

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

OCTUBRE 2010



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2010
OCTUBRE
TOMO 259



CARTA DEL DIRECTOR

TEMAS GENERALES

CORSARIOS FRANCESES EN LAS COSTAS DE MÁLAGA EN 1810

Agustín Ramón Rodríguez González

CONCEPTOS BÁSICOS PARA ORIENTAR LA EVOLUCIÓN DEL EMPLEO DE LA FUERZA MILITAR

Capitán de corbeta Jesús Ángel Paz Pena

EL TENIENTE GENERAL LÓPEZ PINTADO, CARGADOR A INDIAS, JEFE DE ESCUADRA Y MARQUÉS DE TORREBLANCA DE ALJARAFE

Capitán de navío Enrique Tapias Herrero

LA EXPLOSIÓN DE LA BASE DE DEFENSAS SUBMARINAS. CÁDIZ, 1947

Miguel Ángel López Moreno, licenciado en Ciencias Químicas e ingeniero técnico de Arsenales

ALEJANDRO MALASPINA: UNA REMEMBRANZA HISTÓRICA

General Auditor José Cervera Pery

TEMAS PROFESIONALES

OPERACIONES ANTIPIRATERÍA DE LA OTAN

Coronel del Ejército del Aire Agustín Arias González y capitán de corbeta Alejandro Cuerda Lorenzo

LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL RENACIMIENTO DEL PODER NAVAL ESTADOUNIDENSE

Guillem Colom Piella, doctor en Seguridad Internacional

LA BRECHA DE CAPACIDADES OPERATIVAS Y LOS PROGRAMAS DE REFRESCO DE TECNOLOGÍA

Alberto Sols, doctor ingeniero de sistemas e ingeniero naval y Adriana Molero, doctora en Ciencias Físicas

VIVIDO Y CONTADO

BREVE NOTA SOBRE EL NAUFRAGIO DEL *ARIETE*

Manuel Noya García, catedrático de Neurología, Universidad de Santiago de Compostela

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...

EFEMÉRIDES

VIEJA FOTO

MARINOGRAMA

LEXICOGRAFÍA

MISCELÁNEA

CINE CON LA MAR DE FONDO

ODAS OLAS

LA MAR EN LA FILATELIA

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

PAÑOL DE PINTURAS

NOTICIARIO - CULTURA NAVAL GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: Ejercicio de tiro a bordo del patrullero *Cazadora*.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

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: 076-10-017-0 (edición en papel)

NIPO: 076-10-018-6 (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:

Resultaría difícil encontrar en el Diccionario de la RAE alguna palabra cuyo significado haya originado —y siga originando— tanta confusión en los últimos años como el vocablo «guerra». Hoy incluimos en nuestra revista un artículo en que se hace clara referencia al personaje que con mayor profundidad y acierto analizó dicho concepto, mereciendo la admiración de los más y alguna crítica negativa de unos pocos: el siempre discutido y poco leído Carl von Clausewitz, a quien el autor trae a colación como referente necesario a la hora de considerar el posible empleo de la fuerza militar, incluso en escenarios tan complejos como los actuales, que distan mucho de parecerse, no solo a los de la época del famoso prusiano, sino a los que hemos podido contemplar hace un par de décadas.



Un nuevo artículo sobre piratería viene también a ocupar nuestras páginas; esta vez enfocado al papel jugado por la OTAN para combatir esa lacra, que ha pasado a constituirse en una de las amenazas más impactantes en el ámbito marítimo, no solo por sus consecuencias materiales sino también, y mucho, por el efecto causado sobre la opinión pública. De esta forma, la Alianza Atlántica se ve involucrada en dos operaciones de larga duración, montadas para hacer frente a dos de las amenazas más frecuentes y desestabilizadoras de estos últimos tiempos: la operación ACTIVE ENDEAVOUR contra el terrorismo y la OCEAN SHIELD contra la piratería. El ingente esfuerzo que requiere el mantenimiento de esta clase de operaciones de larga duración —se cumple este mes el noveno aniversario de la ACTIVE ENDEAVOUR—, mayor cuanto más lejana se encuentre la Zona de Operaciones, nos da una idea de la importancia dada por la Alianza Atlántica a este tipo de amenazas que, como en el caso de la piratería, ponen en peligro la seguridad marítima.

Por otro lado, frente a la misma amenaza, la Armada continúa su participación en la operación ATALANTA de la Unión Europea en las aguas del cuerno africano, haciéndolo ahora mediante la participación del buque de asalto anfibio *Galicia* y el patrullero *Infanta Cristina*. Las capacidades que ofrece el *Galicia* en cuanto a disponibilidad de helicópteros, transporte de fuerzas espe-

ciales de guerra naval y medios hospitalarios, entre otras, pueden significar un mayor rendimiento en la consecución de los objetivos.

Si en la REVISTA de julio nos congratulábamos por ver al *Juan Carlos I* realizar sus penúltimas pruebas de mar hoy lo hacemos por partida doble, ya que al acto de entrega de dicho buque a la Armada, previsto a finales de septiembre en Ferrol y que se espera sea realizado por la presencia de SS. MM. los reyes, hay que añadir el de nuestro segundo buque de aprovisionamiento de combate, *Cantabria*, que era entregado el 29 de julio en la Base Naval de Rota, en un acto al que asistió el presidente de Cantabria. Con esta unidad se reforzará notablemente nuestra capacidad de apoyo logístico a la fuerza, tan necesaria para llevar a cabo con eficacia los cometidos asignados en los escenarios anteriormente reseñados.

Está previsto que el próximo mes de diciembre se ponga en marcha la expedición «Malaspina 2010», organizada conjuntamente por la Armada y el ministerio de Ciencia e Innovación como conmemoración del doscientos aniversario de la muerte del insigne e ilustrado marino. Sirva como aperitivo el artículo que nos ofrece el general José Cervera Pery, en el que nos relata algunos aspectos de su famosa expedición y de sus desafortunadas relaciones con la corte.

Guillermo VALERO AVEZUELA



N. de la R.—En la REVISTA correspondiente al mes de julio, página 15. En lugar de siglo XXI debe decir siglo XIX.

REVISTA de Agosto-Septiembre, portada. En lugar de Fundada en 1887 debe decir Fundada en 1877.

CORSARIOS FRANCESES EN LAS COSTAS DE MÁLAGA EN 1810

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



COMO es bien sabido, la decisiva victoria de los ejércitos napoleónicos en el otoño de 1809 en los campos de Ocaña debilitó de tal modo la resistencia española que al año siguiente los invasores franceses pudieron ocupar con facilidad toda Andalucía, debiendo refugiarse las autoridades de la Regencia en Cádiz, donde se convocaron las famosas Cortes.

Con la ayuda de las fuerzas de Marina y el oportuno refuerzo del ejército del duque de Alburquerque, antes en Extremadura, la fortaleza gaditana resistió el asedio francés, éxito de incalculables consecuencias militares y políticas.

Mucho más seria era la situación en la costa del antiguo Reino de Granada, pues allí, donde la retirada española se había producido de forma caótica, no se habían requisado y evacuado los buques disponibles, y los invasores disponían de una larga costa, con muchos puertos y fondeaderos, y especialmente con el puerto de Málaga, que podría haber sido una excelente base corsaria, y de hecho ejerció como tal, si bien en un grado menor del temido.

Es bien cierto que sólo con corsarios los franceses no podrían siquiera disputar el dominio del mar, sólidamente puesto en manos de la Royal Navy incluso antes de Trafalgar. Pero también lo es que con aquellos buques podían ponerse en contacto con el sultán de Marruecos y con la regencia de Argel y, mediante negociación diplomática y ante la apuradísima situación de España en aquellos tiempos, conseguir de unos y otros una alianza —un ataque marroquí contra los presidios españoles de Ceuta, Melilla y los peñones hubiera podido resultar desastroso en aquellos momentos para los españoles o, al menos, una nueva y ya insoportable carga para sus escasos y comprometidos recursos—, volver al tradicional corso de ambos estados magrebíes, o incluso negar los vitales suministros en granos, alimentos y todo tipo de vituallas que los aislados enclaves de Cádiz, Tarifa o Gibraltar precisaban.

Y lo cierto es que corsarios franceses llegaron a puertos magrebíes y que tales contactos diplomáticos existieron, aunque parece que no llegaron a fructificar.

Como en el caso de la defensa de Cádiz, los historiadores españoles han prestado muy poca o nula atención a dicha amenaza, pese a las constantes noticias de *La Gaceta de Madrid* sobre encuentros, afortunados o no, con los corsarios franceses.

Incluso una amenaza aparentemente tan débil podía ser de efectos terribles en la comprometida situación de los aliados entre fines de 1809 y mediados de 1812.

De los sucesos referidos a esa situación estratégica hemos seleccionado tres, del mismo año y bicentenario del que estamos, que llaman la atención por sus singulares y variadas circunstancias, dentro de la cuestión que enmarca este trabajo.

Un tiro por la culata

La ocasión era verdaderamente dorada, y los invasores no tardaron en intentar construir una fuerza corsaria en dicha costa con los elementos más dispares. Uno de ellos era el de los españoles colaboracionistas con el impuesto José Bonaparte. De hecho, en aquellos tiempos en que la victoria napoleónica parecía tan segura como inminente, muchos vacilaron u optaron decididamente por ese bando.

Uno de los más destacados, aunque siempre con la duda impuesta por su innegable patriotismo, fue el teniente general de la Armada don Pedro Obregón que, tras otros hechos, fue comisionado por el gobierno de José Bonaparte a Málaga, en mayo de 1810, para organizar allí una pequeña fuerza naval española al servicio del rey intruso.

No se esperaba una adhesión entusiasta, pero como germen de aquella fuerza se ordenó se armaran dos faluchos corsarios y ocho cañoneras. Uno de los faluchos había sido apresado recientemente por un corsario genovés al servicio de Francia.

No hubo demasiado problema para las dotaciones, pero sí para los mandos, pues faltaban por lo menos cuatro o seis oficiales para que aquella pequeña fuerza adquiriera un serio valor militar. Al fin se decidió que el alférez de navío don Gabriel de Olivar, prisionero de los franceses en Málaga y que al parecer había «visto la luz», tomara el mando del mayor de los faluchos, el *Virgen del Carmen*, armado potentemente para su clase con un cañón de a 24 y dos de a 8 libras, al que se dio el n.º 2.

Pero en octubre de 1810, apenas puesto en la mar y entrado en servicio, Olivar declaró tajantemente su verdadera lealtad al tocar fondo a la primera oportunidad en Gibraltar e inmediatamente en Algeciras, pasando después a

Cádiz con su embarcación, armamento, equipaje y dotación. Allí fue recibido en triunfo, dándosele inmediatamente el ascenso a teniente de fragata y creándose un escudo de distinción para él y su dotación. Olivar sólo se dolió de que, por una traición, se frustró su plan de apoderarse del otro falucho, el *Santísima Cruz* o n.º 1.

Por supuesto que el gobierno de José Bonaparte consideró el hecho como «detestable y abominable, que no pagaría con mil vidas si las tuviera». ¡Como si Napoleón, su hermano y sus tropas hubieran observado hasta entonces una conducta moralmente irreprochable! Pero ya sabe el lector cómo son estas cosas...

Lo cierto fue que, pese a estos y otros avatares, los franceses consiguieron crear en Málaga y toda la vieja «Costa de Granada» un nido de corsarios que daría pronto que hablar y sería fuente de grandes preocupaciones para sus enemigos. Y con buques mucho más poderosos y peligrosos que los modestos faluchos.



José Bonaparte. (Óleo sobre tela de François Pascal Simon Gérard. Musée National du Château de Fontainebleau).

Una travesía peligrosa en 1810

Tal vez mejor que cualquier otra reflexión sea ofrecer un testimonio directo del peligro que suponían los corsarios franceses. Se trata en este caso del de don Jerónimo Lorenzo Villanueva, nacido en 1757 en Játiva y ordenado sacerdote veinte años después. De ideas jansenistas y luego liberales, hombre culto e interesado en los avatares políticos de su país, llegó a ser secretario de la Real Academia. Residente en Madrid, abandona la ciudad tras la invasión napoleónica del invierno de 1808, refugiándose en Orihuela, donde le llega la noticia de que había sido elegido diputado a las Cortes de Cádiz, y que por

Real Orden de 18 de julio de 1810 se dispone su apertura para agosto del mismo año. En las circunstancias bélicas conocidas, con casi toda Andalucía ocupada por el enemigo, el viaje deberá obligatoriamente ser por mar, aunque incluso en circunstancias normales hubiera sido mucho más cómodo y fácil en la época que por tierra.

Así que nuestro flamante diputado salió el 26 de julio de 1810 hacia Cartagena acompañado de su hermano, sobrino y secretario, llegando a la ciudad departamental el 30 del mismo mes y alojándose en casa del capitán de navío Villamil.

Estaban en Cartagena otros diputados electos, por lo que éstos pidieron al capitán general del departamento, don Manuel Núñez de Gaona, buques de S. M. en los que realizar la travesía. Y anota el sacerdote y diputado: «se nos propuso, desde luego, si queríamos embarcarnos en el místico de guerra mandado por Mula, que salía aquella noche para Cádiz. Pero, teniendo consideración a los corsarios que cruzaban por la costa de Granada, y a que por esta razón habían desestimado aquel barco los señores D. Nicolás y D. Isidoro Martínez Fortín y el padre D. Simón López, diputados por Murcia, me excusé igualmente. El suceso mostró la prudencia de nuestro procedimiento, pues a poco de haber salido de puerto fue dispersado por los corsarios el convoy de Mula y éste se guareció con su místico en el fondeadero de Águilas».

Pasó el tiempo, y ante la escasez de buques armados en Cartagena para poder afrontar la travesía, se llegaron a juntar en aquel puerto una treintena de diputados.

El 13 de agosto, el ya crecido número de diputados solicitó se destinase a esa misión a cualquiera de los dos navíos que por entonces estaban alistándose en el arsenal: el *Asia* o bien el *Guerrero*.

