustituido en 1824 por otro con lámpara de aceite.

Pero el tráfico marítimo continuaba en aumento, lo que unido a problemas técnicos del faro y a su envejecimiento dio lugar a continuas protestas de barcos de guerra, mercantes y autoridades —empezando por un informe dado en 1839 por el comandante general de Marina Juan Bautista Topete—, corroboradas en 1843 por la junta creada para su estudio. Se analizó el problema, y en 1844 comenzó la construcción de un nuevo faro

con los últimos adelantos técnicos. El levantamiento de la torre finalizó aquel mismo año —su centenario fue conmemorado en un sello cubano de 1944—, y el 24 de julio de 1845 entró en funcionamiento alimentado por aceite de colza, con 18 millas de alcance. En 1928 pasó a ser alimentado por gas acetileno, y en 1945, en su centenario, se hizo eléctrico. Y así sigue, con un alcance de 25 millas, dando la bienvenida a los barcos que recalcan en La Habana y despidiendo a los que se alejan de la bahía.

En uno de los niveles altos del castillo también se instaló una estación semafórica, con una excelente vista sobre la bahía y el mar abierto, que con banderas y luces cumple su misión de control, apoyo y ayuda al tráfico marítimo de la zona.

En 1986 se inició la restauración y limpieza de El Morro, y pasó a formar el Parque Histórico Militar Morro-Cabaña, junto con la fortaleza de la Cabaña, situada relativamente cerca. Efectuar un recorrido por sus murallas, plazas, pasillos, pasadizos y recintos interiores es una excelente forma de revivir la historia, que con frecuencia se puede combinar con actividades culturales y artísticas que tienen lugar en el propio castillo.

Hoy el castillo y el faro de El Morro forman una de las principales atracciones turísticas de La Habana, como aparece en un sello cubano de 1991 dedicado al turismo. Compone un viejo recuerdo del poder militar, naval, económico y colonial de la España de otros tiempos, y forma una bella estampa habanera que es difundida por todos los medios. Como muestra, basta echar una ojeada a los sellos emitidos sobre todo por Cuba, en los que aparece El Morro como motivo principal, o como parte de una escena relacionada con la vida y la historia de la isla y de su capital.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Balso por chicote de dos y de tres senos

El nudo *Balso por chicote* es el que se hace por el extremo de un cabo formando varias cocas o senos, dos o tres normalmente.

Historia

A partir de 1450, cuando los portugueses comienzan las exploraciones por el Atlántico, el tipo de buque evoluciona. Con el desarrollo de la navegación y la evolución de las técnicas de construcción de buques, los sistemas de aparejado y arboladura también progresan. Se desarrollan nuevas formas de amarre y nuevos nudos para las diversas faenas marineras a bordo. El resultado es una evolución de los nudos ya existentes hacia otros nuevos, mejores y más seguros. Este nudo viene descrito en la lámina número 66 (vueltas, nudos y grupos) del libro del marqués de la Victoria (1), en la que vienen varios tipos de balso o balzo empleados para guindar a los marineros a la cofa o a los costados del navío.

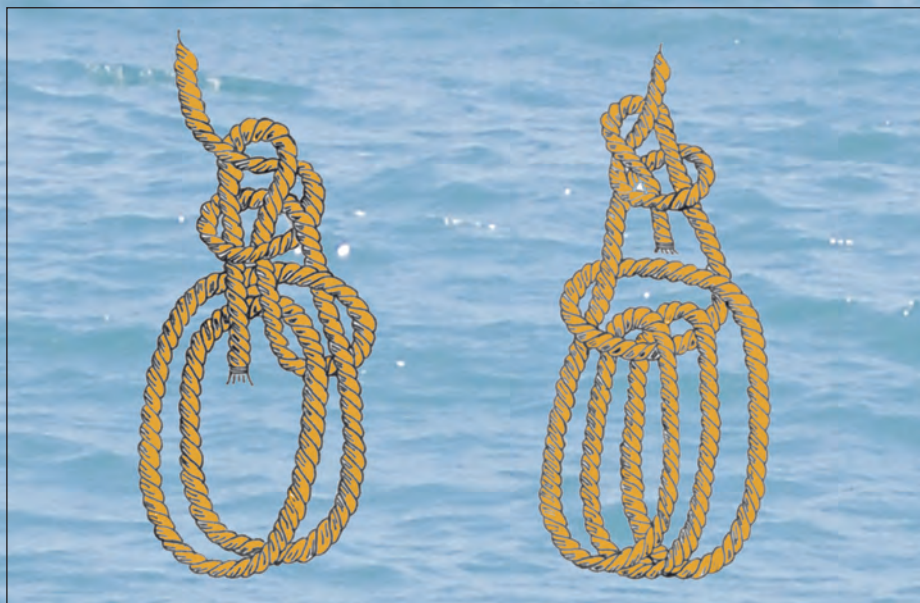
Etimología

Es una derivación del *as de guía* o *balso*, y al añadir las palabras «por chicote» se testimonia que su apriete se realiza sobre el extremo del cabo.

Confección del nudo y usos más comunes

Es otro tipo de nudo empleado para alzar/descender pesos o personal por la arboladura o por el costado de las naves. También sirve como elemento de sujeción de materiales que deban estar colgados, como las guindolas, aunque

(1) NAVARRO, Juan José (marqués de la Victoria): *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna*. Cádiz 1719.



De izquierda a derecha: *balzo por chicote de dos senos* y *balzo por chicote de tres senos*.

existen métodos específicos de amarre para este uso. En escalada también es útil durante las labores de salvamento.

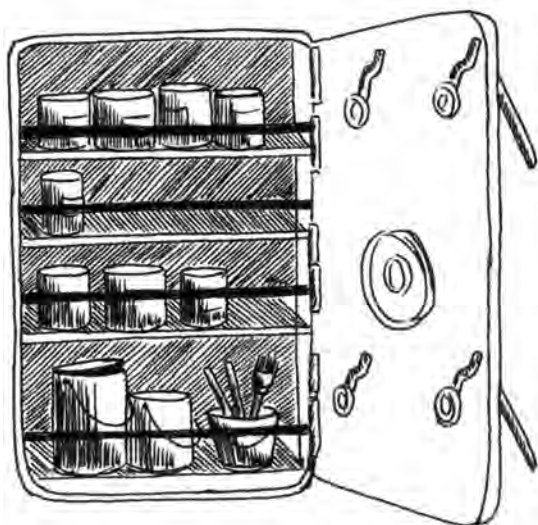
La confección del nudo es sencilla: se hacen dos o tres cocas con el seno del cabo; se pasa el chicote alrededor de las cocas y se ata con un as de guía sobre el firme, de forma que quede como en la figura. El que tiene tres cocas es más seguro que el de dos, pues reparte la tensión.

Otras denominaciones

En italiano se denomina *balzo*, *volta*; en inglés, *bowling upon the end of a rope*; en francés, *nœud de chaise*; en alemán, *palstek*; y en portugués, *balzo por fim*.

Juan OZORES MASSÓ





Pañol de Pinturas

FRANCISCO SEGURA LACRUZ

Hace no muchas fechas, hablando con mi querido amigo y respetado almirante Julio Albert sobre las crónicas que van apareciendo en el *Pañol de Pinturas*, me comentó que un compañero suyo era autor de numerosos cuadros de gran calidad; pues esa persona protagoniza hoy nuestro *Pañol* y, como se decía antiguamente, ¡a fe mía! que Julio Albert hablaba de un notable artista.

Esta entradilla refleja una circunstancia que Francisco Segura, capitán de navío en situación de retiro, no comparte, pues su modestia le impide presumir de sus obras, de las que yo he visto solamente las reproducidas en nueve fotografías que me ha enviado.





En esas reproducciones podemos observar marinas, paisajes y bodegones, y en todas ellas se aprecia un buen dibujo, base imprescindible — como hemos repetido constantemente — para conseguir un resultado de calidad. Apoyado en ese dibujo, su pintura es claramente figurativa, con un colorido equilibrado que nos muestra los temas que representa tal como son, que definen un consolidado oficio.

Nos comenta que, embarcado en el destructor *Almirante Antequera*, entró en el camarote del jefe de Máquinas que en ese momento estaba pintando un pequeño cuadro; sintió curiosidad, y después de explicarle cómo se hacía, el propio jefe de Máquinas le prestó la caja con las pinturas y unos pinceles, elementos

con los que (según dice Segura) emborrónó un pequeño cartón, y cuyo resultado fue del agrado de su mujer, que clandestinamente se lo enseñó a un célebre pintor cartagenero, Vicente Ros, quien le insinuó que fuera a su estudio, donde impartía clases de pintura, donde, según el maestro, debería comenzar con lápiz, seguir con carboncillo, pasar a la acuarela y terminar con el óleo.

Se adivina un gran sentido del humor en Francisco Segura, pues a su maestro le dijo que lo que quería era «poner cosas en las paredes de su casa», y fiel a ese deseo dibujó una lámina a lápiz y sin más se metió con el óleo.

A medida que se implicaba más con la pintura, se alejaba más de su

aguda inclinación al tabaco, y los pitillos se consumían sin haber dado una chupada, con una sensación al mismo tiempo de no saber en qué momento del día se encontraba.

Como nos ha pasado a muchos de los que estamos metidos en esta faceta del arte, nuestros destinos nos han impedido dedicar todo el tiempo que quisiéramos a la pintura, situación por la que también pasó nuestro protagonista de hoy, que dejó la afición por motivos profesionales. Pasados algunos años de este parón, sus hijos le regalaron todo lo necesario (caja de pinturas, pinceles y un caballete) con la exigencia de que siguiera pintando. Pero pese a sus buenos deseos no lo pudo hacer. Cuando dejó los barcos empezó de





nuevo con entusiasmo en este quehacer artístico, hasta que, después de sufrir un infarto de corazón, lo abandonó todo.

A pesar de estas circunstancias adversas nos comenta Segura que tiene cinco hijos y que cada uno tiene setenta y dos cuadros; añadiendo que para familiares y amigos pintó cien, lo que nos lleva a un total de, al menos, cuatrocientos sesenta obras. Con la modestia a la que hice alusión al comienzo de esta crónica, Segura dice: «que si los tienen colgados es por razones de amistad y no por otra cosa». También nos comenta que ha disfrutado con la realización de sus cuadros, pero asegura que todos ellos son «basurables». Con todo mi afecto tengo que llevar la contraria a mi amigo y respetado compañero, pues

por lo que he visto, están colgados porque son buenos, y de «basurables», nada.

En los años 80 participó en tres concursos que organizó el Club Naval de Oficiales de Cartagena, obteniendo en los mismos un primer y un tercer premio, así como una mención honorífica.

Termino ya con la satisfacción de haber «estibado» en este *Pañol* a nuestro pintor de hoy, Francisco Segura Lacruz. Mi admiración por su ingente obra y un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA).—El 1 de octubre comenzó la fase de organización del próximo contingente FIMEX B-H IX, cuya fase de concentración está prevista entre los días 22 de noviembre y 6 de diciembre en San Fernando (Cádiz). La fecha de relevo de ambos contingentes está prevista en el periodo comprendido entre el 7 y el 18 de diciembre.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo 06-finalización).—La Armada continúa con su participación en la operación NOBLE CENTINELA aportando diversas unidades al dispositivo aeronaval que se estableció en aguas de Canarias y



Operación ALTHEA. Sección de Reconocimiento de Infantería de Marina adiestrándose en Bosnia. (Foto: F. Soto).

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 octubre participaron en la misión los patrulleros *Grosa*, *Medas* y *Tagomago*.

Operación ATALANTA (23 enero 2009-finalización).—La Fuerza Operativa TF 465 se encuentra compuesta por la fragata holandesa *Evertsen* como buque insignia y los escoltas *Canarias* (España), *Germinal* (Francia), *Bremen* y *Karlsruhe* (Alemania), *Fridtjof Nansen* (Noruega), *Adrias* (Grecia) y *Louise Marie* (Bélgica), así como el buque francés de aprovisionamiento *Somme*. Cuenta también con medios aéreos: un avión *P 3* español de patrulla marítima, un *P 3C* alemán

y un *ATL 2* francés, que actúan en diferentes zonas del área de operaciones. La fragata *Canarias* efectúa labores de vigilancia en las proximidades del pesquero *Alakrana*, secuestrado por piratas somalíes y fondeado frente a las costas de Somalia.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (5 de octubre-15 de noviembre).—El submarino *Tramontana* se incorporó a la operación a mediados de octubre y procedió a efectuar patrullas en la zona asignada.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG-1).—El buque de apoyo *Patiño* y la fragata *Méndez Núñez* efectuaron escalas en Mahón y La Valetta (Malta), integrados en esta agrupación OTAN, en la que llevaron a cabo destacamentos en apoyo de la Opera-



Submarino *Tramontana* saliendo para incorporarse a la Operación ACTIVE ENDEAVOUR.
(Foto: A. S. Grille Romero).



Fragata *Navarra* en aguas de Cádiz. Tomó parte en el ejercicio LOYAL MIDAS 09.
(Foto: A. Galán Cees).

ción ACTIVE ENDEAVOUR. Tras una escala en Lisboa a finales de octubre iniciaron el tránsito de regreso a la base.

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La fuerza se encuentra formada por el buque de mando italiano *Granatiere* y los cazaminas *Duero* (España), *Chioggia* (Italia), *Fulda* (Alemania), *Evniki* (Grecia) y *Alanya* (Turquía). Tras llevar a cabo operaciones en el canal de Malta, el grupo efectuó escala en el puerto de Souda (Grecia) a mediados de octubre.