El capitán general contestó que «ponía a nuestra disposición el jabeque *Diligente* y el místico n.º 33 de S. M., en que podíamos ser transportados algunos de nosotros, por ser buques de suficiente seguridad, y siuviésemos a bien fletar alguna embarcación del comercio que nos acomodase, sería escoltada cuidadosamente, y algunos días después, nos instaba a que le contestásemos si la admitíamos para, en caso de no convenirnos, destinar estos buques a obrar contra los corsarios adversarios».

Los diputados contestaron resaltando la «incompatibilidad de la navegación en transportes convoyados por aquellos dos buques con la seguridad de nuestras personas, y añadiendo que admitiríamos buques de guerra armados, aunque fuesen menores, siempre que cada uno por sí, si por desgracia se extraviase, pudiese resistir a los corsarios, y recordaban el aumento de corsarios en la costa de Granada y la fuerza de algunos de ellos, que montaban 12, 14 y hasta 18 cañones, y citando el ejemplo de un buque nuestro armado en guerra, que se vió precisado a abandonar en manos de los enemigos, junto a la torre de San Pedro, al jabeque *La Virgen del Rosario*, cuyo patrón, Juan de

Arabi, se hallaba en aquella plaza, y que éste declaraba ser 31 los buques apresados por los corsarios en pocos días».

Como puede verse, el peligro que suponían los corsarios franceses era muy real. A éste se añadió el representado por la incursión del cuerpo de ejército de Sebastiani hacia Murcia, y otro, aún más grave, la epidemia de fiebre amarilla declarada por entonces. Huyendo de la fiebre y de la previsible cuarentena que podía retrasar aún más el viaje, los diputados se trasladaron a Torrevieja, donde les llegó la noticia de que tenían un navío y una fragata a su disposición para pasar a Cádiz.

El 8 de octubre embarcaron en dos misticos que salieron de Torrevieja, divisándose al poco una vela sospechosa, preparándose por el patrón del buque, Blas Bru, los dos cañones y el pedrero que lo armaban. Pero el buque sospechoso viró y pasó de largo hacia poniente.

Por fin se embarcaron los diputados en Santa Pola en el navío *Héroe* (el apresado insignia de Rosily, del porte de 80 cañones) y la fragata *Venganza*, botada en 1793 en Mahón, de 40 cañones.

El 10 de octubre dieron la vela con Levante duro hasta las once y media, a cuya hora calmó y pudieron sobrepasar el cabo de Palos, encontrándose poco después con un convoy inglés de tres buques escoltados por un bergantín, que a la voz comunicó que venían de América y que tras tocar en Cádiz iban a Alicante.

«El 17 amaneció claro y despejado. Nos hallamos a la vista de la costa de África, bordeando con el viento contrario y escaso, que se mantuvo todo el día y la noche. A las 1045 de ella tuvimos un gran sobresalto, ocasionado por la inmediata aproximación hacia nuestra proa de un buque (que) causó en todos nosotros gran consternación, y aún al comandante y a la oficialidad puso en cuidado, por haber observado que iba a tomar la proa del navío. Por esto viraron para presentarle el costado, poniéndose toda la gente al arma para dispararle la artillería, y cogiendo los fusiles la tropa; en cuyo estado se mantuvieron hasta que volvió el bote con el oficial Meñaca y nueve hombres armados que fueron a parlamentar con su tripulación, de resultas de haber contestado ser inglés, preguntado por la bocina.»

El 19 se mantuvo el navío a la capa, por no entrar en el Estrecho con mala mar, y escribe el diputado: «Díjome entonces el comandante el adagio náutico: el navío a la capa, el marinero al hamaca, para animarme a que fuese a dormir tranquilo y seguro. A pesar del refrán, todos pasamos malísima noche, porque arreciando el viento y creciendo el mar, se aumentaron los vaivenes y balances del navío, teniéndonos en continuo desasosiego y susto».

El domingo día 21 (curiosamente el aniversario de Trafalgar y en aquellas mismas aguas) sucedió que «a la madrugada dio el navío un estallido espantoso que a todos nos hizo creer se había estrellado o abierto, fue una guñada del timón que nos puso en sumo riesgo». Por fin, el 23, el *Héroe* entró en Cádiz.

Ya estaban allí los cuatro diputados, más temerarios, que habían embarcado el 6 de septiembre en el místico de Dominici, y la corbeta *Paloma* traería en diciembre otro grupo de diputados desde Alicante.

Centrándonos en el principal contenido de esta noticia, lo que más llama la atención es la actividad considerable de corsarios franceses en el mar de Alborán y en el Estrecho. Aún rebajando algo la información y el subsiguiente temor, resultan muchos incidentes y alarmas para un periodo tan corto.

Resulta evidente que la Royal Navy, pese a su dominio de los mares, no podía aquí, como tampoco en otros escenarios, suprimir enteramente el corso. Aún con las escuadras francesas bloqueadas en sus bases, resulta visible la práctica habitual de la navegación en convoyes, lo cual no impide que alguno de éstos sea apresado o dispersado por corsarios de considerable tamaño, no sólo místicos o cañoneras, sino de hasta 18 cañones, que pueden poner en peligro incluso a jabeques.

Y por mucho que pareciera un enemigo despreciable, capaz de infligir todo lo más algún doloroso alfilerazo, cabe pensar en el éxito político y moral que se hubieran apuntado los franceses de haber conseguido apresar a una treintena de diputados a las Cortes de la amenazada Cádiz, que como mucho apenas alcanzaron los dos centenares. Las consecuencias sobre la voluntad de lucha de la ya muy abrumada España resistente son difíciles de valorar, pero hubieran sido significativas y hasta importantes en cualquier caso. Y ese logro, desde luego, no hubiera guardado proporción con las fuerzas y el éxito militar alcanzados.

Fuengirola, 13-15 de octubre de 1810

Ante esta situación, el interés estratégico de los aliados hispano-británicos estaba claro: había que inutilizar la costa de Granada como base de los corsarios enemigos y acosar al invasor en ese mismo flanco marítimo, poniéndose en conexión con las guerrillas españolas que ya actuaban en las montañas de la Penibética.

En junio, el brigadier español Lacy había desembarcado en Algeciras con 2.000 hombres, realizando una incursión sobre Ronda en apoyo de las guerrillas mandadas por el jefe de escuadra Serrano Valdenebro. La correría acabó con la toma del castillo de Marbella, donde se sostuvieron heroicamente las tropas españolas con el apoyo naval de cañoneras y buques mayores, hasta que se reordenó su embarque, pasando Lacy a realizar una nueva intentona sobre las costas onubenses.

Fue entonces cuando el general gobernador de Gibraltar, Colin Campbell, ideó un nuevo golpe. Se trataba de conseguir a la vez muchos objetivos: eliminar Málaga como base de corsarios, cortar las posibles comunicaciones francesas con el norte de África, y apoyar a las guerrillas. El plan consistía en

atacar Fuengirola, base francesa de aprovisionamiento y punto fuerte gracias a su castillo. Cuando las tropas francesas acudieran al punto amenazado, reembarcar a toda prisa y dirigirse a Málaga, que habría quedado casi desguarnecida, y tomarla con el apoyo de las guerrillas.

Para dirigir la expedición se designó a Andrew Thomas, décimo Lord Blayney, nacido en 1770, veterano de muchas contiendas (Holanda entre 1794-95, Mediterráneo y Egipto en 1799, Sudáfrica, América y Hannover) y coronel del 89.º Regimiento de Infantería británico. Pero la citada unidad se hallaba por entonces muy baja de efectivos, con sólo 353 hombres, por bajas en campañas, enfermedad, etc. Por ello se cubrieron los huecos con 516 hombres procedentes del campo enemigo, entre alemanes, polacos, italianos y hasta algunos franceses realistas, que aceptaron el servicio con tal de salir de su detención, pero cuya lealtad era muy cuestionable.

Resulta curioso que pese a la expansiva demografía británica de la época, que tanto hizo reflexionar al pesimista Malthus sobre los efectos de la superpoblación, los ejércitos británicos de aquella época tuvieran tantos problemas para movilizar hombres suficientes y debieran recurrir a tales expedientes. Como es bien sabido, muchas de las unidades supuestamente «británicas» tuvieron en aquella contienda un alto porcentaje de ciudadanos de otros países, incluso muchos portugueses y españoles. Pero recurrir a ex prisioneros para completar la unidad era algo muy peligroso y que comprometió desde el primer momento toda la operación.

A los 869 hombres del 89.º se añadieron 65 artilleros con dos piezas de 12 libras y un obús. La participación española se concretó en el Regimiento Imperial de Toledo, con 563 hombres, una de las nuevas unidades creadas por las necesidades de la contienda, pero ya veterano tras operar en La Mancha, Extremadura, defensa de Cádiz (en donde había adquirido una experiencia anfibia considerable), en la reciente expedición de Lacy, y que volvería a distinguirse en la batalla de La Albuera.

El 10 de octubre zarpó la expedición, con insignia en la fragata *Topaze* de 38 cañones, tres bergantines (*Rambler* de 14, *Onyx* y *Encounter* de 10) y seis lanchas cañoneras, aparte de ocho transportes, españoles y británicos, que zarparon de Cádiz, recogiendo al día siguiente al regimiento español, por entonces en Ceuta. Ya rumbo a las costas malagueñas se encontraron con el *Sparrowhawk* de 18 cañones, que comunicó haber entregado armas y municiones a los guerrilleros y de los últimos movimientos del enemigo.

El 13 por la noche la expedición fondeó en cala Morella, ya en las cercanías de Fuengirola, posponiéndose el desembarco al día siguiente, a las 0900, hora realmente muy tardía. No cabe duda de que el tiempo transcurrido entre el fondeo de la escuadrilla y el ataque concedió un inestimable margen a los atacados.

Rápidamente ahora, el 89.º se dirigió hacia la fortificación francesa, el castillo de origen moro y luego remozado y reutilizado para la vigilancia de la

costa contra los piratas berberiscos. Se trataba de una vieja fortificación medieval, cuyos muros, de ladrillo y tapial, no podrían resistir un fuego concentrado de la artillería de 1810, pero era un punto fuerte y estaba artillado con varias piezas de mediano calibre.

Su jefe era el capitán Milokosewitz, al mando de unos 150 hombres del 4.º de Infantería del Gran Ducado de Varsovia, al servicio de Napoleón. Los polacos rechazaron valientemente la propuesta de rendición y repelieron el primer asalto inglés, muriendo en él, entre otros, el mayor Grant.

Las cañoneras se habían acercado mientras tanto para cooperar con sus fuegos, pero el de las piezas del castillo logró hundir una de ellas y causar bajas y averías en otras, por lo que debieron retroceder. Los buques mayores también rompieron el fuego, pero demasiado distantes de la costa, por la escasa sonda de ésta, sus proyectiles llegaban con poca fuerza.

Lord Blayney, sorprendido por la resistencia, ordenó desembarcar la artillería, uniéndose a ella una pesada pieza naval de a 32, siendo las piezas arrastradas por los marineros, como era habitual cuando no se disponía de ganado para tal fin. Tras una noche de duros trabajos, dificultados por la intensa lluvia, los cañones quedaron emplazados a sólo 350 yardas del castillo, preparados para romper el fuego en la mañana del 15.

Paralelamente se habían enviado algunos piquetes en reconocimiento hacia Mijas, para prevenir la reacción francesa, mientras desde los buques se vigilaban los caminos de la costa. El Imperial de Toledo se encargó de guardar la retaguardia británica, mientras éste se concentraba sobre el castillo. Del interior se presentaron los tenientes coroneles Basset y Warrington y el capitán Miller del 95.º de Rifles británico, contactos con las guerrillas, que ofrecieron su apoyo.

A todo esto, el fuego de las piezas británicas había desmontado un cañón del castillo y causado serios daños en sus muros, por lo que el nuevo y decisivo asalto parecía inminente. Los guerrilleros y el Imperial de Toledo avisaron por entonces que avistaban numerosas tropas enemigas. Pero justo por entonces apareció el retrasado resto de la expedición aliada frente a Fuengirola.

No se sabe por qué Blayney no esperó a tan importante fuerza; de hecho, no la cita en su obra hasta este momento. Indudablemente no se entendió bien con Campbell, o éste decidió reforzarle en el último momento. Inevitablemente, las fuentes británicas echan la culpa del retraso a las malas condiciones del navío español. En cualquier caso, el refuerzo podía haber sido decisivo, pues a bordo de los navíos *Rodney* de 74 cañones, del español *Vencedor* del mismo porte y de la fragata *Circe*, estaba el 82.º británico, los «voluntarios del príncipe de Gales», un buen regimiento con 932 hombres. Pero desembarcar el refuerzo, tan oportuno, llevaría tiempo, y antes era preciso coordinar con Blayney lo que se pensaba hacer. El lord inglés había embarcado por entonces en una de las cañoneras, conferenciando con el jefe de ellas, el capitán Hall,

sobre el apoyo de éstas al desembarcado y empeñado 89.º. Pero el ritmo de los hechos sobrepasó al jefe británico.

La vanguardia francesa, dos escuadrones de dragones (más de 200 hombres) surgió entre la niebla y la lluvia y cargó por sorpresa sobre los británicos. Los extranjeros enrolados huyeron presa del pánico o aprovecharon la ocasión para volver con los suyos. La confusión aumentó con la salida de la pequeña guarnición del castillo, cayendo las piezas británicas en poder de los imperiales.

Blayney, mientras tanto, desembarcó, montó en su caballo, y al frente de los restos de su regimiento lanzó un valeroso contraataque que recuperó momentáneamente las piezas. Su caballo había sido muerto, y poco después, entre el humo del combate y la niebla, los británicos vieron una numerosa tropa de infantería, que tomaron por el Imperial de Toledo, que se les reincorporaba.

Desdichadamente, los uniformes de las tropas españolas eran de corte muy semejante al de las francesas, excepto en el color (azul en las casacas, con solapas blancas ribeteadas de rojo en los franceses, y pardo y amarillo respectivamente en los españoles), y éste no se distinguía en la oscuridad reinante. El lord tomó a los imperiales por españoles y ordenó cesar el fuego, lo que resultó demoledor, pues la fuerza británica quedó rápidamente rodeada y tuvo que rendirse.

En cuanto al regimiento español, al mando de su coronel don Juan Fernández, ya dijimos que había avisado de la aproximación enemiga. Separado de los británicos, el ya veterano regimiento resistió firmemente a las tropas francesas que le atacaron y se replegó sin dejar de luchar y en orden hacia el interior, refugiándose en la sierra, desde la cual volvería a Cádiz posteriormente. Británicos y españoles elogiaron unánimemente su conducta, y tanto el orondo coronel como uno de sus soldados tuvieron luego el privilegio de ser retratados por el gran pintor inglés Denis Dighton. Unánimemente los testigos presenciales y los historiadores de los hechos coinciden en que la conducta de las tropas españolas fue inmejorable, y que con su resistencia limitaron la derrota británica.

Los británicos, por su parte, habían tenido unas 32 bajas y perdido los dos cañones de a 12 que habían desembarcado; 200 hombres más desertaron o fueron tomados prisioneros, entre ellos el propio Blayney y otros siete oficiales. El desastre no fue aún mayor por el apoyo de los buques.

En cuanto a los imperiales, al mando de Sebastiani, dispusieron de más de 3.000 infantes de los regimientos 32.º y 58.º y varios escuadrones de dragones de la brigada de Milhaud, una fuerza muy superior a la aliada. Ante aquella fuerza y el duro revés, el resto de la expedición anfibia no pudo sino levar anclas y abandonar el escenario.

El vencido lord fue conducido prisionero al castillo, sin demasiados miramientos y hasta sufriendo algún culatazo, hasta que un oficial francés ordenó

que fuera bien tratado. Ya en el castillo, los polacos terminaron invitándole a brindar con aguardiente.

De madrugada fue conducido a Mijas para evitar fuera rescatado, y al día siguiente, ya 16, y en la misma Fuengirola, el general Milhaud, al verle sin espada, le ofreció la suya con las siguientes palabras: «Señor general, he aquí una que ha servido en todas las campañas contra los rusos, austríacos y prusianos, permitid que os la ofrezca», del mismo modo se le ofrecieron caballos para él y el resto de los oficiales británicos prisioneros. Todo un gesto.

La expedición volvió contrariada a Gibraltar y Cádiz. Allí se hicieron muchos reproches a Blayney, especialmente el de haberse entretenido demasiado en Fuengirola, olvidando que se trataba sólo de un amago para atraer hacia allí a las tropas francesas, y que el objetivo real era Málaga, de la que se supo quedó guardada por sólo unos trescientos franceses, y donde le esperaba el grueso de los guerrilleros para cooperar a su toma. Nadie, sin embargo, dudó de su valor personal, y es bien cierto que su fuerza era demasiado pequeña e insatisfactoria y que los refuerzos le llegaron demasiado tarde y en un momento en que sirvieron más de distracción que de ayuda. Toda la operación deja un cierto regusto a improvisación, aparte de que Blayney no demostró estar capacitado para un mando independiente, actuando (pese a no tener órdenes concretas) mucho mejor sus subordinados que el propio jefe de la expedición. El valiente pero poco acertado lord fue conducido prisionero a Francia, atravesando España y dejando un curiosísimo relato de su viaje y prisión, hasta que fue liberado en 1814, tras la victoria. Llegó a teniente general, pero su salud quedó resentida por el combate y cautiverio y ya no volvió al servicio activo hasta su muerte en 1834. Su único hijo fue el undécimo y último lord Blayney. En cuanto al bravo Milokosewitz, recibió la Legión de Honor el 18 de diciembre de ese mismo año por su heroica defensa.

Como puede comprobarse en este episodio, no siempre los aliados consiguieron el éxito en sus constantes ataques anfibios contra las extensas costas españolas dominadas por los invasores, lo que de paso nos recuerda la gran dificultad que entrañan dichas operaciones, pero el dominio del mar les aseguraba siempre la retirada y limitaba los efectos de los reveses. Nada les impedía volver a la carga en ese u otro punto y probar fortuna, consiguiendo así entretener y divertir de sus objetivos ofensivos a buena parte de las tropas francesas, en mayor o menor combinación con guerrillas y ejércitos regulares, estrategia que tuvo un efecto considerable sobre el triunfo final.

Conclusión

El lector habrá podido observar en estos tres episodios tan variados, ocurridos todos casi en los mismos días de octubre de 1810, en el cénit de la dominación francesa de España, el claro peligro de que los imperiales hicieran de

la costa del Reino de Granada una base para sus corsarios, con implicaciones estratégicas que hubieran podido ser decisivas.

Es algo que no debería olvidarse pues, pese al triunfo de Trafalgar, Napoleón siguió retando a la hegemónica Royal Navy con nuevas y grandes construcciones de buques de guerra para obligarla a un costoso bloqueo, aunque sin arriesgar un combate formal, y especialmente con una oleada de corsarios en todos los mares, que llevó a los británicos a otro esfuerzo enorme para perseguirlos y darles caza. De hecho, ese esfuerzo llevó a una movilización masiva de marineros, que si en época de Trafalgar eran poco más de 50.000 hombres, alcanzaron los 145.000 entre 1810 y 1813, cuando presuntamente Albión debía estar sesteando, orgullosa de su decisiva victoria.

Y también nos recuerda algo del escenario naval de nuestra Guerra de la Independencia, muchas veces olvidado, necesitado de la gran investigación que sin duda merece, y por tanto muy poco comprendido y valorado.



BIBLIOGRAFÍA

- BLAYNEY, A. T: *Narrative of a forced journey trough Spain and France*. London, 1814. (Existe la traducción española, por Alberto Sarino)
- LORENZO VILLANUEVA, L: *Memorias de tiempos de Fernando VII*. Madrid, BAE, 1972.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, C: *La Marina en la Guerra de la Independencia*. Madrid, Editora Nacional, 1972.

CONCEPTOS BÁSICOS PARA ORIENTAR LA EVOLUCIÓN DEL EMPLEO DE LA FUERZA MILITAR

Jesús Ángel PAZ PENA



... no quiso aguardar más tiempo a poner en efecto su pensamiento, apretándole a ello la falta que él pensaba que hacía en el mundo su tardanza... Y así, sin dar parte a persona alguna de su intención, y sin que nadie le viese, una mañana... se armó de todas sus armas, subió sobre Rocinante... y por la puerta falsa de un corral salió al campo con grandísimo contento y alborozo.

Don Quijote de la Mancha.



NO de los conceptos más importantes que el genial Clausewitz aportó al estudio y análisis del empleo de los ejércitos es la famosa frase: «La guerra es la continuación de la política por otros medios». Sus ideas, plasmadas en su obra nunca acabada, *On war*, son auténticamente inspiradoras para cualquier estudioso de los asuntos de seguridad y defensa, y han sido ampliamente analizadas y diseccionadas en busca de «la verdad».

Aunque pueda parecer que las ideas de un general prusiano que luchó contra Napoleón quedan muy atrás en el tiempo, resulta que, paradójicas de la vida, en pleno siglo XXI la Armada dispone de barcos de última generación, diseñados para «la guerra», que emplea para hacer frente a los piratas en aguas del golfo de Adén. Algo que Blas de Lezo ya hacía a comienzos del siglo XVIII, y con toda seguridad con mucha más libertad de acción y capacidad de maniobra que los comandantes actuales. Pero, ¿qué tiene esto que ver con Clausewitz?

Hoy los gobiernos utilizan sus fuerzas armadas no como una continuación de su política, sino como un elemento más de ésta, y si no lo hacen... deberí-



Muro de Berlín.

an. De hecho, el nuevo concepto de moda es el *Comprehensive Approach*, o la aproximación integral a la resolución de problemas de seguridad, en la que los gobiernos utilizan todos los medios a su disposición: económicos, diplomáticos y también militares.

¿Por qué?, pues precisamente por eso, porque estamos hablando de seguridad y no de defensa. Como intentaré explicar a continuación, los cambios que se han producido en el escenario estratégico mundial han hecho aparecer conceptos como la *seguridad humana* y como el *poder inteligente*. Incluso han llevado al general británico Sir Rupert Smith (1) a proponer que la guerra que predominará en el futuro será la «guerra entre la gente», y no la tradicional y más confortable guerra industrial entre ejércitos y marinas. En el origen de todo ello está lo que Barry Buzan ya intuyó en 1991: hoy la agenda de seguridad internacional, que antes estaba dominada principalmente por

(1) SMITH, Rupert: *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World*. Penguin Books. London 2005.

problemas militares y políticos, está bajo el imperio de los problemas económicos, sociales y medioambientales (2). Aunque pueda parecer que en el nuevo escenario estratégico Clausewitz ha perdido parte de su validez, nunca como antes es necesario volver a estudiarle bajo una nueva perspectiva, ya que hoy el empleo de la fuerza militar no es algo que sigue a la política, sino que es una parte permanente e insustituible de la política de los gobiernos.

EL nuevo escenario estratégico

«El nuevo escenario estratégico» es una frase o concepto que se utiliza cada vez con mayor frecuencia. Entre otras cosas, porque sirve para justificar la necesidad de transformación que sienten las Fuerzas Armadas. Pero al hablar de adaptación, suelen emplearse los términos evolución o cambio como si fueran sinónimos, y nada más lejos de la realidad. El primero significa cambiar para adaptarse a algo nuevo, pero manteniendo el espíritu de lo que se era antes. El segundo significa cambiar para convertirse en algo distinto. Ésta es la disyuntiva que las marinas y ejércitos occidentales están tratando de desentrañar. ¿Evolucionamos para continuar permaneciendo en la esfera de la Defensa o cambiamos para entrar de lleno en la esfera de la Seguridad? ¿Son realmente incompatibles? Analicemos, en primer lugar, algunos de los causantes de que el escenario estratégico esté cambiando: interdependencia, globalización y la caída del Muro de Berlín.

Interdependencia

Interdependencia es un concepto principalmente económico que es relativamente fácil de entender (a pesar de que suele confundirse con la globalización), pero que es extraordinariamente difícil de conocer en profundidad. Un buen ejemplo es cualquier barco en tránsito por el estrecho de Gibraltar. El barco es de bandera de conveniencia (Antillas Holandesas) y pertenece a una compañía con sede en, por ejemplo, Singapur. Está fletado por un consorcio de entidades con sede en múltiples países, está asegurado en Londres y la tripulación formada por marineros de una veintena de naciones. Además, la carga es propiedad de miles de compañías con diferentes seguros, sedes y responsables. Los productos han sido diseñados en los Estados Unidos o Europa, las piezas fabricadas en Corea o Japón y finalmente han sido ensambladas en China. Otro ejemplo. Si Irán amenazase a sus vecinos del golfo

(2) BUZAN, B.: *New Patterns of Global Security in the Twenty-First Century*, International Affairs, julio 91, Vol. 67, Issue 3. 433.

Pérsico con llevar a cabo acciones militares en respuesta a su falta de colaboración con su programa nuclear, el precio del petróleo seguramente empezaría a subir hasta superar los 146 dólares de julio 2008. Como consecuencia los precios subirían provocando descontento, paro y pobreza. Algo que ya ocurrió en 1973 durante la Guerra del Ramadán o del Yon Kippur. El embargo de petróleo decretado por la, hasta entonces casi inoperante, Organización de Países Exportadores de Petróleo, a pesar de ser poco efectivo, tuvo un gran impacto, por ejemplo en la cohesión de la comunidad internacional. E incluso los Estados Unidos llegaron a planear la toma de algunos de los campos petrolíferos de Oriente Próximo.

La conclusión inmediata es que todo está entrelazado, y que todos nos vemos afectados por hechos que ocurren a miles de kilómetros, sobre los que no tenemos capacidad de influir o controlar. Todos formamos parte de los problemas y, por tanto, también debemos formar parte de las soluciones, de manera que nunca se puedan tomar decisiones de forma aislada. Necesitamos al resto de la comunidad internacional, o al menos a una buena parte de ella.

Globalización

El otro concepto de moda es la Globalización. Pero pensar que es algo nuevo puede hacer que analicemos el problema desde una perspectiva errónea. Así que mi primer objetivo es imbuir la idea de que la globalización es todo menos algo que ha surgido en el siglo xx. Se podría considerar incluso que la globalización, de verdad, empezó en 1522 cuando Juan Sebastián Elcano regresó a España tras dar la primera vuelta al mundo. Desde entonces, en mayor o menor medida, siempre hemos convivido con la globalización y, lo que es más importante, nos hemos ido adaptando a ella.

Pero ¿qué es la globalización? Aquí es donde surgen los problemas. Es muy difícil encontrar una única definición, y con toda probabilidad cada lector tendrá la suya. Tal vez, más que definirla por lo que es, habría que hacerlo por lo que permite hacer. Podemos decir, sin demasiado temor a equivocarnos, que la globalización se caracteriza porque ha cambiado la forma en la que se ejerce el poder en el escenario internacional.