Ejercicios

LOYAL MIDAS 09 (18 de septiembre-2 de octubre).—Ejercicio de la Alianza Atlántica realizado en el Mediterráneo occidental, programado por el Mando Conjunto de Lisboa y conducido por STRIKEFORNATO, cuya finalidad era el adiestramiento de la Fuerza de Respuesta OTAN NRF 14. Partici-

pó la fragata *Navarra*, que se incorporó al ejercicio tras la ceremonia de relevo de mando de la EUROMARFOR en Lisboa, asistiendo a las actividades preparatorias del ejercicio en el puerto de Tolón.

FAMEX 09 (5-23 de octubre).—Ejercicio de la Fuerza de Acción Marítima efectuado en aguas nacionales bajo el mando de ALMART, que contemplaba una docena de puestos diferentes enlazados y coordinados por el NCAGS, y en el que participaron unidades de la Armada, Ejército del Aire, unidades de otros países, agencias gubernamentales y no gubernamentales. La participación de la Armada constó de las siguientes unidades: patrulleros *Serviola*, *Centinela*, *Infanta Elena*, *Infanta Cristina*, *Cazadora* y *Vencedora*, transporte ligero *Contramaestre Casado*, BSR *Neptuno*, remolcadores *Mahón* y *La Graña*, BA *Mar Caribe*, patrulleros *Laya*, *Ízaro*, *Tabarca*, *Dragonera*, *Toralla*, *Formentor* y *P 114* y la Unidad de Buceo de Cádiz.

TAPON 09 (15-23 de octubre).—Ejercicio cuya finalidad es adiestrar a mandos, estados mayores y fuerzas navales en la ejecución de operaciones de seguridad marítima, anfibias y de guerra asimétrica en una situación de crisis internacional de corte actual, dentro de un escenario ficticio, con la integración de los medios y capacidades previstos en la nueva estructura de la Fuerza. Durante la fase táctica se contemplaba una acción expedicionaria. El ejercicio se llevó a cabo en aguas del mar de Alborán y golfo de Cádiz, contando con la participación de los siguientes mandos y medios, complementados con unidades y medios de la OTAN y de nuestros ejércitos de Tierra y Aire:

— Estados Mayores de la Flota, SPMARFOR, GRUFLOT y BRIMAR.

— Unidades de la Armada: BAA *Galicia* y *Castilla*, fragatas *Numancia*, *Navarra*, *Álvaro de Bazán* y *Blas De Lezo*, submarino *Siroco*, buque de mando de MCM *Diana*, cazaminas *Segura*, *Turia* y *Tambre*, petrolero *Marqués de la Ensenada*, diversos patrulleros

de la Fuerza de Acción Marítima, BRIMAR, UGNE y aeronaves de la FLOAN.

CARTAGO 09 (23-25 de septiembre).—Ejercicio que se desarrolló en aguas de Cartagena y de Almería, en el que se simulaba el rescate de la dotación de un submarino hundido. Unidades de Salvamento Marítimo y de la Armada actuaron conjuntamente para homogeneizar criterios operativos y de coordinación en supuestos de rescates de buques hundidos. Por parte de la Armada participó el *Galicia*, que actuaba como buque de mando y control y hospital flotante para atender a los rescatados, así como el submarino *Tramontana* que lo hacía como «blanco» del ejercicio, simulando su hundimiento frente a las costas de Almería. Colaboraron el buque de rescate *Neptuno* y los cazaminas *Sella* y *Duero*. La sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) participó con el buque polivalente *Clara Campoamor*, el patrullero *Guardamar Calíope* y una embarcación de salvamento marítimo. Este ejercicio se enmarca dentro del plan anual de salvamento marítimo



Ejercicio CARTAGO 09 de salvamento submarino. (Foto: A. Ortigueira Gil).



Salida del BIO *Las Palmas* para la XIII Campaña Antártica. (Foto: A. Arévalo)

y las distintas colaboraciones con otros organismos con competencias marítimas.

Adiestramiento

Diana (28 septiembre-9 octubre).—Obtuvo la certificación de la Calificación Operativa (CALOP) en aguas próximas a Cartagena. Durante esta certificación se contó, en diversas fases, con la colaboración del BAC *Patiño*, MHC *Tambre*, Unidad de Buceo de MCM, un helicóptero de la 5.ª Escuadrilla y otro de la Sexta.

Patiño (28 de septiembre-6 de octubre).—Se sometió en la CEVACO al adiestramiento y evaluación correspondiente para ampliar el ciclo operativo del nivel A2, realizando en Rota y aguas del golfo de Cádiz.

Marqués de la Ensenada (8-9 de octubre).—Salió a la mar para llevar a cabo adiestramiento propio y ambientación de nuevo comandante en aguas próximas a Rota.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Las Palmas (5 de octubre 2009-10 de abril 2010).—Salió de Cartagena el lunes 5 de octubre para comenzar su XIII Campaña Antártica. Durante ésta utilizará los tradicionales puertos de Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile) como lugares de apoyo logístico, y prestará su apoyo a 18 proyectos científicos que abarcan diversos aspectos, desde la biología al cambio climático, pasando por la geología, vulcanología o meteorología.

Hespérides (25 de agosto-13 de noviembre).—Entre el 25 de agosto y el 5 de septiembre realizó la Campaña «Marbanga», cuya finalidad era efectuar levantamientos continuos geofísicos en el margen occidental del banco de Galicia. Entre el 15 de septiembre y el 9 de octubre participó en el proyecto «Hermes», cuya finalidad era el estudio del desarrollo del ecosistema y la biodiversidad a lo largo de los márgenes continentales profundos de Europa. Y desde el 17 de octubre hasta el 11 de noviembre está realizando



Pruebas de mar del BAC *Cantabria*. Prueba *CRASH STOP* (de todo adelante a todo atrás).
(Foto: M. Bravo García).

la Campaña «Orca», cuyo fin es el estudio oceanográfico de la zona comprendida entre los paralelos 37° y 29,5° Norte y los meridianos 024,5° y 009° Oeste.

Cantabria (5-9 de octubre).—Realizó las pruebas de mar en aguas de Cádiz. Dichas pruebas incluyeron, entre otras, la comprobación de las plantas propulsora y eléctrica, así como del sistema de combate y las comunicaciones. Para comprobar su capacidad de aprovisionamiento en la mar, principal misión del buque, colaboró en las pruebas la fragata *Victoria*. Construido por Navantia en su astillero de Puerto Real (Cádiz), el *Cantabria* tuvo su puesta de quilla el 18 de julio de 2007 y fue botado el 19 de julio del año siguiente.

Vigilancia marítima

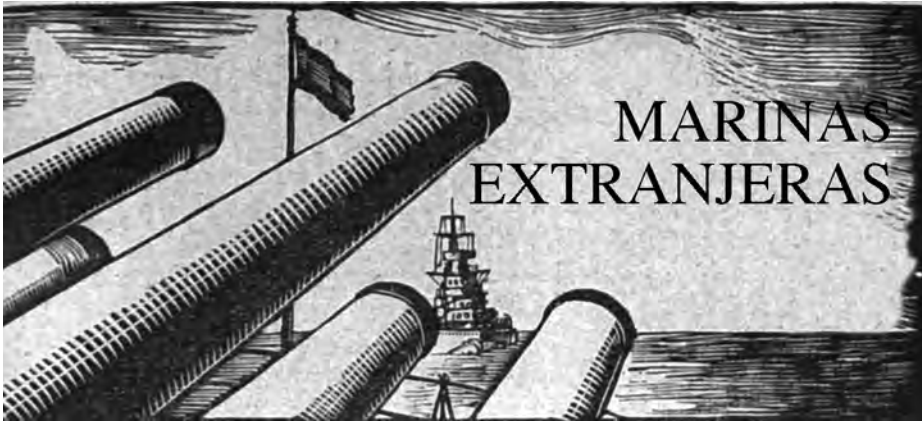
Tarifa (17 de septiembre-21 de noviembre).—Salió de Cartagena a mediados de

septiembre para incorporarse a la campaña NAFO 2009 en aguas del Atlántico norte, con escala en el puerto de St. John's (Canadá) para embarque, relevo y desembarque de inspectores de pesca y descanso de la dotación. Relevó en este cometido al patrullero *Alborán*.

Chilreu (13-29 de octubre).—Realizó vigilancia de pesca e inspección en aguas de la región pesquera del Cantábrico y del noroeste, con escala en el puerto de Leixoes (Portugal) poco antes de la finalización de la campaña.

P 101 (1-31 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima entre la frontera portuguesa y el meridiano de Punta Umbría. Celebró el día de la familia el 24 y colaboró con el Ejército de Tierra como buque de vigilancia de zona del 26 al 29 de octubre.

G. V. A.



Brasil

El portaaviones Sao Paulo operativo.— Después de cuatro años parado, tras un accidente que costó la vida a tres marinos y más de media docena de heridos, el portaaviones

brasileño *Sao Paulo* (A 12) ha realizado sus pruebas de mar para alcanzar de nuevo su grado de operatividad normal. Las obras realizadas han supuesto más de 50 millones de euros e incluyen un nuevo radar aéreo con capacidad de detectar aviones a más de 380 km,



Portaaviones *Sao Paulo*.

tres nuevos lanzadores de misiles antiaéreos, mejoras en su cubierta de vuelo y en su catarpulta, además de haber reemplazado las tuberías de agua, vapor y combustible. Su material de seguridad interior ha sido totalmente renovado y se ha incrementado la capacidad SAR y aumentado el número de aparcamientos disponibles en su cubierta de vuelo, siendo actualmente capaz de albergar 39 aviones *Skyhawk* (A-4) y 17 helicópteros medianos. El *Sao Paulo* es el antiguo portaaviones francés *Foch*, que combatió en la Guerra del Golfo con el pabellón tricolor y que cuenta con más de 50 años en sus cuerdas, por lo que se prevé que la Marina brasileña lo reemplazará pronto por un buque de mayor desplazamiento, por encima de las 40.000 t, con una cubierta de vuelo de mayor envergadura capaz de albergar cazas como el JSF norteamericano.

Llega el Almirante Saboia a Río de Janeiro.—Tras una breve escala en Maceió y Arrabal do Cabo, llegó a Río de Janeiro el nuevo buque de desembarco tipo *LST Almirante Saboia* (ex *Sir Bevidere*), transferido por la Marina británica el pasado 21 de mayo en el puerto de Falmouth. Su misión será la de realizar el transporte de tropas, carga de combate, operaciones anfibias y misiones de apoyo logístico ribereño. Con una autonomía de 9.200 millas náuticas y una velocidad de crucero de 15 nudos, el *Almirante Saboia* desplaza 6.700 t y cuenta con dos cubiertas de vuelo que le permiten operar con helicópteros pesados *Chinook* o *CH 53*.

Modernización del buque polar.—El *Almirante Maximiano* (H 41), que se incorporó a la Armada en febrero de este año, entró en dique seco en la base naval de Aratú, en Bahía, para trabajos de mantenimiento y modernización de sus sistemas, que serán realizados por el Departamento Industrial y Gerencia de Navíos en el astillero local Almirante Campbell de Barras, que tiene capacidad para recibir navíos de cierto porte y está fuera del área tradicional de trabajos navales, que ha sido el Estado de Río de Janeiro.

Chile

Pruebas de mar del patrullero Policarpo Toro.—El segundo patrullero de zona marítima o PZM construido en ASMAR Talcahuano, el *Policarpo Toro*, ha realizado sus pruebas mar para comprobar los diferentes sistemas y equipos con los que está dotado. Esta unidad, de 1.778 t de desplazamiento, es una construcción contemplada en el proyecto Danubio IV y está capacitada para operar a lo largo de todo el extenso litoral chileno, bajo cualquier condición climática, de cara a vigilar más intensa y eficientemente los espacios marítimos bajo la jurisdicción nacional, resguardar la seguridad de la vida humana en la mar, apoyar las zonas aisladas, lucha contra la contaminación, protección de la infraestructuras marítima y del medio ambiente en la Zona Económica Exclusiva.

La eslora del *Policarpo Toro* es de 80,6 m y su manga tiene 13 m. Su propulsión le permite dar 20 nudos, con una autonomía de 8.000 millas, pudiendo permanecer los 60 tripulantes 30 días de patrulla.

Emiratos Árabes Unidos

Encargo de una corbeta a Italia.—Los astilleros italianos de Fincantieri han recibido el encargo de construir una corbeta de 1.650 t para la marina de los EAU, dotada con un sistema de armas procedente de un grupo de empresas pertenecientes a Finmeccánica, destacando el sistema de combate PN-S, el radar de vigilancia aérea Kronos 3D, el sistema de control de fuego NA-305, el radar de superficie SIR-M y el sistema electro-óptico Medusa Mk-4B de Selex Systemi Integrati. Además, en asociación con Thales Underwater Systems, el sonar seleccionado será el CAPTAS Nano. La corbeta, de la clase Abu Dhabi, es una variación de la italiana Comandante Cigala Fulgosi. Además de misiles antibuque MBDA Exocet MM-40 llevará un cañón de 76 mm proporcionado por Oto Melara. El desplazamiento del nuevo buque será de 1.520 t, y su entrega está prevista para el año 2011.