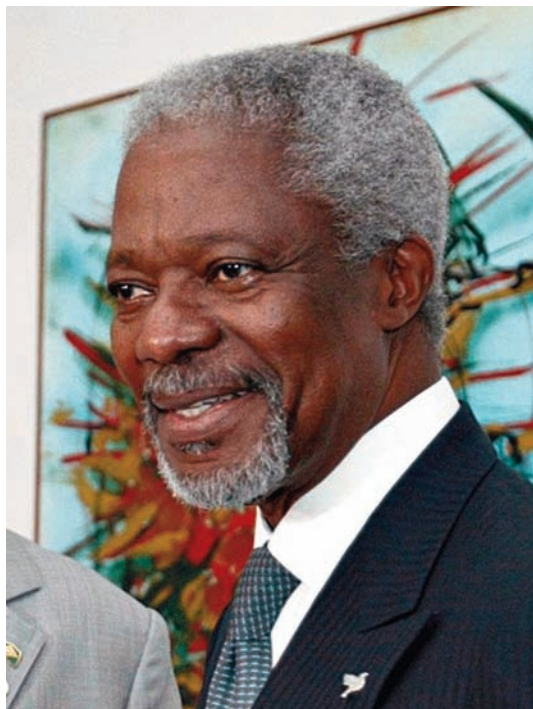
Hace años los únicos que ejercían el poder eran los estados... y no todos. Ahora la situación ha cambiado, porque muchos otros actores tienen el mismo poder, o incluso más, que los estados. Hoy, un periodista desplazado a un lugar de conflicto, informando en directo en el telediario de las nueve, tiene en vilo a generales y políticos. Lo mismo ocurre cuando unos piratas secuestran un barco en el golfo de Adén; o cuando una embarcación con 50 personas a bordo llega a una playa de Andalucía. Los actores internacionales que no forman parte del Estado tienen cada vez más capacidad para actuar e influir. Podemos decir que en el escenario internacional la globalización hace

que el débil parezca fuerte y que el fuerte se comporte como el más débil. La primera consecuencia de la globalización y de la interdependencia es que casi todas las estrategias de seguridad nacional de nuestro entorno consideran que la tradicional distinción entre seguridad interna y seguridad externa ha perdido validez. Todo está entrelazado. La Estrategia de Seguridad de la UE, que España ha firmado, incluso considera que la primera línea de defensa estará muy a menudo en el exterior de los estados de la Unión, lejos de sus fronteras. Por tanto, habrá que ser expedicionarios y proactivos. No debemos esperar a que nos alcancen los efectos, hay que anticiparse para atajar las causas del problema en el origen del mismo.

Llegamos ahora, desde mi punto de vista, al único factor de la ecuación que realmente ha supuesto un cambio, que verdaderamente ha sacudido el escenario estratégico mundial. Mucho se ha escrito sobre el antes y el después, y debe de haber pocos trabajos sobre estrategia, seguridad y defensa que no empleen la frase: «Tras la caída del Muro de Berlín...». El impacto que el fin de la Guerra Fría ha tenido sobre la definición de seguridad ha sido brutal. Todos estamos de acuerdo en que la seguridad no sólo es difícil de definir, sino también muy difícil de medir. Esto se debe, fundamentalmente, a dos características muy particulares de la seguridad. Primero, la seguridad es una sensación, haciendo que sea mucho más fácil valorar la falta de seguridad que su presencia, y por tanto que nunca se esté seguro de haber alcanzado el nivel de seguridad adecuado. Segundo, la seguridad es un concepto relativo. Relativo en términos de un actor contra otros, porque el incremento de seguridad de uno casi necesariamente implica la reducción de la seguridad de otros. Relativo en términos de tiempo, porque lo que hoy nos amenaza pudo haber tenido poca importancia en el pasado, y puede que no tenga ningún impacto en el futuro. Y relativo en términos de opinión, porque lo que amenaza a un estado puede no ser considerado como amenaza por sus vecinos.

La caída del Muro de Berlín, la globalización y la interdependencia han afectado a estas dos características de la seguridad de una forma que nadie esperaba, cambiando incluso la propia definición de seguridad. Pero lo más grave es que también han dinamitado las estrategias tradicionales que seguían los estados sobre cómo buscar ese objetivo final. No sólo el qué sino, lo que es más importante, el cómo entran ahora también en el terreno de las arenas movedizas en las que en cualquier momento podemos hundirnos y en las que nunca encontramos la zona de confort.

Después de definir seguridad como la ausencia de amenazas, como ya se ha comentado anteriormente, Barry Buzan considera que tras la Guerra Fría ha aparecido una nueva agenda de la seguridad internacional. Por un lado, y desde un punto de vista fundamentalmente occidental, se han moderado los problemas de seguridad políticos y militares, y han aumentado los problemas de seguridad económicos, sociales y medioambientales. Antes el riesgo de confrontación nuclear era muy real, y eso paralizaba y polarizaba cualquier



Kofi Annan, ex secretario general de las Naciones Unidas.

movimiento de los estados. Hoy la amenaza nuclear a gran escala no parece tan cercana. Por otro lado, la anterior estructura bipolar (USA-URSS) se ha transformado en una estructura multipolar, en la que todos los países, por pequeños que sean, o tal vez precisamente por el hecho de ser pequeños y fallidos, tienen mucho que decir. Otro aspecto de esa multipolaridad es el hecho de que el poder se haya desplazado de los omnipresentes estados a la presión ejercida por los actores que no pertenecen al estado: intraestatales, terroristas y delincuentes, o supraestatales, ONU, UE, OTAN... Una de las consecuencias más importantes de todo esto ha sido la aparición de la nueva «seguridad humana», casi en contraposición a la tradicional «seguridad nacional». Si en la segunda era el

Estado el que estaba en peligro, en la primera es el ser humano, como individuo dentro de la sociedad, el que se siente vulnerable. Como bien resume el anterior secretario general de las Naciones Unidas, Kofi Annan, la seguridad humana incluye el desarrollo económico, la justicia social, la protección medioambiental, la democratización, el desarme, el respeto por los derechos humanos y el imperio de la ley. El señor Annan incluso va más allá al considerar que todos estos elementos están interrelacionados, de forma que progresar en uno de ellos supone avanzar en los demás, y viceversa.

Las buenas noticias son que, tras la Guerra Fría, el número de conflictos ha disminuido (3). Sin embargo el *Conflict Barometer 2008* muestra que todavía hubo 345 conflictos; que más de dos tercios de ellos eran internos de los estados,

(3) Ha habido un descenso del 40 por 100 en el número de conflictos armados desde 1991, una disminución del 70 por ciento en el número de crisis internacionales entre 1981 y 2001, y una disminución del 98 por ciento en el número de muertes por conflicto y por año.

y que solamente en ocho de los 91 conflictos entre estados se empleó la violencia. Es decir, la guerra convencional está en declive, pero los conflictos de baja intensidad han aumentado. El general británico Sir Rupert Smith considera que las tradicionales guerras industriales entre estados, entre ejércitos y marinas no ocurrirán en el futuro. En su lugar, la guerra entre la gente, (*war amongst the people*) será la forma de guerra que predomine. Los conflictos llamados de baja intensidad que tienen lugar dentro de los estados, en medio de la actividad más o menos habitual y cotidiana de las poblaciones, serán los conflictos de moda. El general Smith incluso aboga por olvidar las capacidades necesarias para la guerra industrial e invertir en las necesarias para la guerra entre la gente. Hagamos lo que dice, ¿o tal vez no?

El poder inteligente

El antiguo asesor de Seguridad de la Casa Blanca, Joseph S. Nye Jr., magnífico escritor del que recomiendo todos sus libros, dice que el poder duro (*hard power*) ya no es lo que era hace 30 años, y que ahora el poder blando (*soft power*) está empezando a imponerse. Hoy no es suficiente con tener barcos, aviones y la intención de emplearlos. Hoy es necesario disponer además de capacidad para atraer a los demás, para hacer que los otros quieran acercarse a nosotros. Tampoco es realmente nada nuevo. Roma se convirtió en un gran imperio gracias a su éxito para «convencer» (en ocasiones tras conquistar militarmente) a otros pueblos de la periferia de su imperio.

Aunque tal vez esté exagerando un poco, podríamos considerar que la OTAN es un ejemplo de poder duro, mientras que la UE es un ejemplo de poder blando. La primera surgió para derrotar al Pacto de Varsovia, y lo consiguió por inanición. Mientras que la UE fue ideada como la respuesta más adecuada para asegurar la paz y la prosperidad en Europa tras la Segunda Guerra Mundial. La UE ha basado su poder no en las armas, sino en mantener las puertas abiertas para que cualquier estado europeo entrase a formar parte de una comunidad en la que la prosperidad económica estaba casi asegurada. Curiosamente, hoy la OTAN intenta transformarse para adquirir capacidades que le permitan desarrollar su poder blando, mientras que la UE quiere desarrollar su poder duro. Sin embargo, los orígenes de cada una anclan su capacidad para evolucionar y cambiar. La OTAN es una alianza en la que todos tienen igual voz y responsabilidad. Por el contrario, la UE, en el tema de seguridad y defensa, se comporta más como una coalición (no todos tienen la misma voz ni responsabilidad) que se crea de forma específica para cada una de las misiones que se acometen.

La habilidad para combinar el empleo del poder duro y del poder blando dentro de una estrategia efectiva es lo que Nye llama «poder inteligente». En Afganistán no es suficiente con combatir a los talibanes, hay que «ganarse» al

pueblo afgano. En el norte de África no es suficiente con luchar contra las bandas que trafican con personas, hay que invertir en mejorar las condiciones de vida de las poblaciones. Hacer una cosa sin hacer la otra es dilapidar dinero y esfuerzo; es buscar el éxito a corto plazo y abandonar la búsqueda de soluciones duraderas. Si antes la estrategia del poder duro era viable, hoy no lo es. Por eso ahora todo el mundo habla del *comprehensive approach*, de la aproximación integral a los problemas de seguridad.

Pero, como en casi todo, hay una segunda derivada. Los efectos del poder siguen un camino de doble dirección. España es una democracia parlamentaria, y uno de los pilares sobre los que éstas se basan es que el gobierno es responsable de sus actos, y por tanto debe dar cuenta de ellos. Una acción militar de reconstrucción en la región de Helmand no sólo ejerce poder inteligente en Afganistán, sino que también lo ejerce sobre los ciudadanos españoles que desde aquí están pendientes de lo que allí se hace en su nombre. Casi siempre, el efecto producido en casa es más importante y duradero y tiene mayores repercusiones que el efecto conseguido allí, más local y limitado. La capacidad para prever y anticipar las repercusiones del uso de la fuerza militar es lo que marca la diferencia entre una estrategia exitosa y una estrategia abocada al fracaso. España tradicionalmente ha preferido diseñar estrategias que se basen en el poder blando. Nuestro umbral para justificar el empleo del poder duro está muy alto.

Clausewitz otra vez

Nunca antes el escenario estratégico internacional había abierto tanto el abanico de misiones en las que las marinas son un elemento insustituible. La Armada posee unos medios y unas capacidades que, hoy en día, la hacen imprescindible en cualquier acción del Estado en el exterior. Pero no debemos dejarnos llevar por la inercia del momento, los riesgos son enormes y las posibilidades de error evidentes. Más que nunca es necesario un detallado análisis del problema.

Clausewitz dijo que la guerra era la continuación de la política por otros medios, pero tal vez ya sea el momento de actualizar al gran estratega. En el ancho de banda que existe entre la paz y la guerra total, el empleo del poder inteligente, que necesariamente incluye el uso de la fuerza, es una herramienta permanente del Estado. Si Clausewitz sugería que la guerra era algo que aparecía tras la política, hoy la política exterior y el empleo de la fuerza militar van siempre unidas de la mano. Desde la diplomacia de defensa hasta la reforma del sector de seguridad en Irak. Desde las labores de reconstrucción en Afganistán hasta el Diálogo Mediterráneo. Desde las MSO hasta las operaciones de alta intensidad en Afganistán. Pero todo tiene consecuencias. ¿Debemos diferenciar entre unidades preparadas para la alta intensidad y

unidades diseñadas para la seguridad marítima? ¿Debemos abandonar capacidades que luego sería muy costoso recuperar sólo porque hoy no son necesarias? ¿Debemos seguir el camino marcado por la OTAN, o por la UE...? Existen argumentos que apoyan a cada una de las opciones, pero es precisamente nuestra cultura estratégica la que debe inclinar la balanza.

Lo primero, y tal vez más importante, es decidir si nos preparamos para la alta intensidad de la guerra industrial o para la baja intensidad actual. ¿Son verdaderamente incompatibles? Hay dos aspectos a considerar. El primero es que podríamos estar gastando recursos del Estado en adquirir unas capacidades que nunca serán de utilidad. El



Carl von Clausewitz.

segundo es que, de equivocarnos, podríamos poner en riesgo la vida de nuestras dotaciones, y en última instancia nuestra propia capacidad para hacer frente a los conflictos del futuro, que sin duda los habrá. Hasta ahora normalmente aceptamos la ecuación: operaciones expedicionarias o de alta intensidad necesitan de una cierta calidad de las unidades, mientras que en las operaciones de baja intensidad, o de seguridad marítima, es más importante la cantidad de unidades disponibles. Pero en la mar las cosas no son blancas o negras, no son de alta o baja intensidad. Son siempre grises. Cuando uno caza tigres, lo más probable es que sufra algún rasguño, porque los tigres tienen uñas. Aunque se supone que esas cosas no deberían pasar, nadie discute que, como Clausewitz afirma, la niebla de la guerra, el azar, la fricción y la probabilidad tienen una gran influencia en todo conflicto.

Tal vez por influencia de Clausewitz, insistimos en separar alta intensidad y baja intensidad, en diferenciar operaciones de combate y operaciones de seguridad marítima. Pero todo forma parte de un continuo, que va desde una situación de paz hasta la guerra total. En el futuro, como hoy en Afganistán, dentro de un teatro de operaciones tendrán lugar operaciones de combate,

misiones de baja intensidad e incluso misiones policiales, simultáneamente. Y todo ello no únicamente en el confortable ámbito de lo conjunto y combinado sino, lo que es más importante, en un ámbito multiagencia: tanto estatales (AECID, Agencia Española de Cooperación y Desarrollo) como no estatales (ONU, ONG, Cruz Roja...).