Estados Unidos

Mujeres en los submarinos.—El almirante Mike Mullen, jefe del Estado Mayor de la Defensa, en unas recientes declaraciones realizadas el 15 de septiembre ante el Senado de los Estados Unidos, se ha mostrado firme partidario de que las mujeres de la Marina norteamericana puedan servir a bordo de los submarinos. En su presentación, el almirante Mullen adujo que si la Marina norteamericana accedía a este cambio de sus reglamentos, ello significaría un aumento de las perspectivas profesionales de las mujeres en la Armada. Las mujeres pudieron formar parte de la dotación de los buques de superficie hace tan sólo 15 años, y en la actualidad pueden llegar a comandante de cualquier unidad sin distinción de clase o tipo, e incluso pilotar aviones de caza y ataque. Por ello Mullen no ve ningún impedimento en incrementar el abanico de posibilidades del personal femenino con su incorporación a las unidades submarinas.

Francia

Los submarinos contarán con nuevos sistemas antitorpedos.—La DCN ha ganado un contrato para suministrar 10 equipos de

medidas antitorpedo para la Flotilla de Submarinos francesa. La compañía firmó un contrato con la Delegación General de Armamento (DGA) el pasado 2 de septiembre para la instalación del sistema Némesis en los cuatro submarinos balísticos clase *Le Redoutable* y en los otros seis nucleares de ataque clase *Rubis*. El contrato tiene un valor de «varios millones de euros», según fuentes de la DCN, que no han querido especificar cifra alguna. El Némesis funciona interfiriendo las señales de los sensores del torpedo atacante y lanzando engaños o *decoys* en las proximidades del submarino para confundir a los torpedos enemigos tanto ligeros como pesados. Este nuevo sistema reemplazará al hasta ahora existente Dilsat, que se había quedado obsoleto. El Némesis es eficaz tanto contra los torpedos de última generación como contra los más veteranos, teniendo la posibilidad de adaptarse a nuevas amenazas.

Corte de planchas del segundo SSN clase Barracuda.—En los astilleros de la DCN de Cherburgo ha tenido lugar la ceremonia simbólica del corte de planchas para el segundo submarino de la clase *Barracuda*, acto que equivale a la puesta de quilla en un buque de superficie. Este programa es el más importante de todos los de renovación de la



Submarino francés *Le Redoutable*.

Marina francesa, ya que sustituye a los seis submarinos nucleares de ataque clase *Rubis/Amethyste*, actualmente en servicio en la Marine Nationale. Las misiones de los nuevos SSN van desde la obtención de inteligencia a las operaciones especiales con comandos navales, además de las ya clásicas de minado ofensivo, guerra antisubmarina y contra buques de superficie, con una capacidad adicional de ataque a blancos terrestres, pudiendo participar en operaciones conjuntas gracias a su interoperabilidad y capacidades asociadas con comunicaciones discretas vía satélite. Entre sus armas figura una amplia panoplia, con torpedos pesados de la siguiente generación F 21, misiles antibuque SM 39 y de crucero MDCN. La Dirección General de Armamentos gala otorgó el contrato a la DCNS como primer contratista el 23 de diciembre de 2006.

Desaparece un piloto del Rafale M.—El 25 de septiembre se estrellaron dos aviones *Rafale M* de la Marina Nacional en la costa de Perpignan, en el sur de Francia. Uno de los dos pilotos pudo eyectarse a tiempo y ser recuperado sano y salvo; sin embargo, el segundo piloto no pudo ser recuperado pese a la operación de búsqueda organizada en la que participaron buques y aeronaves SAR.

Se cree que los dos *Rafale M* colisionaron a unos 30 km al este de Perpignan sobre las 1800 horas, cuando arrumbaban hacia el portaaviones *Charles de Gaulle* para tomar en su cubierta. Los aviones no portaban armamento alguno y se encontraban realizando una validación de las catapultas del portaaviones. Un helicóptero SAR recuperó rápidamente al capitán de navío Yann Beaufils, que se eyectó en cuanto su avión entró en barrena momentos antes de perder el conocimiento. Después de eyectarse, el CN Beaufils vio que el otro avión seguía en vuelo, pero los radares del *Charles de Gaulle* lo perdieron minutos más tarde. Francia se encuentra actualmente negociando la venta de 36 *Rafale* a Brasil, como parte del programa de adquisición de cazas *FX-2*, por lo que ha negado oficialmente que la pérdida de ambos aparatos sea debida a un fallo de la plataforma, sino a un error de los pilotos que provocó la colisión.

India

Botadura de un submarino nuclear.—

La Marina india ha recibido su primer submarino nuclear construido localmente, aunque con apoyo técnico ruso. El buque, bautizado *Arihant*, cuenta con un reactor nuclear de 80 MW, y se espera que a corto plazo se le una otra unidad similar pero construida en astilleros rusos, astilleros que ya tienen en gradas un tercer submarino que deberá entrar en servicio en el año 2012.

La India ha iniciado así la consecución de un formidable programa naval que incluye, además de los tres submarinos nucleares de ataque, la construcción de dos portaaviones convencionales en astilleros nacionales.

El SSN *Arihant* desplaza 6.000 t, puede llevar hasta 30 misiles o torpedos y cuenta con una dotación de 100 personas, pudiendo desarrollar más de 30 nudos en inmersión.

Dificultades en el programa Scorpene.—

El programa de submarinos convencionales clase *Scorpene* para ser construidos en astilleros nacionales con licencia francesa está atravesando diversas dificultades económicas y retrasos en la ejecución. El costo de los seis *Scorpene*, que debían ser construidos en los astilleros de Mazagon Docks Ltd. (MDL), ha aumentado en 350 millones de euros sobre los 3.200 millones previstos en el año 2005, dado que los ingenieros franceses dicen que el precio de algunos repuestos y subsistemas ha aumentado considerablemente. Además de esta variación en el costo final, la fecha de entrega también ha variado, atrasándose dos años, algo que obliga a modificar los planes operativos de la Marina india. El Gobierno indio ya había pagado 400 millones de euros adicionales al firmar el contrato en 2005, sobreprecio exigido por los franceses y achacable al retraso experimentado en las negociaciones, que habían comenzado en el año 2002. En octubre de 2005 la Marina india contrató la adquisición de seis submarinos clase *Scorpene* por un importe de 3.200 millones de euros, que serían construidos localmente en los astilleros estatales de MDL. Este contrato incluía los 900 millones de euros para la compañía francesa Armaris y la transferencia de tecnología del sistema de

combate y diseño del submarino, y 180 millones para la también francesa MBDA para la instalación del misil rozaolas Exocet. El contrato con los astilleros MDL para la construcción de los seis submarinos importaba otros 900 millones de euros. El proceso de construcción en MDL ha sido excesivamente lento debido a la carencia de los materiales necesarios para poder cumplir los hitos programados, que contemplaban la entrega del primer submarino en 2012 y del último en 2017, a razón de una unidad por año.

Actualmente la Marina india cuenta con una respetable fuerza submarina de 16 unidades, con dos ex soviéticas de la clase *Foxtrot*, que serían dadas de baja en 2012 al entrar en servicio los nuevo *Scorpene*.

Botadura del segundo destructor furtivo.—La Marina india ha botado al segundo de una serie de tres destructores furtivos o *stealth*, serie que es denominada *Proyecto 15-A* o clase *Kalkata*. El *INS Kochi* fue botado el 18 de septiembre y se espera entre en servicio

en mayo de 2011. Construidos por los astilleros estatales de Mazagon Dock, los destructores del *Proyecto 15-A* estarán dotados del misil supersónico de crucero *BrahMos*. El *Kochi* fue botado por medio de un dique flotante para evitar los problemas derivados del método tradicional de deslizamiento por unas gradas.

El *Kochi* estará dotado con un radar multifunción para la adquisición de datos sobre blancos aéreos y de superficie. Asimismo, el destructor contará con tubos lanzatorpedos desarrollados localmente y un sonar Humsa de manufactura india. La artillería estará compuesta por cuatro cañones de tiro rápido AK 630 y un cañón de mediano alcance para los objetivos más próximos.

México

Botadura del patrullero de altura Independencia.—Con motivo de cumplirse los 200 años de la independencia de México y el



Submarino de la clase *Foxtrot*.



Patrullero de altura ARM *Oaxaca*, de la misma clase que el *Independencia*.

centenario de la Revolución, el presidente de la República, Felipe Calderón, junto con el secretario de Marina, almirante Mariano Francisco Saynes, presidieron en el astillero de Marina núm. 20 en Salina Cruz (Oaxaca) la ceremonia de la botadura del patrullero de altura ARM *Independencia* (PO 163). La madrina de la botadura fue la esposa del presidente de la República, Margarita Zavala, que deseó a la dotación del buque que siempre haya una luz que ilumine su navegación. A su vez, el secretario de Marina señaló que este nuevo buque es una prueba palpable del interés de la Armada en ampliar sus capacidades y reforzar el poder naval, destacando que el *Independencia* es el primero de una serie de seis buques de patrulla y vigilancia oceánica y que próximamente en los astilleros de Tampico (Tamaulipas) tendrá lugar la botadura del segundo de la serie, el *Revolución*. Igualmente dio a conocer que se encuentran en proceso de construcción dos patrulleros rápidos de la clase *Polaris II*, los *Caph* y *Mirach*. El presidente Calderón en su alocu-

ción final destacó que desde el inicio de su mandato el presupuesto de la Armada ha pasado de 9.100 a 16.000 millones de pesos, un aumento sustancial y sin precedentes en materia presupuestaria, para defender la soberanía, la democracia y las instituciones mexicanas.

El *Independencia* tiene 86 metros de eslora, 10 de manga y 3,6 de calado, desplaza 1.680 t y puede dar un máximo de 20 nudos. Su dotación cuenta con tan sólo 34 personas, teniendo como principales cometidos los de búsqueda y rescate, apoyo a la población civil, combate al narcotráfico y a la pesca ilegal.

Paraguay

Incorporación de unidades.—El Servicio Aeronaval (SENAN) ha reincorporado el patrullero P 302 *Ligia Elena*, después de realizar su completo remozamiento, por un importe de 800.000 euros, en el astillero

Bayano de Puerto Coquita, distrito de Chepo. La ceremonia de aceptación se celebró en la base Vasco Núñez de Balboa en presencia del ministro de Gobernación y Justicia, José Raúl Mulino, y el jefe del SENAN, Rigoberto Gordon. El *Ligia Elena* se incorpora así al servicio activo, igual que hiciera recientemente su gemelo, el patrullero *Panquiaco*, después de sufrir unas obras similares. En lo que se refiere a aeronaves, un helicóptero de *Eurocopter (AN 136)* y otro de *Bell (AN 135)* se han incorporado igualmente, esperándose un segundo *Bell 412*, adquirido de segunda mano en Japón.

Perú

Adquisición de misiles MANPAD.—La Marina de Guerra del Perú ha adquirido para su Infantería de Marina un número indeterminado de misiles antiaéreos portátiles MANPADS, por un importe de un millón de euros a la compañía china Poly Technology Inc. El misil en cuestión sería el *Hongying 6 (FN-6) Flying Crossbow*, de 1,49 m y un peso de 10,7 kg, con una velocidad de 300 m/s y un

alcance de 500 m a cinco kilómetros. En el reñido proceso de adquisición, convocado por la Dirección de Material de Marina (DIMA-TEMAR), participaron el *Startreak* de Thales Air Defense, del Reino Unido, el *RBS 70* de Saab Bofors sueco, el *Mistral 2* de MBDA de Francia, el *9K338 Igla-S* de Rosoboronexport ruso y el estadounidense *FIM-92 Stinger* de Raytheon Missile Systems.

Portugal

Botadura del submarino Arpao.—En los astilleros alemanes de HDW en Kiel fue botado el segundo y último submarino de la clase *U 209PN*, el *NRP Arpao* (Arpón), que entrará en servicio en el año 2011. El primero de la mini serie, el *NRP Tridente*, está previsto sea entregado oficialmente a la Marina portuguesa en el 2010. El *Arpao*, al igual que el *Tridente*, cuenta con un sistema de propulsión independiente del aire o AIP y formará parte de la 5.ª Escuadrilla de Submarinos, por ser la quinta serie de submarinos en la historia de la Marina portuguesa, reemplazando a la clase *Albacora* que tuvo cuatro unidades del diseño



Botadura del submarino de la Armada portuguesa *Arpao*.

francés *Daphné*, aunque uno de estos submarinos, el *Cachalote*, fue vendido a la Marina paquistaní. El último superviviente de la serie es el *NRP Barracuda*, con más de 40 años de vida en sus cuadernas y que todavía navega, aunque con operatividad restringida. Está previsto que el *Arpao* inicie sus pruebas de mar a comienzos del año próximo. Los nuevos submarinos, con una eslora de 67,9 m, desplazan 1.842 t y pueden permanecer 45 días en inmersión, y su dotación es de tan sólo 33 personas. Su construcción fue acordada entre la Dirección General de Armamento y Equipamientos del Ministerio de Defensa portugués y el German Submarine Consortium alemán, siendo el importe inicial del contrato de 800 millones de euros, cantidad que al final se elevará a 1.000 millones aunque con contrapartidas de 1.210 millones en proyectos industriales civiles y militares

Rusia

Construcción de un buque anfibio de diseño francés.—La Marina rusa nunca había demostrado interés alguno en construir en sus astilleros un buque de diseño occidental, pero recientemente el jefe de Estado Mayor de las FAS, coronel general Nikolai Makarov, con motivo de la visita del presidente Medveyev a Ulan-Bator, capital de Mongolia, hizo unas declaraciones en las que dejaba a entrever claramente la posibilidad de construir un buque anfibio y de mando similar al francés *Mistral*, diseñado por la DCN gala, para lo cual pensaba iniciar una serie de negociacio-

nes con el Ministerio de Defensa francés que concluirían a finales de año. Esta iniciativa deja la puerta abierta a una más estrecha cooperación entre los astilleros galos y los rusos. La Marina francesa cuenta con dos buques de este tipo, denominados BPC (*Bâtiment de Projection et Comandement*), de 21.300 t, los *Mistral* y *Tonnerre*.