Aparte de los problemas legales, la única diferencia que hay entre alta y baja intensidad es la graduación en el empleo de la fuerza militar, y el oponente sobre el que se aplica dicha fuerza. En ambos tipos de operaciones, lo que ocurre antes de que sea necesario emplear la fuerza es bastante similar. Lo siguiente también es siempre lo mismo: aplicar las Reglas de Enfrentamiento (ROE). No es un problema de cuál es la misión, es un problema de quiénes son nuestros oponentes y dónde se desarrolla la acción. Es aquí donde los problemas legales normalmente nos impiden ser todo lo efectivos que podríamos ser. Sería necesario un esfuerzo para actualizar el significado de la palabra «combatiente» y para revisar toda la legislación que afecta al empleo de la fuerza militar.

Ha llegado el momento de finalizar este artículo. El lector que haya llegado hasta aquí se merece toda mi admiración y respeto. Muchas gracias por su paciencia. Me he dedicado más a preguntar que a responder, y no he entrado a analizar las consecuencias que para la Armada pueden tener los efectos de los conceptos explicados anteriormente. Pero no hay duda de que la Armada está evolucionando para adaptarse a un futuro que, aunque no podemos conocer, sin duda sí podemos prever, y por tanto sí podemos prepararnos para él. En ese camino no hay duda de que Clausewitz, convenientemente actualizado, sigue siendo un referente de obligado conocimiento y estudio. Sus conceptos: la guerra limitada, el carácter y la naturaleza de la guerra, la fricción, el punto culminante, etc., pero sobre todo su famosa trinidad: la sociedad, el ejército y el gobierno son herramientas de análisis y faros que permitirán conocer los riesgos, reducir el margen de error y asegurar que tomamos las medidas adecuadas.



EL TENIENTE GENERAL LÓPEZ PINTADO, CARGADOR A INDIAS, JEFE DE ESCUADRA Y MARQUÉS DE TORREBLANCA DEL ALJARAFE

Enrique TAPIAS HERRERO



Introducción



URANTE dos siglos y medio discurrió la llamada Carrera de Indias con innumerables viajes trasatlánticos. Es llamativo el escaso número de personajes que consiguieron atraer la atención de los historiadores y que merecieron una investigación o biografía. Y el porqué de esta situación parece claramente debido más a la falta de interés por parte de estudiosos o autoridades que a la falta de méritos de los personajes en cuestión.

Uno de los más destacados especialistas españoles en la Carrera de Indias, el catedrático de Historia de América de la Universidad de Sevilla Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, comentaba en 2007 (1) la escasez de trabajos realizados sobre los generales y almirantes de la Carrera de Indias, que en muchas ocasiones presentaban una hoja de servicios con méritos más que suficientes para el desarrollo de una biografía o de un trabajo monográfico. Lo más deprimente en su opinión es que personajes con méritos muy inferiores en las marinas inglesa, holandesa o francesa tenían amplios trabajos publicados, cuando no otros reconocimientos nacionales. Es durante la primera mitad del siglo XVIII cuando por fin la Armada se reorganiza como un solo cuerpo.

(1) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Generales y Almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente*. Revista *Crónica Nova* de la Universidad de Granada, 33/2007, pp. 285-332.

Se crean los arsenales y bases navales y se inicia un programa moderno de construcción naval. Resulta curioso observar cómo se podía llegar entonces a la cúspide de una carrera naval sin haber tenido una vida dedicada por completo al servicio. Puestos importantes como general, almirante o gobernador de las flotas de Indias se conseguían con préstamos a la Corona. La oficialidad en gran medida desconocía las reglas fundamentales de la milicia y de la navegación, aprovechando los viajes para comerciar dentro de sus posibilidades. La inauguración de la Escuela de Guardias Marinas trataba de remediar esta falta de profesionalidad.

Finalizados los estudios de licenciatura en historia en la UNED, y dada mi condición de marino, me pareció muy oportuno investigar este personaje, uno de los «sugeridos» por el catedrático antes citado.

Datos biográficos



Teniente general López Pintado.

Manuel López Pintado nace en Tembleque (Toledo) el 12 de marzo de 1677. Era el sexto de ocho hermanos. A la edad de doce años se traslada a Sevilla y reside en la población de Santa Cruz, donde se supone realiza los estudios básicos (2). Durante la primera década del siglo se le ve inmerso, de una u otra forma, en los negocios de la Carrera de Indias. Debido a la Guerra de Sucesión el movimiento de flotas se había reducido a un mínimo, pero a pesar de ello López Pintado se las ingenia para participar como consignatario en una serie de mercaderías que transportaba la flota del general Velasco, que sucumbió en Vigo ante la anglo-holandesa del almirante Rooke en 1702. Más tarde

(2) Archivo General del Arzobispado de Sevilla 06642. Matrimonios ordinarios 1709.

embarca como maestro de la plata en la flota del general Diego Fernández de Santillán en su viaje a Nueva España. Desde Veracruz en 1708 pleitea con el general y con el maestro de permisión debido al embarque de mercancías preciosas, que a conciencia no se le remitieron a él como maestro de la plata, perdiendo la comisión correspondiente (3).

El maestro de la plata era el encargado de embarcar, controlar y desembarcar los productos más valiosos, tanto para la corona como para particulares (oro, plata, grana, añil, etc.). Sus beneficios provenían principalmente de las mercancías de los particulares. Como ejemplo, en el caso de la plata transportada, cobraban una comisión del 1 por 100 sobre su valor. Sin embargo, con las mercaderías de la corona casi no cubrían gastos. A su cargo debía contratar al menos un escribano y dos hombres de su confianza para el movimiento de las mercancías. Antes de salir a la mar debía dejar en la Casa de Contratación una fianza para cubrir el material a transportar. Era un cargo importante y muy codiciado; al principio lo designaba el general de la flota, pero luego asumió esta responsabilidad la Casa de Contratación. Eran elegidas personas pudientes y honradas, como dueños de naos, capitanes de Infantería, etcétera (4).

El 12 de mayo de 1709, después de realizar tres viajes a las Indias, se casa con la gaditana Inés Solano de León, hija de un noble sevillano. De este modo sube un escalón en el estado social sevillano que claramente pretende escalar.



Escudo de armas.

(3) Archivo General de Indias (AGI). Escribanía, 293A.

(4) VEITIA Y LINAJE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1982.

Y es en 1710 cuando comienza en Cádiz su carrera naval con mando de buque, al formalizar un asiento con la Corona para el transporte de 7.000 quintales de azogue destinados a las minas de plata americanas. El asiento automáticamente lo convierte en capitán de mar y guerra, y para llevarlo a cabo dispone de los navíos *Nuestra Señora de Begoña* y *las Animas* y *Nuestra Señora de la Mar* y *Santa Teresa de Jesús*. Como compensación se le permite negociar con 200 toneladas en géneros diversos (5). El azogue solía embarcarse en buques de guerra, pero en esta época, debido a su escasa disponibilidad, era normal realizar asientos con particulares, que por cierto les resultaban muy ventajosos (6). Desde 1565 este mineral era esencial en la aplicación del «método de patio» para extraer la plata de las minas de Nueva España y del virreinato del Perú. Al llegar a Nueva España y realizar la carena se descubre que los cascos de ambos buques están podridos, por lo que se procede a su desguace.

En agosto de 1711 sale de Cádiz embarcado como diputado real en la Flota de Nueva España del general Andrés de Arriola. En Veracruz, el virrey duque de Linares lo comisiona para investigar el naufragio de la almiranta de la Armada de Barlovento, mandada por don Diego de Alarcón y Ocaña, que resultó culpable del desastre (7).

En este momento, debido a la escasez de buques, Felipe V trata de comprar navíos a Luis XIV sin resultado, por lo que realiza asientos con particulares para la formación de las flotas habituales. En 1712, con el apoyo del nuevo primer ministro, conde de Bergeyck, el ministro de Marina e Indias Bernardo Tinajero propone al rey la construcción en La Habana de diez navíos de 800 toneladas y 60 cañones. Al no contar con todos los recursos decide formalizar un asiento con López Pintado, que incluía la compra y transporte a las Indias de materiales diversos necesarios para la construcción. Asimismo debería transportar todas las armas y municiones procedentes de los almacenes reales. Con estos buques se pretendían realizar las tareas antes reservadas a las armadas de la Avería y de Barlovento. Cuando los buques estaban a punto de partir para las Indias con los materiales necesarios, la corona decide enviarlos al bloqueo de Barcelona al no existir otros buques disponibles. Finalmente, López Pintado sale hacia Barcelona el 12 de noviembre de 1713 al mando de una escuadra de diez buques, entre los cuales se incluyen tres que acababa de adquirir (8).

(5) AGI Contratación, 1479.

(6) SERRANO MANGAS: *Los galeones de la Carrera de Indias 1650-1700*. Sevilla, CSIC 1985, p. 138.

(7) AGI Escribanía, 115B.

(8) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*. Sevilla, 1982, pp. 405-407.

Durante este año figura en el Consulado de Sevilla como elector, cargador y cosechero. Este Consulado, que era la institución clave en la política comercial de la Carrera, estaba gobernado por un prior y dos cónsules, elegidos por una serie de miembros nominados como electores. Éstos eran elegidos entre los más activos del Consulado. Su hermano mayor, José, fue prior y cónsul en varias ocasiones (9).

Por fin, en agosto de 1715, tras el Tratado de Utrecht, sale como almirante al mando de la Flota de Nueva España, integrada por diez buques mercantes y tres de guerra. Llega a Veracruz en 73 días y regresa a Cádiz al año siguiente (10). Tras esta última navegación parece que deja la Armada por un tiempo y pasa a residir en Bollullos de la Mitación, en el Aljarafe sevillano, donde adquiere una gran hacienda en el pago de Torreblanca. Es el momento del traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz. Por este u otros motivos, varios nobles sevillanos le imitan desplazándose a sus haciendas próximas a Sevilla.

López Pintado, como tantos otros personajes de la época en situación económica desahogada o pudiente, busca el reconocimiento y mejoría de su posición social, y en febrero de 1716, desde las Indias, solicita y posteriormente obtiene la «blanca de la carne», que es el reconocimiento de hidalguía, al poder mostrar, entre otras condiciones, limpieza de sangre en las cuatro últimas generaciones. La resultante pecuniaria es que deja de pagar impuestos (11). Poco más tarde sube otro escalón en su progresión social al conseguir el hábito como caballero de la Orden de Santiago (12).

En 1721 es nombrado alcalde de Bollullos, por el estado noble; este cargo lo repite seis años más tarde (13). En esta villa funda un mayorazgo en el que incluye sus alcabalas y heredamientos en Torreblanca, Torrequemada y Benajár a favor de su hijo Manuel Juan López Pintado (14); los cronistas locales de Bollullos reconocen que el asentamiento del almirante en su hacienda dio un gran impulso económico a la villa. De improviso, la corona le ordena tomar un navío de 800 t para una prueba de calado en el Guadalquivir y comprobar las dificultades en el paso de la barra de Sanlúcar. Este trabajo está relacionado con los conflictos entre Sevilla y Cádiz, que todavía perduran tras el traslado de la Casa de Contratación.

(9) HEREDIA HERRERA, A.: *Sevilla y los hombres del comercio 1700-1800*. Sevilla, Galaxia, 1989, p. 211.

(10) AGI Contratación, 3244.

(11) Archivo Municipal de Sevilla, Blanca de la carne 1716, Tomo III LR.

(12) Archivo Histórico Nacional (AHN). Pruebas de caballeros 1717. Caja 872, Exp. 4594.

(13) RIVAS, F., y ÁLVAREZ-OSSORIO, A.: *Una ventana al pasado*. Sevilla 2006, p. 198.

(14) HERRERA GARCÍA, A.: *El Aljarafe sevillano en el Antiguo Régimen*. Sevilla 1980, p. 123.



Hacienda de Torreblanca en el Aljarafe.

En 1724 figura en la matrícula del Consulado como cargador a Indias (15). Aunque el Aljarafe era zona de olivares, la hacienda de Torreblanca poseía una de las mayores plantaciones de vid. Sus vinos eran mucho más apreciados que los de la Sierra Norte de Sevilla, y el vino era uno de los productos más exportados a las Indias, ya que para proteger la producción andaluza estaba prohibido plantar cepas en América.

En 1728 sale de Cádiz, embarcado en el galeón *San Luis* como capitana, al mando de una escuadra de cuatro navíos para Tierra Firme. Desde Cartagena pasa a La Habana, donde toma la flota de galeones que allí se encuentra y la trae escoltada a Cádiz en febrero de 1729. En el puerto de Cádiz le espera el rey Felipe V con la reina y los infantes, que recién llegados a Sevilla se habían desplazado a Cádiz para recibir a la flota y presenciar la botadura del navío *Hércules* en el Astillero de Puntales, el primer buque de guerra allí construido (16).

(15) HEREDIA HERRERA, A.: *Sevilla y los hombres del comercio, 1700-1800*. Sevilla, Galaxia, 1989, p. 211.

(16) *Gaceta de Madrid*, marzo 1729.



Palacio en Sevilla.

Por estas fechas manda construir un magnífico palacio en la calle Santiago en Sevilla, hoy recién convertido en hotel de lujo. Es uno de los mejores construidos en el siglo XVIII en esta ciudad, y gracias a él muestra su poder y posición en la sociedad sevillana. Durante la estancia del rey en Sevilla, López Pintado, como caballero veinticuatro y por tanto miembro del Concejo sevillano, es el encargado de presidir la comisión que prepara los desplazamientos del rey. En todos sus movimientos embarcados comanda la galera real, lo que le permite una gran cercanía a la corona y a Patiño, entonces ministro de Estado, que le reportaría futuras comisiones y puestos importantes. Con su nueva etapa sevillana parece que el rey mejora de la depresión que motivó el traslado de la Corte a Sevilla. Por todo lo anterior, se entiende que el Consulado de Cádiz lo utilice como intermediario para hacer llegar a Patiño un documento en el que sugieren medidas de defensa contra los jenízaros gaditanos, que estaban postergando a los comerciantes de ascendencia española en el embarque de mercancías (17).