Uruguay

Adquisición de aviones S 3 Viking.—La Aviación Naval uruguaya ha iniciado gestiones para la adquisición de tres o cuatro aviones de patrulla marítima *Viking*, recientemente dados de baja en la Armada de los Estados Unidos y almacenados en AMARC, similares a los que fueron ofrecidos a otras naciones sudamericanas para reforzar la capacidad antisubmarina y antisuperficie. Al mismo tiempo se busca incorporar una cantidad similar de aviones *Beechcraft T-34* artillados.

El único problema existente, expuesto por varios especialistas, es la diversidad de procedencia del material y el drama logístico que ello supone, por lo que tampoco se descarta la adquisición de dos *Beechcraft King Air B-200*, de acuerdo con el buen resultado y la facilidad de mantenimiento del ejemplar ya existente en la Marina uruguaya, el primero navalizado de serie en 1980, así como incrementar la flotilla de helicópteros con el *Bö-105*.

J. M. T. R.





Nueva línea de tráfico marítimo en Santander

El puerto de Santander dispone de una nueva línea de tráfico marítimo que conectará la capital montañesa con la ciudad belga de Zeebrugge en unas cuarentas horas. La línea, que en principio tendrá tres escalas semanales, moverá un volumen estimado de 16.000 camiones en este primer año, aunque se espera que en los próximos aumente el número de escalas y por tanto de tráilers transportados.

La flota española pierde posiciones en la Lista Blanca

El último informe del Memorando de París muestra un ligero descenso en la calidad de los buques, tanto a nivel general como de la flota española. Así, las deficiencias detectadas en los barcos bajo pabellón español pasaron de representar el 54,3 por 100 de las inspecciones realizadas en 2007 al 50,5 por 100 en 2008, mientras que las detenciones superaron la media de las registradas en los países pertenecientes al memorando. Según el documento, la tendencia ascendente en las detenciones en 2008 hace pensar que las condiciones de mantenimiento de los barcos del MOU se pueden estar deteriorando.

Sin embargo, en el primer semestre de

este año sólo se ha producido una detención de las cuarenta inspecciones realizadas a buques bajo pabellón español, lo cual indica una recuperación en los estándares de calidad.

Bermudas, Francia y Reino Unido ocupan los primeros puestos de la Lista Blanca, donde se encuentran las flotas de mayor calidad del mundo.

J. C. P.

El presidente de Balearia, Adolfo Utor, nuevo presidente de ANAVE

El pasado 24 de junio, en la Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) celebrada en el Palacio de Congresos de Madrid, Adolfo Utor fue elegido presidente de la citada asociación, sustituyendo en el cargo a Juan Riva.

La trayectoria profesional del nuevo presidente de ANAVE ha estado vinculada siempre al sector naviero, desde que hace 25 años se incorporó a la compañía Flebasa. En 1998 lideró la creación de Balearia, que como presidente ha convertido en líder del transporte marítimo de pasajeros con Baleares. Dicha naviera opera también en el Estrecho y dispone de una flota de 14 buques, además de tres nuevos *ferries* en construcción.

Al frente de ANAVE, Adolfo Utor se

propone como objetivo «fortalecer el sector del transporte marítimo», y remarcó que en el actual contexto de crisis económica «poder disponer de un sector marítimo competitivo y capaz de generar riqueza y empleo» es muy beneficioso para el país porque «las inversiones son a largo plazo y sin ningún carácter especulativo».

ANAVE es una organización empresarial de ámbito nacional constituida con el objetivo de coordinar y defender los intereses de las empresas navieras españolas, así como representar al sector naviero español en los foros nacionales e internacionales.

M. J. F.

«Autopistas del Mar» entre Italia y España

Aprovechando la XVI Cumbre bilateral hispano-italiana, el pasado 10 de septiembre se procedió a la firma de un Convenio que contempla la creación de una comisión intergubernamental encargada de la promoción, establecimiento y explotación de una o varias «autopistas del mar» entre ambos países.

Estas «autopistas» estarán constituidas por el tramo o tramos de líneas marítimas que unan de modo directo España e Italia y que, además, podrán prolongarse con tramos de cabotaje nacional y/o hacia puertos de Estados miembros o no de la Unión Europea.

Únicamente los tramos que unan directamente España e Italia podrán ser objeto de subvención en el marco de este convenio, cuya formalización se inscribe en los compromisos alcanzados entre ambos países en la anterior cumbre celebrada en Nápoles en diciembre de 2007.

El objetivo de las «autopistas del mar» es establecer medidas de promoción del transporte marítimo de corta distancia en Europa como alternativa al transporte por carretera.

La creada Comisión Intergubernamental se encargará de elaborar un proyecto de acuerdo que contemplará los compromisos financieros de los Estados y las modalidades de seguimiento. Realizará un concurso de selección de ofertas, propondrá los estudios necesarios para el establecimiento y explotación de posibles «autopistas del mar» y el estudio de medidas que contribuyan a su éxito.

Los candidatos a estas líneas designarán los posibles puertos españoles e italianos involucrados, teniendo especial relevancia la contribución a la transferencia entre modos de transporte. Una vez seleccionadas una o varias ofertas, se formalizará un acuerdo internacional entre los dos Estados, cuya aprobación estará sujeta a la autorización de las instancias competentes de ambos.

El acuerdo puede permitir la consolidación de líneas ya existentes entre ambos países e impulsar la creación de otras nuevas para lograr una política sostenible de transportes.

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

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Presentado oficialmente el buque *Intermares*

Con motivo de la presencia de un elevado número de ministros y responsables de pesca de diferentes países, el Ministerio español de Medio Ambiente, Rural y Marítimo presentó oficialmente el buque *Intermares*, que supone un nuevo paso en materia de cooperación pesquera por parte de la Administración española.

El buque, que aproximadamente en quince días estará listo para iniciar su andadura, comenzará a navegar por aguas cercanas a España: Marruecos, Mauritania, Senegal, Guinea Bissau y Cabo Verde. Además, coincidiendo con la presidencia española en la Unión Europea, el próximo mes de mayo estará en Gijón durante la celebración de los actos del Día Marítimo Internacional.

Se trata de un barco único en el mundo, según explica el director del astillero Armón de Vigo, donde ha sido construido, ya que en ningún país existe un buque de cooperación pesquera internacional de características similares.

El *Intermares*, cuyo coste de fabricación

supera los 22 millones de euros, es un barco moderno, diseñado y adaptado a las necesidades actuales de confort y trabajo, estando dotado con tecnología de última generación y elementos que cuidan y protegen el medio ambiente marino.

Con el *Intermares* el Gobierno de España quiere difundir conocimiento y proporcionar formación pesquera a terceros países mediante el desarrollo de campañas de aprendizaje teórico y práctico en todas las materias relacionadas con la actividad extractiva y de transformación.

Boluda Corporación Marítima bota dos remolcadores

Boluda Corporación Marítima celebró el pasado 25 de septiembre, en los astilleros de Boluda Shipyards en Valencia, la botadura de dos remolcadores que pasarán a formar parte de la flota de Boluda Towage and Salvage.

Dichos buques gemelos, con capacidad para seis tripulantes y proyectados para prestar servicio de remolque en puerto y de altura, realizarán también labores de asistencia contra incendios y lucha contra la contaminación.

Tienen 30,5 metros de eslora, 11 de manga y 5,8 de puntal, y alcanzan una velocidad de 13 nudos.

J. C. P.

Entrega en astilleros Barreras

El día 14 de septiembre el astillero Hijos de J. Barreras de Vigo entregó en un acto privado el ferry *Passió per Formentera*, segundo de la serie de cuatro que el astillero construye para la naviera Balearia. El buque había sido botado el pasado 27 de marzo y ha sido entregado con algunos meses de retraso, fundamentalmente debido a las huelgas del sector de la construcción naval y del metal que sufrió la ciudad de Vigo a principios de este año. Ha supuesto una inversión de 42 millones de euros y 1.400.000 horas de trabajo al astillero e industria auxiliar.

Las características principales del nuevo buque son: desplazamiento de 850 TPM, 101 m de eslora máxima, 17 de manga, cuatro de calado, capacidad para 800 pasajeros, propulsión principal con dos motores de 4.500 kW del fabricante noruego Bergen, velocidad de crucero de 20 nudos, bodega preparada para el transporte de 80 automóviles y ocho camiones, y rampas de carga en proa y popa, lo que le permite realizar con rapidez esta maniobra. Es el menor de los cuatro buques construidos por Barreras para Balearia.

Cada uno de los cuatro *ferries* está diseñado específicamente para la línea marítima con el archipiélago balear en la que entrará en servicio. En este caso, el buque atenderá el servicio entre Ibiza y Formentera, y entre Formentera y la Península. Suponen una inversión conjunta de 350 millones de euros.

El primero de los buques, *Martín i Soler*, fue entregado el 15 de enero y opera en la línea entre Valencia e Ibiza. Sus dimensiones y capacidades principales son superiores al ahora botado: desplazamiento de 4.370 TPM, 165,3 m de eslora, 25,6 de manga, velocidad de crucero de 22 nudos, y capacidad para 1.200 pasajeros, 98 remolques y 100 turismos (1.740 m lineales de carga). Las otras dos

unidades que Barreras construye para Balearia, dentro de este paquete de cuatro buques serán entregadas en 2010.

Paralelamente, el astillero vigués construye, entre otros, varios buques de prospección sísmica para el armador sueco WesternGeco.

Buque de prospección sísmica

El mismo astillero anterior entregó el 4 de agosto el buque de prospección sísmica *WG Magellan*, segundo de la serie de cuatro que construye para la multinacional WesternGeco. El buque ha logrado entregarse después de más de tres meses de retraso por culpa de las huelgas, finalizándose en astilleros de Viana do Castelo (Portugal).

Los buques han sido diseñados por la firma noruega Ulstein y su casco es de proa de «pico de loro», denominada también *x-bow* o proa invertida; el proyecto fue bautizado «Ulstein SX124». Suponen una inversión de 125 millones de euros por unidad. La primera unidad, *WG Columbus*, fue entregada el pasado mes de marzo, y está trabajando en los campos petrolíferos del golfo de México. A ella se ha unido ya el *WG Magellan*, activo en la misma zona.

Las características principales son: 88,8 m de eslora máxima, 19 de manga, 6,6 de calado máximo y 3.800 TPM; la planta propulsora es diésel-eléctrica Wärtsilä 9L20 con dos hélices propulsoras azimutales, sistema de posicionamiento dinámico y velocidad de quince nudos; además, cuentan con cubierta de vuelo para helicópteros tipo *Sikorsky S 92* o similares. Su misión es la búsqueda de bolsas de gas y petróleo bajo el lecho marino para poder determinar la existencia de yacimientos de crudo o de gas y estudiar la viabilidad económica de su explotación.

La fecha prevista de entrega del tercero, *WG Amundsen*, botado el 24 de abril, es en diciembre de este año, y la del cuarto, *WG Vespucci*, botado el 8 de junio, será en marzo de 2010; ambas fechas con más de tres meses de retraso sobre las iniciales previstas.

A. P. P.



El *Queen Mary 2* en el puerto de Bilbao

El *Queen Mary 2*, uno de los cruceros de lujo más grande e importante del mundo, hizo escala en el puerto de Bilbao el pasado mes

de julio, atracando por primera vez en el terminal que el puerto de Bilbao tiene en Guecho. El atraque se realizó a primera hora de la mañana y su partida tuvo lugar en dicha tarde.



El *Ventura* en el puerto de La Coruña. (Foto: C. Rapela Pardo).

Con el *Queen Mary 2* son ya 16 los cruceros que han atracado este año en el puerto de Bilbao, y se espera que lo hagan una treintena más.

El *Queen Mary 2* pertenece a la naviera Cunard Line y era el trasatlántico más grande del mundo hasta que fue superado por el *Freedom of the Seas*, de la naviera Royal Caribbean International.

Se establece una sola modalidad de competición para todos los trabajos y dos premios en metálico de 1.500 y 1.000 euros respectivamente, acompañados de un trofeo.

Las bases completas del concurso pueden solicitarse al gabinete de prensa de la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras. Avenida de la Hispanidad, 2. 11207 Algeciras.

Concurso periodístico «Puerto Bahía de Algeciras»

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y la Asociación de la Prensa del Campo de Gibraltar han convocado la décima edición del premio periodístico «Puerto Bahía de Algeciras» con el fin de difundir y destacar la importancia de la actividad del puerto Bahía de Algeciras.

El tema elegido para esta ocasión es «La integración Puerto Ciudad», y pueden presentarse todos los reportajes que reflejen esta integración en relación con los municipios de la bahía de Algeciras y Tarifa.

Adjudicada la redacción de proyecto viario al puerto exterior de Pasajes

La Diputación Foral de Guipúzcoa ha adjudicado la redacción del proyecto de construcción del acceso viario al puerto exterior de Pasajes, con un presupuesto de 313.000 euros y un plazo de redacción de seis meses.