(17) GARCÍA-MOURIÑO, Mundi: *Pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros (1720-1765)*. Sevilla, Universidad, 1999, p. 75.

En 1730 retorna a la mar como jefe de escuadra, mandando la flota de galeones, compuesta por dieciséis buques mercantes y seis de guerra. Iba con poderes extraordinarios para reforzar las defensas de los puertos, comprobar el grado de participación de las autoridades locales en la lucha contra el contrabando y finalmente imponer un nuevo impuesto a los comerciantes para sufragar estos gastos. También debía conocer el grado de demanda de mercancías en el virreinato y tratar de vender los paños de la Real Fábrica de Guadalajara. En Cartagena de Indias se crea un conflicto con el gobernador y los oficiales reales de Hacienda, que no le permiten vender unas mercancías aprehendidas como contrabando por los guardacostas de don Domingo Justiniani. López Pintado muestra su carácter y no atiende a razones, ni a pesar de la intervención del obispo (18). A continuación marcha a la Feria de Portobello, y dos años más tarde, tras sufrir un fuerte temporal, regresa a Cádiz. En esta expedición participa Antonio de Ulloa para adquirir experiencia naval, ya que no había encontrado plaza en la Escuela de Guardias Marinas ese año. Al finalizar la campaña, el teniente general López Pintado le anima a ingresar en la Armada como oficial. Ulloa lo rechaza con agradecimiento, pues prefería hacerlo en la Escuela de Guardias Marinas.

En 1735 realiza su último viaje a las Indias como teniente general, mandando la flota de galeones con once mercantes y tres escoltas; éste sería el penúltimo convoy enviado a Tierra Firme antes de la Guerra de la Oreja de Jenkins con Inglaterra, que resultó en la destrucción de Portobello por el almirante inglés Vernon y de su posterior fracaso ante Cartagena de Indias. Regresa a Cádiz en agosto de 1737. En este mismo año, fruto de sus servicios y su excelente relación con la Corona, recibe el título de nobleza del marquesado de Torreblanca del Aljarafe y el vizcondado de Cabrejas (19).

El conde de Torrehermosa, en un informe al rey a principios del siglo XVIII, menciona a los comerciantes sevillanos más relevantes para facilitar la formación de la Junta de Restablecimiento del Comercio. López Pintado es uno de los comerciantes mencionados, destacándolo en todo lo relacionado con el comercio de Nueva España (20). Forma parte de la Junta Consultiva de Indias y tiene un papel importante en la organización de la Feria de Jalapa.

En 1738 es nombrado comandante general del Departamento Naval de Cádiz y al mismo tiempo se le concede el mando de una escuadra de cinco navíos y cuatro fragatas con la que sale en comisión, dentro de la Guerra de Asiento con Gran Bretaña. En mayo de 1740 entra en Ferrol con la escuadra, reintegrándose a su puesto de comandante general en Cádiz (21). Durante

(18) AGI Santa Fe, 476.

(19) AHN Consejos, Libro A 1737, Exp. n.º 784.

(20) AGI Indiferente General, 800.

(21) *Enciclopedia General del Mar*, p. 497.

1739 y 1740 figura como elector de la Diputación de Sevilla, que había sustituido al Consulado. El cargo de elector estaba reservado a las personas con poder económico suficiente y con un volumen de carga importante (22).

En octubre de 1745 fallece a los 68 años de edad y es enterrado en la iglesia del Monasterio de Nuestra Señora de los Reyes de Sevilla. La fecha de su muerte, que en algunas fuentes aparece como 1751 (21), queda definitivamente clarificada al descubrirse la lápida de su tumba, en abril de 2010, en un solar del monasterio de Nuestra Señora de los Reyes (en ruinas) y en proceso de transformación por la Junta de Andalucía.



Lápida.

Conclusión

De los datos anteriores se deduce que el teniente general López Pintado era una persona emprendedora, ambiciosa y de carácter. El pleito presentado al general de su flota cuando era maestre de la plata en Veracruz muestra una persona que no se arredra cuando considera que no se le hace justicia. Su actividad comercial, en el Consulado de Sevilla primero y luego en la Diputación, se traduce en cargos importantes, como el de elector. Al mismo tiempo debía tener grandes dotes diplomáticas, necesarias en el difícil campo de las negociaciones comerciales entre los cargadores andaluces y los indianos; caso contrario, la corona no le hubiera confiado misiones delicadas en la reconducción de ferias, como la de Jalapa, o la investigación de posibles redes de corrupción en Tierra Firme relacionadas con el contrabando, que era un mal endémico en aquellos momentos.

(22) HEREDIA HERRERA, A.: *Sevilla y los hombres del comercio 1700-1800*. Sevilla, Galaxia, 1989, p. 211.

El periodo de proximidad a la corona en su estancia sevillana, y por tanto al ministro de Estado Patiño, con el que parece tenía un gran ascendiente, le da una seguridad y confianza en sus acciones inmediatas (problemas en Cartagena de Indias en 1730) que podrían rayar en el despotismo.

A pesar de que en su escudo de armas figuran cinco medias lunas, hay escasa información de sus patrullas por Berbería. En un pequeño libro de 1873 procedente de una antigua biblioteca particular (23) se menciona al almirante López Pintado, mostrando en un breve resumen su actuación en el bloqueo de Barcelona y en sus correrías por Berbería, donde se enorgullece de haber destruido varios jabeques de piratas; curiosamente no hay mención alguna de sus navegaciones trasatlánticas.

La figura del teniente general López Pintado merece y demanda una mayor profundidad en la investigación iniciada, que pretendo completar con una tesis doctoral dirigida por el catedrático Pérez-Mallaína Bueno.

BIBLIOGRAFÍA

Enciclopedia General del Mar.

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

GARCÍA FUENTES, L.: *Exportación y exportadores a Indias 1650-1700*. Sevilla, 1977.

GARCÍA GARRALÓN, M.: *La Universidad de Mareantes de Sevilla 1569-1793*. Diputación de Sevilla, 2007.

GARCÍA-MOURIÑO, Mundi: *Pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros (1720-1765)*.

GÓMEZ AZEVES, A.: *La Marina española. Almirantes olvidados o desconocidos, Sevilla 1873*.

HEREDIA HERRERA, A.: *Sevilla y los hombres del comercio 1700-1800*. Sevilla, 1989.

HERRERA GARCÍA, A.: *El Aljarafe sevillano en el Antiguo Régimen*. Diputación de Sevilla, 1980.

LYNCH, J.: *La España del siglo XVIII*. Barcelona, 1991.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*. Sevilla, 1982.

«Generales y Almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente». *Revista Chrónica Nova* de la Universidad de Granada, 33/2007.

RIVAS, F., y ÁLVAREZ-OSSORIO, A.: *Una ventana al pasado. Historia de Bollullos de la Mitación*. Sevilla, 2006.

RUIZ RIVERA, J.: *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes 1730-1823*.

RUIZ RIVERA, J. y GARCÍA BERNAL, M.: *Cargadores a Indias*. Madrid, MAPFRE, 1992.

SERRANO MANGAS: *Los galeones de la Carrera de Indias 1650-1700*. Sevilla, CSIC 1985.

VEITIA Y LINAJE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1982.

(23) GÓMEZ AZEVES, A.: *La Marina española. Almirantes olvidados o desconocidos. Sevilla 1873*.

LA EXPLOSIÓN DE LA BASE DE DEFENSAS SUBMARINAS. CÁDIZ, 1947

Miguel Ángel LÓPEZ MORENO
Licenciado en Ciencias Químicas
Ingeniero técnico de Arsenales

Antecedentes



URANTE la Segunda Guerra Mundial, desde septiembre de 1942, ante un hipotético desembarco aliado por el sur de la península Ibérica, la Armada española estuvo almacenando armas submarinas en las antiguas dependencias de la factoría Echevarrieta y Larrinaga, junto al barrio gaditano de San Severiano, en Cádiz, reconvertida a tal efecto en Base de Defensas Submarinas.

La intención era acopiar hasta 16.000 artefactos para minar las zonas costeras susceptibles de ser utilizadas como puntos del desembarco aliado en Europa, desde Huelva hasta Almería (1). Finalmente, en julio de 1943 los aliados desembarcaron en Italia y este peligro se desvaneció. Desde ese momento cesó la necesidad de mantener el almacenamiento en Cádiz.

Cuatro años más tarde, el 15 de julio de 1947, en el recinto militar seguían almacenadas algo más de 2.200 bombas, entre minas submarinas, cargas de profundidad y torpedos. Treinta y tres días después, el 18 de agosto, a las diez menos cuarto de la noche, estalló el almacén núm. 1 de la citada base. Causó ciento cuarenta y siete muertos, miles de heridos y enormes daños materiales en la ciudad.

La investigación oficial no fue capaz —o no pudo— de determinar las causas de la explosión. En sus conclusiones se dice:

(1) Aportado por José Antonio Aparicio Florido en «La noche trágica de Cádiz. Testimonios inéditos de la catástrofe de 1947». Extraído del *Anteproyecto de minado de las aguas del Departamento*. Legajo 4.019 del Archivo Naval de San Fernando (ANSF).

«(...) la explosión debió ser provocada por una causa inicial probablemente ajena a los explosivos, aunque no pudiendo asegurarlo por la procedencia extranjera de los mismos.»

En consecuencia, se han venido aventurando explicaciones sobre el origen de la tragedia y, hasta la fecha, todas se basan en indicios, suposiciones, filtraciones, condicionantes complejos, etc., cuando no en fantasías indemostrables.

La Hipótesis Nc (Teoría de la Nitrocelulosa) explica la explosión utilizando datos novedosos aportados por José Antonio Aparicio Florido en su libro *La noche trágica de Cádiz. Testimonios inéditos de la Catástrofe de 1947* (Diputación de Cádiz, 2009. ISBN 978-84-92717-00-2). Es una tesis fiable, basada únicamente en hechos contrastados y en datos comprobables. Con ellos se puede demostrar —con una elevada probabilidad de certeza— la causa de la catástrofe.

El lugar de la explosión

Es un hecho irrefutable que el lugar de la explosión fue el almacén n.º 1, antiguo taller de torpedos, concretamente en la zona donde se estibaron 596 cargas de profundidad de distintos tipos.

La localización de la explosión inicial no planteó discusiones. Tanto la primera inspección, dirigida por el juez Mariano de las Mulas Mesones, como la posterior investigación que realizó la Comisión Pericial de la Armada coincidieron en situarla sobre un enorme cráter, de entre diez y catorce metros de diámetro y de uno y medio a dos de profundidad, que destruyó un suelo de hormigón de treinta centímetros de espesor (2).

Justo sobre el cráter estaban estibadas piramidalmente las cargas de profundidad. Después, por simpatía, detonó el resto de las minas y torpedos del mismo almacén:

«Personados en las ruinas de la citada base, se comprueba que en una nave que existió, la más cercana a los Astilleros, existe un único y gran embudo de unos diez a catorce metros de diámetro por uno y medio o dos de profundidad, donde indudablemente se produjo la explosión que motivó la catástrofe...» (3).

(2) Aportado por J. A. Aparicio. Una de las prescripciones técnicas de la obra de la Fábrica Nacional de Torpedos era que el plano destinado a solera debía resistir una carga estática de 4 kg/cm² sin que se produjese deformación aparente en un ensayo de percusión con maza a una carga equivalente a 8 kg/cm².

(3) Extraído del resumen de la Causa 147/1947.

La rendija entre el tubo de la carga iniciadora y el tubo protector va calafateada por un prensaestopas (14).

CARGA PRINCIPAL

Está constituida por 125 Kgs. de algodón pólvora 18, en 18 piezas fabricadas en moldes de fundición y colocadas en dos capas una encima de otra.

En las cargas «D. II» la carga principal es también de 125 Kgs., pero de algodón pólvora 36 ó de trial, y va toda ella fundida dentro de la envuelta.

Para mejor encendido de la carga iniciadora a la carga principal, el tubo (6) va rodeado de una capa de algodón pólvora 18, fundida en forma de aro, siendo el peso de esta pieza de carga, 14 Kgs.

CARGA INICIADORA (Fig. 2 y 3).

Consiste en dos cuerpos de tetralita y uno de trilita con un peso total de 650 grs., suficientemente grande para asegurar la explosión de la carga principal, metidos en un tubo cerrado por sus bases (T), una por una tapa con un embudo alojamiento para detonador y la otra por una

El explosivo de la carga de profundidad WBD.
(Del manual *Material de Cargas de Profundidad*).

La siguiente pregunta lógica —¿qué había en esa estiba piramidal de cargas de profundidad?— queda contestada por Aparicio en su libro: el 15 de julio de 1947, un mes antes de la explosión, se almacenaban 596 cargas de distintos modelos: 378 unidades del modelo Torpedini, seis Vickers, 120 rusas B1-M1, 25 WBA, 17 WBE y 50 WBD (4).

Las cargas de profundidad

Para conocer cómo eran estas cargas de profundidad se puede recurrir a los manuales de a bordo que se utilizaron en los años 40 y siguientes; también es posible consultar los textos que empleaban los oficiales alumnos de la Escuela de Armas Submarinas de Sóller (Mallorca).

(4) Aportado por J. A. Aparicio. «Memoria correspondiente a los ejercicios y movilización de la Base de Defensas Submarinas de Cádiz durante el periodo de tiempo comprendido entre 15 de abril y 15 de Julio de 1947». Documento firmado por el capitán de fragata, jefe de los Servicios de Torpedos y Defensas Submarinas, don Miguel Ángel García-Agulló. Cádiz, 15 de julio de 1947. Archivo Naval de San Fernando (ANSF), legajo 4.049, carpeta n.º 41.



Wasser Bombe modelo «D». (Museo Navale Della Spezia, Italia. Cristiano D'Adamo).

Por tanto, se sabía cómo eran estas armas, su descripción minuciosa, cómo se debían manipular, cómo era su mantenimiento, cómo debían almacenarse, etc. En definitiva, todas las presentes en la explosión de 1947 se conocían detalladamente. Y también estaba identificada la carga explosiva, su peso y disposición. En todos los casos, los manuales indican que contenían TNT como explosivo principal, excepto las WBD alemanas, que empleaban 125 kg de algodón pólvora. Este detalle es especialmente sorprendente, porque después de la Primera Guerra Mundial dejaron de fabricarse municiones cargadas con algodón pólvora.

Al final de la Segunda Guerra Mundial, cuando los estadounidenses incautaron el arsenal alemán, estudiaron estas cargas; según sus informes (5) contenían explosivo estándar alemán: hexanita

(mezcla de TNT y hexanitrodifenilamina). Otras informaciones (6) hablan de SW18, una hexanita aluminizada (7). Sin embargo, no hay dudas de que las que llegaron a Cádiz en 1943 contenían algodón pólvora. ¿Por qué es sorprendente este dato?

(5) UNDERWATER, German: *Mine Disposal Handbook. Part IV.* German Ordnance/Depth Charges. March I, 1945.

(6) CAMPBELL, John: *Naval Weapons of World War Two.* New York. Naval Institute Press, 1985, ISBN 0-87021-459-4.

(7) La investigación militar durante la Segunda Guerra Mundial propició estos cambios. Los estadounidenses hicieron lo propio en la carga de profundidad Mark 7, y pasaron de usar amatol (TNT y nitrato amónico) a torpex (TNT, RDX y aluminio).



Grano de pólvora sin humo (nitrocelulosa) en los inicios de la descomposición espontánea.

Un explosivo peligroso: el algodón pólvora

La nitrocelulosa en forma de algodón pólvora fue descubierta por C. Schombein en 1847. Cuando está seca es un explosivo rompedor muy brusco, inestable e inseguro; por eso sólo se puede utilizar con una humedad del 12 al 15 por 100. Como sustancia química se descompone espontáneamente, desde el mismo momento de su síntesis, mediante una reacción exotérmica y autocatalítica, que si ocurre en el seno de una masa crítica puede llegar a autoinflamarse y detonar.

La nitrocelulosa, pese a estos inconvenientes, fue un alto explosivo muy superior a la tradicional pólvora negra (salitre, azufre y carbón) utilizada hasta entonces en proyectiles, minas y torpedos. Y por esa razón se empleó masivamente a finales del siglo XIX, con la condición de que el tiempo transcurrido entre su fabricación y su utilización no fuese demasiado largo. En 1901, la aparición del trinitrotolueno (el TNT o trilita) desplazó al algodón pólvora como explosivo común. Militarmente dejó de emplearse tras la Primera Guerra Mundial.

Sin embargo, la nitrocelulosa sí se utiliza masivamente en la actualidad como ingrediente principal de la «pólvora sin humo», y para evitar los peligros de su inestabilización espontánea todos los ejércitos y armadas tienen normas de obligado cumplimiento que establecen cómo y con qué frecuencia

deben analizarse para detectar su peligrosidad. En España, el primer reglamento que ordenó el control periódico y exhaustivo de la nitrocelulosa data de 1904 (8). Tras exponer las características de la nitrocelulosa, especialmente su peligrosidad, inestabilidad y su condición de explosivo obsoleto desde la Primera Guerra Mundial (9), volvamos a las cargas de profundidad WBD. No se sabe por qué razón llevaban algodón pólvora. En el Museo Naval Della Spezia (Italia) se exhibe una WBD, idéntica a las que explotaron en Cádiz, es decir, cargadas también con 125 kg de algodón pólvora. Tal vez circunstancias logísticas, económicas y estratégicas, en medio de una guerra, condicionaron esta singularidad. Lo cierto es que Italia y España, países que a la sazón tenían necesidades urgentes de este tipo de armas (10), recibieron unas WBD que no estaban cargadas con el explosivo estándar.

Una fatal contradicción

En Cádiz, entre 1943 y 1947 se produjo una fatal contradicción. Por un lado, los manuales para las cargas de profundidad WBD —que son muy explícitos y detallados en las labores de mantenimiento y manipulación— no alertaban de ningún cuidado especial hacia el explosivo que contenían, simplemente porque todos los explosivos de ese época eran tan estables y seguros que estaban exentos de una vigilancia específica. Este hecho propició sin duda que las WBD, que por una extraña singularidad contenían nitrocelulosa, quedaran imbricadas erróneamente en el concepto de seguridad genérica que tenían todas las municiones en cuanto al explosivo. Pero, por otro lado, existía, desde principios de siglo, un Reglamento de Pólvoras y Explosivos que obligaba a analizar y vigilar periódicamente todas las nitrocelulosas que la Armada tuviera en servicio. Y ocurrió que condestables, torpedistas —conocedores de todos los detalles de las WBD— y químicos —al tanto de la inestabilidad de las nitrocelulosas, que analizaban periódicamente en los laboratorios— no fueron conscientes del explosivo que contenían y, en consecuencia, sin constancia del problema, no se subsanó. Por tanto, la no estabilización de la nitrocelulosa que cargaban era sólo cuestión de tiempo...

(8) El primer reglamento de pólvoras y explosivos se publicó en España en el Diario Oficial núm. 155 bajo la forma de Real Orden de 13 de julio de 1904.

(9) La condición de explosivo inestable y peligroso del algodón pólvora es perfectamente conocida y asumida a nivel militar desde los primeros años del siglo xx. El manual oficial de la Academia Militar de Zaragoza sobre *Pólvoras y Explosivos* ya lo incluye desde 1915, y el texto oficial de la Escuela Naval Militar de la Armada desde, al menos, 1920.

(10) En el año 1942 la industria de guerra italiana no pudo abastecer a su propia Marina de este tipo de armas. En consecuencia, las adquirió en Alemania. Y en España, la supuesta inminencia de un desembarco aliado obligó a una compra similar.

Conclusión: el infierno en la Tacita de Plata

La noche del 18 de agosto de 1947 ocurrió lo que tenía que suceder cuando se almacenan 6.250 kg de nitrocelulosa en un taller que no es un polvorín, bajo una techumbre de uralita de 2.900 metros cuadrados sometida al sol inmisericorde de agosto. Sabiendo que la temperatura ideal para mantener la nitrocelulosa en condiciones seguras es de 12° a 15° C, y que ya a 30° C se dispara el proceso de desestabilización... ocurrió lo que más tarde o más temprano tendría que pasar, lo inevitable: su descomposición exotérmica y autocatalítica hasta la explosión. Detonó la primera carga, arrastró a las demás y al resto de minas que había en el almacén n.º 1. Esa noche de agosto el infierno visitó la Tacita de Plata.

Tres días después de la explosión se ordenó a todos los buques «(...) que lleven cargas de profundidad cuyo explosivo no sea trilita o se desconozca, procedan al desembarco de ellas» (11).

Dicho de otro modo: las cargas de profundidad con TNT no eran peligrosas y podían quedar a bordo. Se sospechó, por tanto, de un explosivo presente entre las cargas de profundidad y distinto del TNT. Hoy, gracias a la investigación de José Antonio Aparicio, sabemos que era nitrocelulosa en forma de algodón pólvora.

Epílogo

Ahora, 63 años después, podemos decir —casi con total certeza— que la explosión del almacén n.º 1 de la Base de Defensas Submarinas de Cádiz fue causada por la descomposición espontánea del algodón pólvora presente en cincuenta cargas de profundidad del modelo WBD.

(11) Aportado por J. A. Aparicio. EMA. Despacho núm. 17.914/Antecedentes y datos de la explosión del almacén de minas núm. 1 de Cádiz. Archivo General de la Administración (AGA), (02) 031.007, legajo 274, cajas 15/54101-55203.



Oración. (Foto: J. Peñuelas González).

ALEJANDRO MALASPINA: UNA REMEMBRANZA HISTÓRICA

José CERVERA PERY
General Auditor



El sugestivo proyecto encomendado al buque *Hespérides* de revivir los fastos de la expedición científica de Malaspina (1789-1794) con sus mismos itinerarios, aunque lógicamente con distintos objetivos, es una buena razón para la recreación de su figura histórica. Evidentemente no es poco cuanto se ha escrito sobre el ilustre marino, y han sido analizadas las consecuencias de su famosa expedición, pero hay otros factores que animan a una nueva remembranza desde las diversas facetas que encuadran al marino, al científico y al político, hecho a imagen y semejanza del pensamiento ilustrado del siglo XVIII.

Malaspina fue un típico exponente del Siglo de las Luces. Circunnavegante de la tierra, protagonista de un periplo americano pleno de conocimiento científico, puede considerarse como el último de los audaces exploradores que arriesgan su vida en la aventura y el primero de los viajeros científicos visionario y planificador de su empresa. Es por ello que sus escritos y reflexiones constituyen una suma de valiosas anotaciones científicas, geográficas y naturalistas, pero también concreta aspectos singulares sobre el campo de la política y de la economía.

Rasgos esenciales de una vida

Como muchos de los sabios de su tiempo, Malaspina procedía de un secular tronco nobiliario. Nacido en Mulazzo, en la región italiana de la Lunigiana, su familia residió durante algún tiempo en Palermo, pero su formación cultural viene de Roma. Un historiador decimonónico de la Lunigiana feudal, Eugenio Branchi, escribe: «Como una luz que vigorosamente brilla y resplandece, así la saga Malaspina de Mulazzo, donde Alejandro, el último de sus

Marino de buen talante

Una simple ojeada a la hoja de servicios de Malaspina nos descubrirá antes que nada al marino de buen talante que ingresa en la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, y que apenas una semana después de ser promovido a alférez de fragata embarcaba en la fragata *Santa Teresa*, donde habrá de recibir su bautismo de fuego tras la ruptura de relaciones del sultán de Marruecos —feudatario del bey de Túnez y Argel— con el gobierno español y que había impuesto un serio bloqueo a la ciudad española de Melilla. Malaspina figura como destacado en aquel episodio bélico, al mando de una lancha con víveres y armas para el socorro de los asediados. La misión se llevó a cabo con éxito, pero bajo los riesgos del fuego enemigo, que no afligieron el ánimo del joven Alejandro.

Liquidado el conflicto con Marruecos, y tras la marcha del ministro Esquilache, se entendió como momento adecuado para infligir una dura lección a la eminencia gris de aquella guerra, el bey de Argel. España preparó una expedición con casi cuatrocientos buques y atacó la rada argelina, pero la operación resultó un completo fracaso y, al decidirse el reembarco, Malaspina participa activamente en la penosa empresa de evacuación de los heridos, reintegrándose a su navío más tarde.



La corbeta Atrevida entre bancas de nieve el día 28 de enero de 1794. (Fernando Brambila. Museo Naval).



Buenos Aires desde el camino de las Carretas. (Fernando Brambila. Museo Naval)..

Promovido a alférez de navío, de diciembre de 1777 a septiembre de 1797 realiza su primer viaje oceánico a bordo de la fragata *Astrea*, que manda el capitán de navío Antonio Mesía. El puerto de destino era Manila, capital del más lejano territorio hispano, y su retorno se hizo por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Más de siete meses se emplearon en el viaje de ida y casi ocho en el de vuelta. Cinco y medio fueron también los meses que duró la estancia en Manila en espera de la estación de vientos favorables.

A su regreso a Cádiz Malaspina ya es teniente de fragata y le aguarda otra guerra inminente. Las colonias inglesas de Norteamérica se han rebelado contra la madre patria, y Francia y España, ligadas al borbónico Pacto de Familia, toman partido por los rebeldes. En realidad, a Carlos III le importaba bien poco la independencia americana, pero era un buen pretexto para intentar nuevamente vengar la afrenta de Gibraltar.

Alejandro fue destinado al navío *San Julián* formando parte de la escuadra de don Juan de Lángara. La misión principal era patrullar frente a la costa gibraltareña e impedir la llegada de cualquier convoy británico que pudiera abastecer a los ingleses. Pero el 16 de enero de 1780 tiene lugar frente al cabo de Santa María un duro encuentro naval del cual sale mal parada la escuadra española, claramente inferior a la inglesa y que navega con el viento en contra. Varios navíos se hunden y el *San Julián* es capturado. Su comandante y los principales oficiales son transferidos a otros buques, pero Malaspina

queda en el *San Julián*. Marinado por los ingleses, a consecuencia del fuerte temporal se vio lanzado frente a la costa, por lo que los captores tuvieron que recurrir al auxilio de los capturados. Malaspina se lo concedió a condición de que los ingleses se constituyeran prisioneros a su vez, dándose el caso paradójico de que un barco entrara en Cádiz llevando cautivos a sus mismos captores, y con la bandera española desplegada al viento. Un mes más tarde, tal vez por este meritorio hecho, era promovido a teniente de navío.

La reconquista de Gibraltar era una idea fija de la estrategia española. En 1782, ante la imposibilidad de rendir la plaza por hambre, se decidió atacarla por medio de baterías flotantes, que fueron remolcadas hasta la bahía gibraltareña. El ataque comenzó el 16 de

septiembre y algunas de las baterías se incendiaron. Hubo muchos naufragos, en cuyo salvamento cooperó eficazmente el marino, así como en la evacuación de heridos. Tres meses más tarde era promovido a capitán de fragata.

Nuevas y meritorias singladuras esperan a Malaspina en su nuevo empleo. Al mando de la fragata *Asunción* realizó un viaje a Manila y a otros puntos de aquellos lejanos mares, regresando a España en 1784. Permaneció poco tiempo de teniente de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. En 1786 realizó un nuevo viaje a Manila con la fragata *Astrea* a través del cabo de Hornos, dando la vuelta al mundo al regresar por el cabo de Buena Esperanza. Y de nuevo en Cádiz en 1788, salió de este puerto a finales de julio de 1789 con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Son los prolegómenos de la famosa expedición científica; de un increíble viaje de sesenta y dos meses, donde se mezclaron las exploraciones científicas, marítimas e incluso políticas por las Américas y el Pacífico.