Una de las primeras obras a efectuar es la construcción de un túnel de dos kilómetros de longitud, que servirá en una primera fase para dar acceso hasta la zona de obras.

J. C. P.





Descenso de las capturas en la costera del bonito

La presente costera, a pesar del alto volumen de capturas, está a punto de cerrarse con resultados peores que los obtenidos en la anterior campaña. Aunque el descenso ha sido desigual para las distintas flotas del Cantábrico, y el buen precio de venta inicial, junto a la moderación del precio del gasóleo hizo concebir esperanzas a los pescadores, todo parece indicar —a la espera de los últimos datos— que el bonito ha pasado de largo sin acercarse a la costa cantábrica.

El descenso de descargas ha afectado principalmente a los pescadores cántabros y a los *arrantzales* vascos, cuyas capturas han disminuido a la mitad.

Este hecho ha llevado a las cofradías cántabras a plantearse a solicitar ante la Unión Europea la declaración de campaña catastrófica para que autorice las correspondientes ayudas.

Autorizan la captura de la almeja fina en las marismas

La Delegación Provincial de Acuicultura y Pesca de Huelva ha autorizado la captura y

comercialización de almeja fina en la zona de la marisma comprendida entre los ríos Guadiana y Carreras. Hasta ahora, las capturas estaban prohibidas por la Junta de Andalucía por la presencia de toxinas.

El resto del litoral permanece abierto —salvo la zona entre el río Guadiana y su desembocadura— para el marisqueo de chirlos. También están abiertas ya para la coquina las zonas de Mazagón, Matalascañas, zona marítima de Doñana, isla Canela y la barra del Terrón.

El marisqueo sin licencia está prohibido por la Junta, que recuerda que las sanciones por este incumplimiento pueden oscilar entre los 301 y los 60.000 euros.

J. C. P.

Campaña de investigación Pelacus 1009

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) está llevando a cabo, entre el 14 de septiembre y el 9 de octubre, la campaña de investigación oceanográfica-pesquera Pelacus 1009. La campaña se desarrolla a bordo del buque hispano-francés *Thalassa*, en aguas españolas y francesas del golfo de Vizcaya, y tiene como principal objetivo la estimación

de la abundancia y distribución espacial de la biomasa de juveniles y adultos de anchoa y otras especies pelágicas (principalmente sardina, jurel y caballa).

Para ello se siguen las recomendaciones del *International Council for the Exploration of the Sea* (ICES) en el sentido de que la campaña se coordina con la denominada Juvena 09 que organiza el Centro de Investigación Marina y Alimentaria de Vascongadas.

Se utilizan ecosondas científicas para la localización y estimación de la biomasa de los cardúmenes de las especies objetivo, y se realizan pescas con arte de arrastre pelágico para obtener diferentes muestras y determinar sus características biológicas (composición específica, estructura de tamaños, relaciones talla-peso-edad, crecimiento y dieta).

Este estudio de poblaciones de pequeñas especies pelágicas se realiza teniendo en cuenta los distintos componentes del ecosistema. Para ello se caracterizan las condiciones oceanográficas (corrientes, frentes térmicos, plumas fluviales y torbellinos oceánicos) determinantes de las características físicas del hábitat; se estudian la distribución espacial y abundancia de los distintos organismos del plancton que sirven de alimento a estas poblaciones, y se cartografía la distribución de aves y mamíferos marinos, predadores de estas especies de peces. Toda esta información servirá para analizar cómo influyen todos estos factores en la dinámica de las poblaciones de las especies objetivo.

El buque *Thalassa* fue construido en 1996, en el astillero Manche Industrie Marine de Dieppe (Francia). Se trata de un proyecto en común entre el Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar (IFREMER) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO); el IEO participa con un 20 por 100 del coste total, lo que le permite mantenerlo operativo sesenta días al año. Sus características principales son: 75 m de eslora, 14,9 de manga, 5,8 de calado, propulsión por motores eléctricos RP 38P con velocidad máxima de 14,7 nudos, y sistema de posicionamiento

dinámico. Cuenta con el equipamiento científico avanzado para realizar sus campañas de investigación: laboratorios de hidrología, química aséptica, física y biología, tres ecosondas de pesca, un sondador polivalente, posicionador de la red de arrastre, grúas y pescantes en cubierta, y otros equipos necesarios para el manejo de redes y aparejos de pesca.

Cooperación pesquera entre España y la Federación Rusa

España y la Federación Rusa han firmado el pasado 16 de septiembre un MOU en materia de cooperación pesquera. La firma tuvo lugar en Vigo, dentro del marco de la Feria Mundial de Pesca. El objeto del memorando es el fortalecimiento y desarrollo de la cooperación en el campo de la pesca, en condiciones favorables y con igualdad de derechos para los dos países.

Se incluye la colaboración para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada de los recursos marinos vivos, la formación del personal del sector pesquero, la realización de proyectos conjuntos en la transformación y comercialización de la producción pesquera y el desarrollo de la tecnología del sector de la pesca extractiva y de la transformación de los productos pesqueros. También se contempla la realización de las investigaciones pesqueras y el desarrollo de programas científico-técnicos entre los dos países, y el desarrollo de la acuicultura.

La puesta en práctica del memorando será a través de un comité conjunto con dos representantes de cada una de las partes.

También está prevista la colaboración de intercambio de información y documentación en materia de economía pesquera, la realización de seminarios, consultas y exposiciones bilaterales y el intercambio de visitas de expertos de ambas partes.

A. P. P



Cultura Naval

CREACIÓN DE LA FUNDACIÓN «MUSEO NAVAL»

El día 23 de septiembre, ante el notario de Madrid Antonio de la Esperanza, se rubricó la constitución de la Fundación «Museo Naval». Fue un acto sencillo en el despacho del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, el fundador, pero cargado de significado.

Constituía el primer hito de un proyecto que se venía gestando desde hacía cinco meses, durante los cuales se reunió un grupo de trabajo constituido por civiles y militares que tenían en común su enorme amor al mar y a la Armada. Se barajaron posibilidades, se elaboraron estatutos, y diversos borradores se quedaron por el camino. Se estudió la composición del Patronato —su órgano de gobierno—, se intentaron solucionar problemas previendo el futuro y, cuando todo estaba preparado, se sacó a la luz con la timidez propia de quienes trabajan en silencio frente a la bitácora, exponiéndolo ante posibles patro-

cinadores, empresarios de éxito que fueron conscientes de la potencialidad de la iniciativa y no dudaron en apoyarla.

La Fundación «Museo Naval» se configura como una institución privada que pretende crear valor para el Museo Naval, consciente de la riqueza del patrimonio que atesora, procurándole sostenibilidad a largo plazo mediante la diversificación de sus fuentes de financiación y colaborando en difundir su extraordinario valor para la sociedad.

Lo cierto es que somos conscientes de que éste es el primer paso en una larga carrera, y que el objetivo de colocar el Museo Naval como referente en cultura naval y museística de altura internacional es ambicioso, pero posible y atrayente para cuantos amamos la mar y la Armada, España y la Historia.



Nota sobre el Museo Naval y la Fundación

El patrimonio histórico de la Armada, contenido en sus museos de Madrid, Torre del Oro (Sevilla), Ferrol, Cádiz, Cartagena y Las Palmas de Gran Canaria, así como del Archivo Histórico de la Armada de El Viso del Marqués, es ingente y por tanto costoso de mantener. La cultura naval que refleja es difícil que trascienda el ámbito de la Armada si no es mediante un esfuerzo añadido de proyección, donde deben participar otras organizaciones, instituciones y personas que se comprometan a aunar voluntades a fin de lograr su sostenibilidad a largo plazo y su difusión y puesta en valor para la sociedad.

La Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones, abrió la puerta para que ciertas instituciones públicas y privadas fuesen creadas en apoyo de intereses de carácter general.

El 23 de septiembre de 2009, por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, se crea una organización privada, sin ánimo de lucro, de carácter estatal: la Fundación «Museo Naval», cuyo patrimonio se encuentra afectado, de modo duradero, a la realización de los fines de interés general de apoyo al Museo Naval en la protección, difusión y ampliación de sus fondos, la difusión de la cultura y la historia naval y el fomento de la investigación científica histórica referente a la mar y a la Armada.

La Fundación «Museo Naval» tiene como órgano de gobierno y representación, según sus estatutos y en cumplimiento de la Ley de Fundaciones, un patronato constituido por veintinueve miembros, catorce natos y quince electivos. Entre los primeros están representados, además de la Armada, la Casa Real y los ministerios de Cultura y Defensa. Los segundos se abren a diversas instituciones y organizaciones con vocación de colaborar permanentemente en la sostenibilidad del Museo Naval a largo plazo.

El interés empresarial por el Museo Naval se manifestó desde el primer momento en que surgió la idea de crear un canal de colaboración, y se afirmaron voluntades de apoyar al Museo Naval en su sostenibilidad, permanencia y firme vocación de convertirse en referente de la cultura naval y museística nacional e internacional. La transcendencia del proyecto exigía que ninguna voluntad de colaborar quedase fuera, por lo que, para dar voz a todos ellos, se constituye estatutariamente la Junta de Benefactores, donde las empresas colaboradoras pueden colaborar y participar en la realización de las actividades de la Fundación. La Junta tiene, entre otras, funciones de propuesta, asesoramiento y consulta del Plan de Actividades de la Fundación.

Como en todas las fundaciones, y por la ineficacia de reunir a tan numeroso patronato para cualquier tipo de decisión, también en ésta existe una comisión ejecutiva encargada de los asuntos cotidianos y de ser el órgano de trabajo de la Fundación.

Todo el esfuerzo constitutivo desarrollado no tiene otro fin que el lograr para el Museo Naval la puesta en valor y difusión de su patrimonio; de ese patrimonio que es de todos los españoles, de los que aman la mar y la Armada y de los que ven en la cultura naval y en la Historia un referente de presente y de futuro.

A. S.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *EL SANTÍSIMA TRINIDAD*.
UN GIGANTE DE LOS MARES REGRESA A LA HABANA

En la tarde del jueves 8 de octubre de 2009 tuvo lugar en el Castillo Museo de la Real Fuerza de La Habana la presentación del libro en español e inglés *El Santísima Trinidad. Un gigante de los mares regresa a La Habana*, del que son autores el capitán de navío retirado Marcelino González, y Ken Woods, canadiense, investigador y docente, también retirado. Marcelino González escribió la primera parte del libro, titulada «El *Santísima Trinidad*. Un gigante de los mares», en la que narra la vida del navío, en principio de tres puentes, construido en La Habana y botado en 1769. Fue el mayor navío de línea del mundo en su tiempo, y tras tomar parte en gran cantidad de acciones y después de haber sufrido tres grandes reformas, se hundió en el temporal que siguió al combate de Trafalgar en octubre de 1805, cuando ya contaba con cuatro puentes y 140 bocas de fuego. Ken Woods escribió la segunda parte, titulada «*Santísima Trinidad* regresa a La Habana en 2009», en la que narra el proceso de construcción de un modelo del barco de unos cuatro metros de eslora total desde el penol del bauprés hasta el pico de la botavara. Dicho proceso fue iniciado en el año 2001 por el propio Ken Woods, que se encargó de su dirección y supervisión, y fue llevado a cabo por modelistas cubanos en el Castillo Museo de San Salvador de la Punta, en La Habana, con fondos recaudados sobre todo en Canadá. En enero del año 2009, 240 años después de la botadura del barco, el modelo fue trasladado al Castillo Museo de la Real Fuerza, situado en el centro del casco histórico de La Habana Vieja, donde finalizó su arboladura a la vista del público visitante, y donde está recibiendo los últimos retoques para quedar integrado en la exposición permanente de dicho museo.



El libro fue editado por la Embajada de España en Cuba y publicado en el año 2009, bajo la coordinación del entonces consejero cultural de la Embajada, Javier Hergueta Garnica. Comienza con una presentación del doctor Eusebio Leal Spengler, historiador de la ciudad de La Habana, y continúa con un prólogo del embajador de España en La Habana Manuel Cacho Quesada. Sigue con una carta del embajador de Canadá en La Habana, Jean-Pierre Juneau, y una dedicatoria a cargo de Ken Woods, coautor del libro y presidente de la Asociación «Amigos del *Santísima Trinidad*».

En el acto de presentación, abierto por Antonio Quevedo Herrero, director del Castillo Museo de la Real Fuerza, que dio la

bienvenida a los asistentes, tomaron la palabra el doctor Eusebio Leal Spengler, el Embajador Manuel Cacho Quesada y los autores del libro, Marcelino González y Ken Woods.

El historiador de la ciudad Eusebio Leal comentó las actividades navales que tuvieron como escenarios la ciudad de La Habana y su Real Arsenal, con alusiones al navío de línea *Santísima Trinidad* y a otros barcos contruidos en él. Mostró su agradecimiento a los autores del libro, resaltó la gran labor desarrollada por Ken Woods durante la iniciación y desarrollo del proyecto, y dio las gracias a todos los que hicieron posible que en el corazón del Castillo Museo de la Real Fuerza se pueda contemplar hoy un modelo a escala 1:25 del *Santísima Trinidad*.

El embajador Manuel Cacho comentó el éxito que representaba la edición bilingüe de un libro que reflejaba la vida del *Santísima Trinidad* en el 240 aniversario de su botadura, realizado en cooperación con Canadá, Cuba y España, junto con la meritoria labor desarrollada por los «Amigos del *Santísima Trinidad*» para la construcción del modelo.

Marcelino González efectuó un breve comentario de la primera parte del libro, con alusiones a las actividades del barco en sus 36 años de vida y a la situación histórica que le tocó vivir, haciendo hincapié en que para comprender la vida del barco hay que conocer la historia, los reglamentos, la situación política y las vicisitudes de su época.

Ken Woods comentó que el libro y todo el proyecto eran un tributo al increíble espíritu de amistad entre los participantes y sus naciones. Hizo referencia al entusiasmo despertado por el proyecto, primero en Cuba, más adelante en Canadá, y después en otros lugares del mundo, entre ellos España, con la intervención de la Embajada de España en La Habana, editora del libro, y el Museo Naval de Madrid, que participó con la aportación de libros e información digital y gráfica. Y dedicó un especial comentario al antiguo director del Castillo Museo San Salvador de la Punta, y hoy museólogo del Castillo Museo de la Real Fuerza, Jorge Echeverría Coteló.

Finalmente, el embajador Manuel Cacho Quesada procedió a efectuar la donación al Castillo Museo de una colección de reproducciones de retratos y planos enviados en su momento por el director del Museo Naval de Madrid, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, también presente en el acto. Entre ellos se encontraba un retrato de Luis de Velasco, que en el año 1762 plantó cara desde el Castillo de El Morro a una gran escuadra británica. El embajador también entregó carteles anunciadores de la presentación del libro a los que efectuaron dicha presentación.

El acto finalizó con un refrigerio, y supuso un interesante encuentro para marinos, historiadores, diplomáticos, arqueólogos y gentes interesadas por conocer a fondo La Habana y su pasado histórico, entre los que se repartieron ejemplares del libro. Además de los antes citados, estuvieron presentes: Jean-Pierre Juneau, embajador de Canadá; Ramón Molina Lladó, consejero cultural de la Embajada de España; Santiago Gómez de Valenzuela, coronel agregado de Defensa en la Embajada de España; Gustavo Placer Cervera y César García del Pino, insignes historiadores cubanos; Juan Carlos Zuloaga, excelente modelista y constructor del modelo del *Santísima Trinidad*; Ludwig Díaz Montenegro, traductor de los textos del libro; Duchi Man, Lázaro García, Nelson García y Vladimir Torres, artistas, modelistas y técnicos implicados en la construcción del modelo; los hermanos Yosniel y Yosnardy Bouza, constructores de otros modelos de barcos integrados en la exposición del Castillo Museo de la Real Fuerza, y muchos otros.

Fue un entrañable acto y un excelente momento para estrechar lazos de amistad, intercambiar pareceres, conocer detalles de la pasada historia cubana, establecer líneas de cooperación y abrir cauces para posibles proyectos de futuro.

M. G. F.

DONACIONES Y ACTIVIDADES DEL MUSEO NAVAL

Donación de don José Federico de Carvajal

El pasado 22 de septiembre tuvo lugar la donación al Museo Naval de un modelo de galeón Capitana Real de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias (siglo XVII) efectuada por su constructor, José Federico de Carvajal, ex presidente del Senado y gran aficionado al modelismo naval.

El acto tuvo lugar en la Cámara de Oficiales de Madrid, en una ceremonia presidida, en nombre del almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada, por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, y a la que asistieron, entre otras personalidades, la presidenta de la Comunidad de Madrid Esperanza Aguirre Gil de Biedma, el almirante jefe de Asistencia y Servicios Generales Estanislao Pery Paredes, varios ex presidentes del Senado, familiares y amigos del autor del modelo.

La reproducción del galeón, una vez



formalizado su ingreso en las colecciones del Museo Naval de Madrid, quedó depositada en el salón principal de la Cámara de Oficiales de Madrid.



La «Noche en blanco»

El sábado 19 de septiembre se desarrolló en Madrid la ya conocida «Noche en blanco», organizada cada septiembre por el Ayuntamiento de la capital. A lo largo de esta noche se realizan una serie de actividades lúdicas y culturales en las que intervienen instituciones estatales, autonómicas y locales, bandas de música, grupos de espectáculos y teatro, museos, etc. Todo ello para acercar al público todo un mundo de cultura en forma de música, visitas a edificios notables, apertura nocturna de museos, espectáculos callejeros, etcétera.

En la edición de este año intervinieron, por parte de la Armada, el Museo Naval de Madrid y la Banda de la Agrupación de Infantería de Marina. El Museo abrió su acceso a través de la escalera monumental del Cuartel General de la Armada desde las 2200 hasta las 0200 horas, con el siguiente lema: «Dos grandes pasos para la humanidad: del

Nuevo Mundo a la Luna». Bajo este título se montó en la Sala 13 (Descubrimientos geográficos de los siglos xv al xviii) una exposición alrededor de la Carta de Juan de la Cosa (realizada por este cartógrafo en El Puerto de Santa María (Cádiz) en el año 1500 y primera en representar las tierras americanas descubiertas por Colón ocho años antes) y el fragmento de roca lunar traída a la Tierra a bordo de la cápsula *Apolo XVII* en diciembre de 1972, y entregada al almirante Luis Carrero Blanco por el presidente de los Estados Unidos Richard Nixon, en 1973.

Con esta exposición se mostraban al público dos piezas del Museo representativas de dos grandes hitos del conocimiento científico humano: el descubrimiento de América y la llegada del hombre a la Luna. Asimismo, y con la apertura del Museo a través de la entrada principal del Cuartel General de la Armada en la calle Montalbán, se permitía a los asistentes admirar la escalera monumental y la vidriera histórica que la cubre.



La afluencia de público fue extraordinaria, calculándose en tres mil las personas que visitaron la exposición en las cuatro horas que permaneció abierta.

Paralelamente a esta actividad, la Banda de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid celebró un concierto al aire libre en la calle Montalbán entre las 2300 y las 2400. Las piezas interpretadas alegraron la espera de los asistentes que hacían cola para pasar al Museo y, en ocasiones, fueron pretexto para que algunas personas bailaran en la calle algún que otro pasodoble.

Imposición de la Cruz del Mérito Naval

El pasado día 19 de octubre tuvo lugar la imposición de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco al Excmo. Sr. D. Javier Barcáiztegui Rezola, marqués de Tabalosos, en la Sala del Patronato del Museo Naval de Madrid.

El acto estuvo presidido por el almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval, contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, acompañado por el vicealmirante Jaime Rodríguez-Toubes y un nutrido grupo de amigos del condecorado. La cruz fue impuesta por el vicealmirante Rodríguez-Toubes, amigo personal del homenajeado.

Tanto en las palabras de bienvenida de los almirantes como en las de agradecimiento se puso de manifiesto la gran vinculación del Sr. Barcáiztegui Rezola con la Armada y con el Museo Naval, a cuyas colecciones permanentes ha efectuado la donación de valiosas piezas relacionadas con su ancestro el heroico defensor de Cartagena de Indias don Blas de Lezo.

J. E. J. P.



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN «LEPANTO»

En el mes de septiembre esta Asociación conmemoró el 435 aniversario de la muerte del ilustre marino avilesino don Pedro Menéndez de Avilés, adelantado y conquistador de la Florida (USA), fundador de la ciudad de San Agustín de la Florida (primera ciudad fundada en la actual USA) y 10 veces nombrado por el rey capitán general de la Armada española.

El día 3, el ilustre cronista oficial de la villa de Avilés don Justo Ureña y Hevia disertó sobre el ilustre marino en el salón de actos del Palacio de Valdecarzana de Avilés.

El día 17, como en años anteriores, con asistencia de autoridades civiles y militares, se celebró un acto ante el monumento erigido a don Pedro Menéndez en Avilés, consistente

en la colocación de una corona de laurel ante el pedestal de dicho monumento.

El día 25, un nutrido grupo de asociados asistió al XI Día del Veterano de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil, celebrado este año en la Academia Básica del Ejército del Aire sita en la calle Virgen del Camino (León), donde compartieron con los veteranos del resto de España unos emotivos actos.

Y el 12 de octubre, como es costumbre, una representación de nuestra Asociación participó en el desfile que se celebró en Madrid con motivo de la Fiesta Nacional.

M. G.





GACETILLA

Homenaje a la Bandera en Finisterre

El pasado día 9 de septiembre, como ya viene siendo tradición, el Ayuntamiento de Finisterre dedicó la jornada a rendir homenaje a la Bandera de España, para lo que solicita normalmente la colaboración de la Armada, siendo el Tercio del Norte de Infantería de Marina la unidad que tiene el honor de acudir a esta villa marinera representando a nuestra Marina.

Este año el vicealmirante jefe del Arsenal de Ferrol, Santiago Bolívar Piñeiro, presidió los actos junto con el alcalde de la villa José Manuel Traba Fernández. La Escuadra de Gastadores, la Banda de Música y una sección de Fusileros del Tercio del Norte rindieron los honores reglamentarios durante el izado y arriado de la





Enseña nacional. Durante el acto militar se cantó el himno de la Armada, y el almirante y el alcalde realizaron una ofrenda a los caídos sobre un típico cruceiro al borde del mar, en estas tierras consideradas hasta no hace mucho el fin del mundo.

Previamente, durante la mañana, la Escuadra de Gastadores y la Banda de Música acompañaron a la Virgen del Carmen en su procesión por la villa.

Los actos, tanto durante la mañana como por la tarde, fueron seguidos con auténtica devoción por miles de fisteranos, que acogieron a nuestros soldados con la amabilidad y simpatía que siempre han demostrado a las Fuerzas Armadas.

J. L. D.

Visitas del XLVIII Curso Monográfico de la Escuela de Altos Estudios de la Defensa (EALEDE)

El día 29 de septiembre los alumnos del XLVIII Curso Monográfico de la Escuela de Altos Estudios de la Defensa (EALEDE) visitaron la Escuela Naval Militar. Los alumnos participantes en el curso fueron recibidos por el director, capitán de navío Marcial Gamboa Pérez-Pardo, quien los acompañó en su visita por las distintas instalaciones del centro. Al frente de la delegación se encontraba el director del centro, general de división del Ejército del Aire Tomás Ramos Gil de Avalue, acompañado de tres profesores.

Al día siguiente el grupo se desplazó al arsenal de Ferrol, donde efectuó una visita a la fragata *Blas de Lezo*. Aprovechando las actividades de adiestramiento individual del buque en la mar, la visita incluyó una navegación por la ría de Ferrol y sus proximidades, durante la que se impartieron sendas conferencias sobre las capacidades y características generales de las fragatas clase *Álvaro de Bazán* y sobre la participación de la fragata

Blas de Lezo en la Operación ALLIED PROTECTOR de la OTAN contra la piratería en aguas del Cuerno de África. Se completó la visita con un recorrido por los principales compartimentos del buque y con una sencilla copa de vino español con el tradicional intercambio de recuerdos.

El curso lo integran 38 alumnos, entre los que destacan tres senadores y tres diputados de distintos grupos políticos, así como representantes de los ministerios de Defensa, Asuntos Exteriores, Interior, Hacienda y Presidencia del Gobierno. Tiene como finalidad reunir a un grupo de personalidades civiles y militares que ocupen, o puedan ocupar en un futuro, cargos relevantes relacionados con la defensa nacional, para analizar en detalle aspectos de seguridad y defensa, aportando su experiencia, conocimientos y los resultados de sus investigaciones durante el curso.



Homenaje al soldado Antonio Cancela Rodríguez en Coristanco

El pasado día 20, a propuesta del excelentísimo Ayuntamiento de Coristanco (La Coruña), una compañía de Infantería de Marina del Tercio del Norte con bandera, banda de música y escuadra degastadores acudió a dicha localidad para participar en el acto de inauguración de un busto del soldado Antonio Cancela Rodríguez, del 2.º Batallón del 2.º Regimiento, natural de esta localidad y muerto heroicamente en Cuba el 5 de junio de 1895, cuando defendía su puesto de guardia en la línea férrea de Gíbara a Holgín, en donde fue atacado por fuerzas muy superiores en número, resistiendo hasta terminar sus municiones.

Los actos fueron presididos por el comandante general de Infantería de Marina

(COMGEIM) y el alcalde del municipio. El general Chicharro fue recibido con los honores reglamentarios y pasó revista de la fuerza; a continuación se realizó un relato de los hechos llevados a cabo por el soldado Cancela en Cuba, procediéndose inmediatamente después a la inauguración del busto que recuerda a dicho soldado, por parte del COMGEIM y el alcalde, y ante él se realizó un homenaje a los caídos. Después de una alocución del alcalde de Coristanco, Antonio Pensado Plágaro, a la que contestó el coronel del Tercio Norte, se cantó el Himno de Infantería de Marina, para proceder por último al desfile de la Fuerza que previamente había retirado la bandera de formación.





Además de las autoridades civiles que asistieron a los actos, entre las que se encontraban varios consejeros de la Junta de Galicia, el subdelegado del Gobierno en la provincia y varios alcaldes de municipios limítrofes, estuvieron presentes también los profesores y alumnos de Infantería de Marina de la Escuela Naval Militar, todos ellos arropados por varios miles de personas.

Con objeto de preparar estos actos la fuerza se desplazó el pasado día 16 de septiembre hasta Coristanco para realizar un ensayo *in situ*, día que el alcalde del municipio y el coronel del Tercio aprovecharon para inaugurar una placa conmemorativa en la casa natal del soldado Cancela Rodríguez, con la colaboración y presencia de familiares que todavía ocupan la vivienda.

J. L. D.



Visita al Panteón de Marinos Ilustres de la Expedición «Madrid rumbo al Sur»

El pasado día 10 de septiembre recalaron en la Escuela de Suboficiales de la Armada los componentes de la 4.^a Edición de la Expedición «Madrid rumbo al Sur» durante el transcurso de su viaje de regreso hacia Madrid, después de pasar cerca de un mes por países del norte de África, como Marruecos, Argelia, Malí o Senegal.

Encabezados por Telmo Aldaz de la Cuadra Salcedo, los casi 150 miembros que entre participantes y componentes de la organización conforman este año la expedición, acompañados por un nutrido grupo de vehículos todoterreno, camiones y autobuses, descansaron durante unas horas en esta su penúltima jornada de viaje en San Fernando, donde realizaron una interesante visita guiada al Panteón de Marinos Ilustres, quedando sorprendidos por la historia que esas paredes encierran.

Esta expedición es una iniciativa de la Comunidad de Madrid, que tiene como finalidad principal sacar de la rutina a un grupo de jóvenes para introducirles en una aventura



marcada por el compañerismo, y la ejecución de una serie de proyectos de cooperación en el norte de África.



Homenaje al Excmo. Sr. D. Enrique Pérez y Fernández-Chao en la Galería de la Escuela de Guerra Naval

El pasado 6 de octubre tuvo lugar en la Escuela de Guerra Naval la colocación del retrato del capitán de navío don Enrique Pérez y Fernández-Chao, cofundador de esta importante institución. El nuevo cuadro figura ya en la galería de retratos del edificio de Dirección.

El acto fue muy emotivo al contar con la presencia de su hijo, el capitán de navío Enrique Pérez Linos, que se trasladó desde Ferrol y estuvo acompañado por sus hijos, nietos y algunos amigos. Fue presidido por el contralmirante director de la Escuela de Guerra

Naval, Tomás Bolívar Piñeiro, y asistió una amplia representación de la dotación de la Escuela.

Una vez descubierto el retrato por parte del capitán de navío Pérez Linos, el director pronunció unas palabras en las que glosó la trayectoria profesional del don Enrique Pérez y Fernández-Chao, poniendo de manifiesto la importante labor que junto al contralmirante don Salvador Carviá y Caravaca llevó a cabo para la creación de este centro, que desde el año 1925 promueve y desarrolla el conocimiento, estudio y aplicación de los principios





del arte de la guerra naval, y centro en el que además fue profesor y ocupó los cargos de subdirector y de director.

Con este sencillo acto, la Armada y la Escuela de Guerra Naval honran la memoria y la trayectoria profesional de este ilustre marino, quien ya en los trabajos que publicó entre 1909 y 1915, siendo teniente de navío, reflejaba una serie de consideraciones sobre la necesidad de instaurar en la Armada la enseñanza superior de Estado Mayor, algo que no se había planteado en España y él calificaba como un problema de «inaplazable y apremiante urgencia».

Dicha enseñanza, afirmaba, debía contener principalmente los tres aspectos principales de la guerra: estratégico, táctico y logístico, con carácter no técnico sino generalizado; por ello, continuaba, era necesario crear una Escuela Superior que tuviera como objetivo la formación de buenos oficiales de Estado Mayor, donde la táctica, la estrategia, la historia crítica de las campañas marítimas y todo lo referente a la preparación y desarrollo de la guerra naval ocuparan en ella un lugar destacado.



LIBROS

LEÓN AMORES, Carlos: *Buceando en el pasado*.—Editorial Espasa Calpe, 2009. (ISBN: 978-84-670-3032-7); 218 páginas; 19,90 euros.

Desde la más remota antigüedad, el hombre ha sentido la necesidad de surcar ríos y mares por motivos económicos, políticos y culturales: la pesca y el comercio, intercambio de ideas y tecnología, abrir rutas de navegación y descubrir y conquistar nuevos territorios. El peligro que entraña la navegación nunca le detuvo en su afán por transportar sus mercancías y sus ideas de un lado para otro. Muchos intentos de llegar por mar a tierras lejanas fracasaron y terminaron de forma dramática. La arqueología ha descubierto barcos hundidos pertenecientes a todas las épocas de la historia repartidos por los lugares más increíbles del planeta, constatando que el lecho marino es un gran museo de naufragios, la mayor parte de ellos aún por descubrir.

Todas y cada una de las grandes civilizaciones que se conocen han hecho uso del barco como medio de transporte y todas ellas, por diferentes motivos, los han construido de una forma característica acorde a sus necesidades, cultura, costumbres y desarrollo tecnológico alcanzado. Egipcios, fenicios, griegos, celtas, etruscos, cartagineses, romanos, persas, vikingos... todos tenían su particular forma de construcción naval y un conocimiento exhaustivo de las propiedades de los materiales empleados.

Gracias a la Arqueología submarina se han podido estudiar al detalle cientos de pecios que siembran el lecho marino por todo el mundo y así se han podido contrastar escritos antiguos acerca de construcción naval de otras civilizaciones.



Carlos León Amores (Madrid, 1964), licenciado en la especialidad de Prehistoria y Arqueología por la Universidad Autónoma de Madrid y buceador profesional, nos ofrece en este libro una exhaustiva descripción de los naufragios más importantes de la historia, desde los barcos de la Edad del Bronce hundidos en el Mediterráneo, hasta los grandes galeones españoles de la Flota de Azogues del siglo XVIII, situándolos en su contexto histórico, así como en la ruta más probable que realizaban, una minuciosa descripción de la carga transportada y el *modus operandi* utilizado en su estudio y extracción, todo plagado de anécdotas.

El libro, escrito de manera amena y fácil de seguir, comienza con una breve historia del buceo desde el siglo IX a. de C. para hacer luego un recorrido histórico por todas las épocas que han dejado restos bajo el

mar, y que han sido estudiados con una metodología arqueológica. Comienza con el Mediterráneo con los restos hallados de la Edad del Bronce en el cabo Kelidonia y Ulu-Burum (Turquía); los restos fenicios, griegos y etruscos, entre los cuales ocupan un lugar relevante las naves de Mazarrón, en cuya excavación participó el propio autor. Mención especial merecen los capítulos dedicados a la flota romana, el dedicado a los vikingos y el que se detiene en el Mediterráneo medieval. Continúa el libro su recorrido histórico de la mano de los míticos hallazgos y pecios del *Mary Rose*, el barco de Enrique VIII; el *Red Bay*, de la bahía de las ballenas o el naufragio del *Wasa*, aquel buque que fuera en su momento el sueño del rey de Suecia.

Aunque gran parte se centra en el *Mare Nostrum*, el autor cambia de mares y da un salto a Centroamérica, donde aparecen los restos de los míticos galeones con el tesoro de cayo Hueso del barco *Nuestra Señora de Atocha* y *Nuestra Señora de Pura y Limpia Concepción*.

Resulta importante reseñar la riqueza de ilustraciones que aporta el autor, que han sido obtenidas tanto de textos antiguos y de la iconografía encontrada en tierra como de litografías y fotografías de los pecios hallados.

El capítulo dedicado al glosario de términos náuticos y de construcción naval resulta imprescindible para aquellos lectores ajenos a la profesión de la

mar y para los que, aun dedicándonos a ella, necesitamos refrescar ciertas voces por ser poco usadas.

Finaliza el autor con unas interesantes reflexiones acerca de la legislación vigente sobre patrimonio arqueológico sumergido y sobre las amenazas que rodean al gran museo de naufragios que es el fondo del mar, ya que cada día aparecen más empresas de cazatesoros cuyo interés es puramente económico. Además, está la pesca de arrastre sobre barcos históricos hundidos, los buceadores deportivos sin escrúpulos y, por último, las obras portuarias y vertidos incontrolados que hasta no hace muchos años se realizaban con total impunidad.

A. del R. P.

CERDÁN CARCELES, Mateo: *Entre dos islas*.—Editorial Simón Quintana, Cartagena 2009. (ISBN: 9788461300518). 174 páginas. Adquisiciones en *ww.bubok.es*.

La acción de esta novela, escrita por el capitán de corbeta de la Armada española Mateo Cerdán, transcurre entre las islas de Menorca y la británica de Man. La primera sorpresa que nos depara su lectura es descubrir que entre ambas islas, tan alejadas entre sí y situadas en ámbitos geográficos tan distintos, existen, por extraño que pueda parecer, multitud de similitudes. Estas dos islas sirven al autor para desarrollar la vida y las circunstancias de los protagonistas de esta novela. Por un lado, un irresponsable menorquín, paradigma del egoísmo, enganchado además a múltiples adicciones, y por el otro, una joven británica cuyo único pecado es su excesiva ingenuidad, todo ello aderezado con un amplio abanico de familiares y amigos que componen entre todos un mosaico donde están recogidas todas las características de la sociedad actual.

A lo largo de sus páginas, Cerdán pone de manifiesto su enorme capacidad para captar las pasiones y las debilidades humanas y se nos revela como un gran narrador de pequeñas historias personales, haciéndonos partícipes de



los sueños, las aspiraciones, las miserias y las pesadillas de los protagonistas.

El artífice de esta historia nos regala un relato que a veces se sume en el desencanto y en el fin abrupto de los sueños, al mismo tiempo que desborda imaginación, sorpresas, y en definitiva vida. Durante su lectura asistimos a la eterna lucha entre la inocencia y el cinismo. Al final la realidad, como en la vida misma, se acaba imponiendo dolorosamente y se produce el fin de los sueños, y con ellos el fin de la inocencia. Se puede afirmar que los protagonistas de “Entre dos islas” son tan actuales, tan de nuestro tiempo, que su existencia, como la de tantos de nuestros contemporáneos, está marcada por la premura y por la prisa por agotar la vida.

Por otra parte, esta novela nos permite adivinar hasta qué punto le impactó al autor su estancia durante seis años en la isla de Menorca. A lo largo de sus páginas nos demuestra el profundo conocimiento que supo captar tanto de sus gentes como de sus paisajes, y nos descubre el talento del novelista para la recreación de ambientes y caracteres.

E. E. L.

W. MITIUCKOV, Nikolay, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La escuadra rusa adquirida por Fernando VII en 1817*.—Damaré ediciones, 2009. (ISBN: 978-84-935835-9-0); 91 páginas; ilustraciones.

La situación en España tras la Guerra de Independencia, tanto política como económica, distaba mucho de ser halagüeña. Y la de la Marina en particular podemos calificarla de lamentable. Trafalgar, la lucha contra el francés y el problema colonial fueron factores que contribuyeron de forma definitiva al atraso de nuestro país respecto al resto de Europa, que se encontraba ya en franco progreso. Como decía el marqués de Lozoya, «La guerra en la cual el pueblo español se levantó como un solo hombre de honor en defensa de su derecho es, sin duda, una de las páginas más gloriosas de nuestra historia, pero constituyó una gran catástrofe que causó la ruina del precario resurgimiento económico que habían conseguido los ministros de los Borbones».

En esta más que precaria situación, y ante la ausencia total de una política naval, era preciso disponer de una fuerza naval que pudiera hacer frente, de alguna manera, a los requerimientos derivados del mantenimiento de nuestras posesiones al otro lado del Atlántico y a la protección del comercio con aquellas tierras. La imposibilidad, por tanto, de construir nuestros propios navíos y el estado de nuestras relaciones con los demás países europeos llevaron a Fernando VII a la adquisición de los famosos navíos rusos, haciéndolo por su cuenta en trato directo con el zar Alejandro I y sin contar siquiera con el titular de la cartera de Marina, José Vázquez de Figueroa, a quien se dejó intencionadamente al margen de la operación.

Tras el análisis del informe redactado por el entonces capitán general de Cádiz, Baltasar Hidalgo de Cisneros, sobre el estado de los buques a su llegada a aquel puerto, los autores ponen en entredicho la actuación de Vázquez de Figueroa y la opinión general de que los citados navíos y fragatas se encontraban en lamentable estado a su llegada a España, lo que podría dar lugar a un interesante debate sobre el asunto.

Nosotros sólo nos atrevemos a decir que la adquisición de aquellos buques no fue de lo más afortunado, bien porque su estado fuera en extremo deficiente —opinión de Vázquez de Figueroa a la que se oponen los autores y que tratan de interesada— o porque el material con los que estaban contruidos (madera de pino báltico) era el menos apropiado para las latitudes en las que debían operar, agravado todo por el abandono a que se vieron sometidos desde su llegada a España. Porque el resultado final es que la vida de todos y cada uno de aquellos buques fue de lo más efímera, ya que ninguno llegó a vivir más de un lustro. Y es que el problema no era sólo el escaso número de unidades navales, sino la falta total de una logística básica necesaria para su mantenimiento, ya que los buques se vieron condenados al abandono total durante más de tres meses desde su llegada a Cádiz por falta de recursos para su mantenimiento. El primer Principio de la Logística dice que no se debe adquirir aquello que no se puede mantener, y la adquisición de los navíos rusos se hizo sin tener en cuenta ese imprescindible principio. Con lo que, sumando los diversos factores que intervinieron en la compra, no es de extrañar la corta vida de los citados barcos.

En una segunda parte los autores nos muestran un interesante repertorio de piezas de distinto calibre que constituían el armamento de los buques rusos y que se encuentran dispersas en múltiples lugares de la geografía española.

Alejandro Anca es investigador e historiador naval y asiduo colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Miembro de numerosas asociaciones relacionadas con las cosas de la mar, ha escrito una treintena de libros y más de cien artículos sobre asuntos marítimos y específicamente navales.

N. W. Mitiuckov es teniente del Ejército ruso en la reserva y veterano de la



Guerra de Afganistán. Reconocido hispanista, tiene publicados medio centenar de trabajos sobre la historia de la Armada española en los siglos XIX y XX. En atención a sus méritos, hace dos años fue nombrado Académico Correspondiente de la Real Academia Española de la Mar.

G. S. S.

CASADO, David: *La Marina Ilustrada*.—(ISBN: 978-84-92531-06-6). Coeditado por el Ministerio de Defensa y Ediciones Antífona; Madrid, 2009; 676 páginas; 29 euros.

Sueño y ambición de la España del XVIII es el acertado subtítulo de esta importante y voluminosa obra, que refleja —quizá con mayor precisión que su propio título, *La Marina Ilustrada*— el meollo de su contenido.

El libro aborda la historia del siglo XVIII europeo en general —y la española en particular— en sus aspectos políticos, económicos y sociales, teniendo como hilo conductor y telón de fondo el devenir de la Real Armada. El XVIII es el siglo de la Ilustración, el movimiento modernizador de Europa, cuya ideología llega desde Francia con unos nuevos postulados —triunfo de la razón, crítica universal, espíritu científico, desarrollo de la economía, optimismo filosófico, ideario filantrópico, etc.— que echarán las raíces para quebrar el *ancien regime* y dar paso a la Revolución francesa, con sus derivaciones en el mundo colonial americano, primero en el norte y después en el sur, y que en España se patentiza por el gusto por lo francés y una renovación de la vida y costumbres, dando lugar a la creación de las academias, las sociedades económicas de los Amigos del País, el despotismo ilustrado, la expulsión de los jesuitas, el establecimiento de las logias masónicas, etcétera.

En esta obra se narran los acontecimientos de una centuria eminentemente marítima, ya que el dominio del mundo dependía de las velas y los cañones. La dinastía borbónica propició los pactos de familia y la lucha por el dominio de los mares entre las dos monarquías borbónicas y la británica. Felipe V comprendió la necesidad de rehacer el poder marítimo para poder mantener las comunicaciones con el extenso imperio ultramarino que, después del Tratado de Utrecht, aún permanecía intacto.

La primera parte del libro trata pues del renacimiento naval español con los dos primeros borbones. En la segunda parte, titulada «La Marina», se expone el espectacular incremento de la Real Armada, que llega a superar a Francia, alcanzando el cénit bajo el ministerio de don Antonio Valdés, para después asistir a la más negra etapa, la de 1796 a 1805, con desastres como los de San Vicente y Trinidad, y llegar a Trafalgar, episodio con el que concluye la obra. Desfilan por el libro los grandes marinos de aquella época, y se destaca la creación de la Compañía de Guardias Marinas y de los arsenales (La Carraca, Cartagena, Ferrol y La Habana), así como los diferentes sistemas de construcción de

buques, sin olvidar las grandes expediciones científicas.

La intención del autor, reconocido profesional de los medios de comunicación, tal como dice en el prólogo, no es realizar una tesis académica, sino hacer partícipe al lector del gusto por el conocimiento de un siglo y de una historia que le apasionan. En nuestra opinión lo ha conseguido. Engancha al lector desde las primeras páginas y le hace sentir la ambición de la España Ilustrada, las energías renovadas de la Real Armada y sus hombres, que hicieron posible alcanzar el cénit de nuestro poderío naval, aunque todo pasase a ser una pesadilla tras el descalabro del cabo de San Vicente. Aunque el autor ha procurado contrastar los datos con diversas fuentes, se observan ciertas erratas e imprecisiones (a nuestro entender), como éstas:

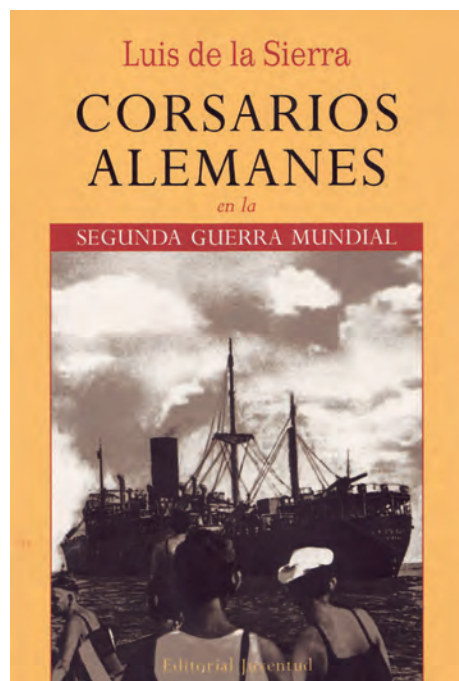
- Denomina fuerzas sutiles a las baterías flotantes empleadas en el ataque a Gibraltar en 1782 por ir en pequeñas chalupas, cuando en realidad algunas tenían 1.200 toneladas y 760 hombres de dotación.
- También afirma que 30.000 infantes de Marina rodearon el Peñón, cuando se trataba de fuerzas del Ejército mandadas por el duque de Crillon.
- Asimismo, atribuye a tropas de nuestra gloriosa Infantería de Marina la recuperación de la isla de Menorca en 1782.
- Sobre la expedición de Balmis, afirma que la vacuna la portaban en sangre de bebés con sus respectivas nodrizas. La realidad fue que los portadores eran niños de entre 4 y 13 años, la mayoría procedentes de la Casa de los Expósitos de La Coruña, atendidos por la rectora de dicha institución y única mujer de la expedición.

Por último, señalar que al tratarse de un libro que quiere dar a conocer a los hombres de la Marina de la Ilustración, podía haber mencionado datos tan interesantes como que Félix de Azara —al cual hace referencia— fue brigadier de la Real Armada; que Celestino Mutis fue alumno del Colegio de Cirugía de la Armada, y que Ricardo Wall, primer ministro de Carlos III, fue guardia marina de la segunda promoción de la Real Compañía de Cádiz.

M. J. F.



DE LA SIERRA, Luis: *Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial*. — (ISBN: 978-84-261-0726-8); Editorial Juventud, Barcelona, 2007; 258 páginas; dos mapas, blanco y negro.



Poco o nada nuevo puede decirse a estas alturas de este magnífico libro, apasionante de principio a fin, del capitán de fragata de nuestra Armada y prolífico historiador naval, Luis de la Sierra (1920). Con todo, no puede dejar de reseñarse la estu-penda noticia de su reedición, ya la sexta. No es éste el único título que reedita la vieja y entrañable Editorial Juventud, pues varios de sus libros que se habían convertido en clásicos, pero prácticamente imposibles de encontrar, están volviendo a ver la luz. Buenos ejemplos son *El mar en la Gran Guerra*, del mismo autor, o el imprescindible *Así fue la guerra submarina*, de Harald Busch.

Pese al título del libro, ha de hacerse enseguida la precisión de que esta historia, en puridad, no trata de corsarios, pues «el corso está y queda abolido» como ya estableciera la Declaración de París de 1856. Los

Atlantis, *Kormoran*, *Thor*, *Michel*, etc., no eran buques privados, característica que distingue al corsario, sino buques mercantes convertidos en buques de guerra, cruceros auxiliares, que utilizaban las estratagemas del falso pabellón y del buque-trampa o disfraz. Éstas resultan legítimas o admitidas para navegar, acercarse al enemigo o escapar de él, no así para emplear las armas o ejercer el derecho de visita, de modo que la voz *fallen Tarnung!*, la orden de desenmascararse, de abatir tableros, lonas y tinglados, e izar el pabellón alemán, solía preceder a la apertura del fuego.

Usando estas tácticas, en la Segunda Guerra Mundial nueve corsarios alemanes lograron hundir o capturar ciento treinta y dos buques aliados (o neutrales a su servicio), totalizando 824.000 toneladas de registro bruto, sin contar los hundimientos debidos a las minas por ellos fondeadas (unas 43.000 más). El precio pagado a cambio fue la pérdida en combate de seis de ellos.

Dado el rigor, la precisión y la abundancia de datos con que nos encontramos en esta obra, resulta difícil dudar de su credibilidad y veracidad. No

obstante, por si alguna reserva pudiera todavía subsistir al respecto, hay que señalar que De la Sierra se basa principal, aunque no exclusivamente, en fuentes historiográficas directas, todas ellas en sí mismas más que interesantes. Así, en *Mi vida*, la obra autobiográfica del gran almirante Raeder (1876-1960); en *Kormoran. Der Hilfskreuzer der die Sidney versenkte* (*Kormoran. El crucero auxiliar que hundió al Sidney*), escrito por el que fuera su comandante, Theodor Detmers (1902-1976), o en los dos libros sobre el *Atlantis* debidos también a su comandante, Bernhard Rogge (1899-1982), de uno de los cuales (*The German Raider Atlantis*) fue coautor Wolfgang Frank, aquél del que se afirma, sin falta de razón, que fue el escritor encubierto del libro *El camino de Scapa-Flow*, que luego suscribiera Günther Prien.

Y por cierto que el nombre de Bernhard Rogge nos lleva a una más que curiosa película sobre este capítulo de la guerra naval: *Sotto dieci bandiere* (*Bajo diez banderas*), título más que apropiado y sugerente para esta coproducción italo-estadounidense del año 1960, cuyo argumento fue proporcionado por Rogge, si bien guión y diálogos estuvieron a cargo de otros nombres que, para eruditos del séptimo arte y aquellos interesados en localizarla (está disponible en DVD, en castellano), se citan a continuación. El guión se debió a Vittoriano Petrilli, Duilio Coletti, Leonardo Bercovici y Ulrich Möhr (éste, primer oficial del *Atlantis* y coautor de *Atlantis. The story of a german surface raider*, en el que también se basa nuestro autor); el director fue Duilio Coletti.

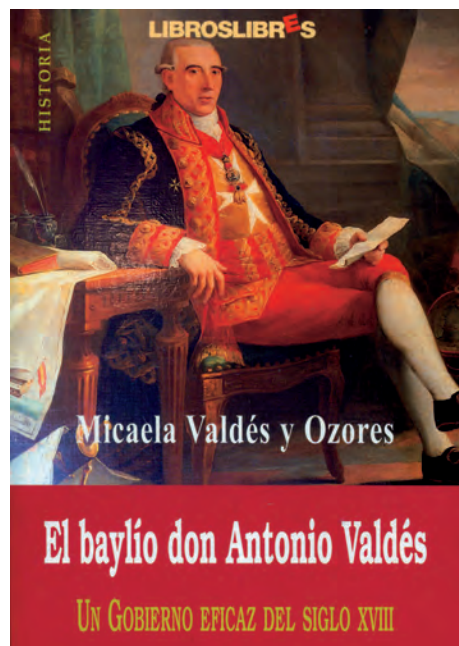
De la Sierra utiliza con profusión una técnica, si se la puede llamar así, con la que busca evitar que su relato pueda llegar a pecar de monótono (ciento treinta y dos son muchos barcos), y es la del abundante empleo de digresiones. Con oportuna frecuencia la narración se desvía hacia otras historias de la mar, como la de la cinematográfica *Bounty*, la del hundimiento del HMS *Barham* por el *U 331* al mando de Von Tiesenhausen, la apenas conocida de los 324 buques mercantes que apresó la Marina Nacional durante la Guerra Civil española, la de las expediciones de Amundsen y Scott, y un largo e instructivo etcétera.

Además, utilizando el recurso de novelar la narración, el autor imprime a su relato un dinamismo y magnetismo con los que consigue enganchar al lector. De ese modo y sin perder un ápice de rigor, el historiador y marino nos deja entrever el entusiasmo que despierta en él la materia y nos transmite su propio apasionamiento por la narración.

En este libro se rinde un apenas implícito homenaje a los combatientes de ambos bandos, marinos mercantes muchos de ellos, que hubieron de luchar en esta guerra naval. Una historia de buques, de combates, de victorias, derrotas y cifras de toneladas echadas a pique, pero que lo fue también de tesón, capacidad de sufrimiento, entereza y valor.

R. M. M.

VALDÉS Y OZORES, Micaela: *El baylío don Antonio Valdés. Un gobierno eficaz del siglo XVIII*.— Editorial Libroslibres. (ISBN: 84-96088-18-9). Madrid, 2007. 296 páginas.



La figura de don Antonio Valdés y Bazán está íntimamente asociada al desarrollo y esplendor de la Marina dieciochesca. Destacado personaje de la Ilustración española, su claridad de juicio y singular talento le convierten en un gobernante eficaz, pero sobre todo en un esclarecido marino.

Micaela Valdés y Ozores, entroncada familiarmente con el baylío, nos conduce en un libro sencillo y atrayente a la identificación del personaje, situándolo también plenamente en aquella España de proyectos e inquietudes que le tocó vivir, sin perder de vista las circunstancias coyunturales de la época, de grandes expediciones científicas y militares, con ideas precursoras de notables conceptos.

Con el baylío Valdés se mejoraron los arsenales de Ferrol, Cartagena y Cádiz; se aumentó y perfeccionó la construcción de buques y se impulsó el desarrollo del Observatorio Autonomico gaditano. La animadversión de Godoy hacia Valdés lo excluyó del Almirantazgo creado en 1803, del que tampoco formó parte Mazarredo, otro ilustre marino postergado.

El afán de un buen servir con el pacto de sacrificio y renuncia a todo lo que no fuera vivir por la patria constituye el rasgo esencial de la vida y la obra de don Antonio Valdés, y que tan bien ha sabido plasmar la autora, con lenguaje claro y sencillo, compatible en todo con lo auténtico y documentado de su excelente estudio.

J. C. P.