Salvia de México.
(F. Lindo. Real Jardín Botánico).

La expedición Malaspina: Una proeza histórica

Los preparativos de la expedición comenzaron con buenos auspicios, ya que no en balde los asuntos de Marina estaban en manos del ilustrado baillío Valdés. El 10 de septiembre de 1788, los capitanes de fragata Alejandro Malaspina (ascendería poco después a capitán de navío) y José de Bustamante someterían al ministro un proyecto de viaje «científico y político» alrededor del mundo, a imagen de los realizados por Cook y La Perouse, y con una duración aproximada de tres años y medio. Con el apoyo de Valdés, que desde el primer momento captó la importancia de la expedición, el rey aceptó el proyecto, concediéndoles además carta blanca para la elección del tipo de buques, pertrechos, víveres, oficialidad y tropas, y también de científicos, naturalistas y pintores; todo un plantel escogido para el mayor logro de la expedición. Se escogieron dos corbetas de fino porte de 350 toneladas cada una, botadas en el Arsenal de la Carraca, que fueron bautizadas con los nombres de *Descubierta* y *Atrevida*, y en julio de 1789, casi en un tiempo récord vistos los prolegómenos de la expedición, zarpaban de Cádiz con rumbo inicial a los mares de América.

Los objetivos propuestos por Malaspina en su plan original abarcaban los más diversos trabajos, que podrían ser clasificados de la siguiente forma: a) puramente hidrográficos y astronómicos (levantamiento cartográfico de costas navegadas y puertos más importantes; determinación de longitud y latitud y otros cálculos propios de la navegación astronómica; b) políticos y sociológicos (información sobre situación y costumbre de los indígenas, demografía, comercio, situación política y económica de los virreinos), y c) naturalista y científica (informes sobre fauna, flora y mineralogía de los territorios recorridos).

En los cinco años que duró la expedición, y al término de la misma, se obtuvieron resultados que respondían plenamente a los objetivos y propósitos trazados. Las cartas, diarios, muestras, dibujos, etc., que con cierta regularidad llegaban a la Península, suponen —como expone Lola Higuera— uno de los más importantes bagajes de noticias y documentos que haya recogido expedición alguna. El rigor científico empleado y los modernos métodos y técnicas con los que desarrollaron su amplísimo espectro experimental fueron también factores de valoración positiva de la empresa.

Cae fuera de los límites de este artículo estudiar con detalle la sobrehumana aportación científica de la expedición Malaspina, de la que como dice el almirante Guillén «su relación, aun brevísima, llenaría muchas páginas». En cinco años visitaron Montevideo, las Malvinas, pasaron el estrecho de Magallanes y fondearon en Chile, Valdivia, Valparaíso, El Callao, Nicaragua, llegando hasta las latitudes más altas del Pacífico, concretamente hasta el glaciar que Malaspina bautizó con su apellido. Las Marianas, las Filipinas y las costas de China estarían también en el itinerario que de vuelta se hizo por Nueva Guinea, islas Salomón, Nueva Zelanda hasta El Callao, herborizando

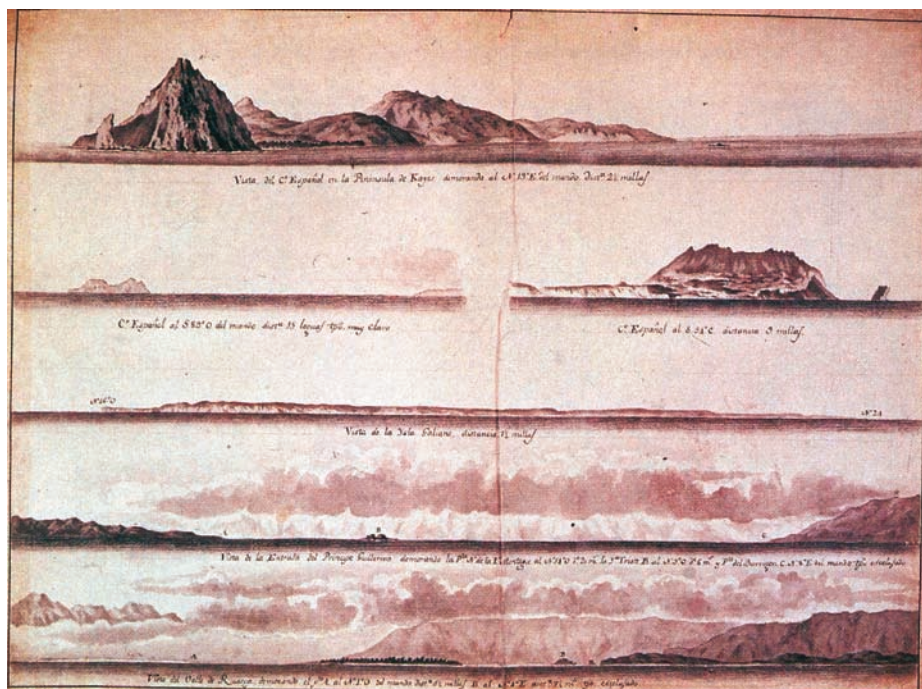
tierra adentro en los Andes y La Pampa. Remontando el estrecho de Magallanes y con nueva escala en Montevideo, salieron para España, llegando a Cádiz en septiembre de 1795. Fue por tanto un viaje de circunnavegación en toda regla, surcando muy distintos mares, rectificando cartas de muchísimas costas y levantando otras nuevas; acumulando en suma un abundante material científico, amén de la memoria reflejada en el interesantísimo manuscrito, que desgraciadamente se quedó sin publicar.

Por muy exigente que pareciera el programa trazado por Malaspina y aprobado por el gobierno para la expedición, su autor lo había superado con mucho, tanto por la extensión del viaje como por la importancia de los trabajos realizados. Su biógrafo, Enmanuele Greppi, señala que había visitado la costa de Australia y muchas islas del archipiélago que se encontraban fuera de su itinerario. No se había contentado con examinar las costas, sino que por medio de sus subalternos se había adentrado varias veces en el interior. «Vastas colecciones botánicas y mineralógicas formaban un notable conjunto, enriquecido además con trajes, instrumentos y productos de las naciones salvajes. Los pintores habían dibujado plantas, utensilios, vistas de puertos, retratos de caciques; los oficiales de Marina habían trazado perfectamente la inmensa costa occidental de América; dibujaron un mapa exacto de las Filipinas, determinaron el nivel de los dos mares y reconocieron los istmos y lagunas de Nicaragua para echar los cimientos de las obras que más tarde condujeron a la titánica empresa del canal de los océanos».

Malaspina encontró también una evidente colaboración en sus acompañantes (Cayetano Valdés, Dionisio Alcalá Galiano, Juan Gutiérrez de la Concha... nombres que después serían famosos por otros hechos), aunque como contrapartida surgieran también diferencias y malentendidos con algunos de ellos, como con Espinosa y Tello. El testimonio de su viaje, contenido en un manuscrito que tanto tardó en conocerse, está dividido en tres partes, precedidas de una introducción a la que llama «Discurso preliminar», en el que da cuenta de los fines del viaje, trabajos realizados y proyectos de publicación, que es un claro reflejo de la influencia que ejerce en Malaspina la política reformista de un grupo de ilustrados a cuya cabeza figuran Jovellanos, Aranda y Floridablanca, que tenían una conciencia clara de fundamentar geográficamente las directrices del Estado. Recuérdese la frase de Jovellanos: «Un gobierno benéfico, idealista, humanitario y protector de la ciencia, al asegurar la paz interior, reportará igualmente seguridad frente a la agresión de otras naciones». Así, para Malaspina el fin primordial de la expedición era facilitar el mejor conocimiento de las rutas más fáciles para la navegación y el consecuente desarrollo del comercio, y el mejor conocimiento de los países visitados (el hombre, el suelo, los animales, las plantas), es decir, el estudio de la historia natural, pero también profundizaba en razonamientos de mayor envergadura.

Los resultados de la expedición

Malaspina fue triunfalmente recibido en Cádiz, y la Marina se vanagloriaba de tener un nuevo Cook. Pero poco habrían de durar sus glorias. Una intriga de alcoba lo va a dejar fuera del juego político en el que tan importantes servicios podría haber prestado a la Armada por cuanto de ella sabía y a la que tantos afanes había consagrado. Una intriga de alcoba con Godoy al fondo. La llamada a Madrid del rey y el ascenso otorgado no parecían dar lugar a dudas. El viaje había resultado todo un éxito, pero cuando todo el mundo esperaba conocer los avatares de un relato apasionante, fue preso de la noche a la mañana y encerrado en un calabozo. Se puso como pretexto la difusión imprudente de unas reflexiones relativas a la paz de España con Francia, que Godoy —todopoderoso entonces— consideró como atentatorias para la seguridad del Estado. La realidad puede ser muy distinta. La reina se había interesado complaciente por el apuesto marino, y el favorito no estaba por la labor de dejarse reemplazar. La trama en muchos aspectos parece de novela «galante» decimonónica o de «culebrón» de nuestros días. En el enredo con la reina participaron María Fernanda, marquesa de Matallana, y la condesa de Pizarro, damas de María Luisa, que hacían de correveidile con la soberana y que a la vez eran confidentes de Godoy. Malaspina, ingenuo, o con presumibles dotes de seducción, se dejó querer «a tres bandas» y, al final, celos, rencores o desavenencias echaron el telón de la comedia. Las cartas de amor o los planes políticos dirigidos contra Godoy, escritos por Malaspina y guardados por María Luisa en una gaveta, fueron denunciados por la condesa de Pizarro al Príncipe de la Paz y éste tomó inmediatas cartas en el asunto. ¿Hubo despecho de la Pizarro, posiblemente menos favorecida que la Matallana en las atenciones de Malaspina? Ésta es una de las grandes incógnitas del suceso. La marquesa de Matallana, de quien primero exigió Godoy la revelación del secreto, se negó a ello constantemente. Una hermosa profesión, no sabemos si de amor, pero desde luego de lealtad, que le costó el destierro junto al de su marido (suponemos que ajeno al asunto en que tan poco favorecido quedaba). Como dice Fernández Duro, «el plan descubierto y pintado por Godoy a Carlos IV con los colores que le convenían sirvió de instrumento de venganza». A Malaspina, preso primero en el cuartel de los Guardias de Corps y trasladado más tarde al castillo de San Antón en La Coruña, en el que permaneció seis años sujeto a un confuso y embrollado proceso, se le permitió más tarde volver a Italia, bajo pena de muerte si regresaba a territorio español. Y las aguas volvieron a su cauce entre María Luisa y Godoy liquidado el episodio del apuesto marino y desafortunado faldero. Pero la Marina española perdía uno de sus firmes valores, del que decía el ministro Valdés «que por sus conocimientos, cuna, nobleza y elegancia de la persona y maneras, arrogante presencia, afabilidad, firmeza de carácter y talento en la sociedad, era el marino ideal, alma de una sociedad culta y distinguida que debía representar».



Vista de la costa Noroeste, por F. Bauzá (Museo Naval)

La prisión y destierro de Malaspina hicieron que sus memorias secretas sobre la expedición no pudieran publicarse de inmediato, y hay historiadores que afirman que fue también el motivo de la renuncia que al Ministerio de Marina e Indias hizo el bailío Valdés, sustituido por don Pedro Varela Ulloa, que, al decir de Fernández Duro, «en poca cosa se asemejaba con Malaspina». No hay que olvidar que la Marina como institución y los grandes marinos estudiosos de la época fueron sin duda los más felices impulsores del movimiento científico de la Ilustración española y de su carácter europeísta.

Reflexión final

No es preciso insistir que con Malaspina se está ante uno de los marinos más ilustrados y de mayor rigor científico del último tercio del siglo XVIII, aunque se afirme de él, desde una perspectiva pesimista, que fue un personaje difícil y solitario. Se ha escrito también que tuvo categoría de hombre de Estado, y fracasó; que tuvo categoría de estratega histórico, y fracasó; que triunfó

ante los elementos y en los combates navales, en la más ardua lucha por los altos ideales como hijo de las Luces y la milicia, y fue filósofo y hombre de acción. De este tipo de seres humanos la Historia sólo guarda el recuerdo de unos pocos. Para los que no triunfaron solamente queda el olvido y una larga cadena de amigos, que a través de los años y aun de los siglos se empeñan en recoger su presencia. Pero la obra asombrosa de Malaspina —su aportación a la moderna ciencia náutica o a la viajera geografía— y sus realizaciones en todo orden de cosas son difíciles de olvidar. Ha dejado de ser un personaje maldito para constituirse en el reflejo de la vida azarosa y difícil de un marino ilustrado en un siglo revolucionario y trascendente.

Como ha escrito Juan Félix Pimentel, Alejandro Malaspina es una figura dotada de un rico bagaje cultural y de una fina sensibilidad para captar y ahondar en los problemas políticos de su tiempo y en los del hombre de cualquier época, cuyas propuestas, racionales o utópicas, no encontraron el éxito que quizá merecían. Al «héroe necesario» habría que oponer «el héroe desaprovechado» y el proyecto frustrado, condenados ambos por unos centros institucionales de poder anquilosados y carentes de la necesaria visión política para contener un proceso independentista colonial, aupado por el ejemplo norteamericano, que el tiempo se encargaría de demostrar irresistible.

Malaspina y su programa reformista buscaron la felicidad privada y pública respectivamente en la tensión y el justo equilibrio que resultan de la combinación de ciertos binomios: moral y política, defensa y paz, agricultura e industria, colonia y metrópoli, patriotismo y universalismo, aventura del viaje alrededor del mundo y retiro filosófico. Quizá, dice Pimentel, esta búsqueda no sólo sirva para conocer mejor lo que Julián Marías llamó «La España posible en tiempos de Carlos III», sino también para nosotros como estimulante ejemplo a la hora de emprender ciertos viajes personales y colectivos que tenemos pendientes individuos y pueblos de cualquier nación, raza o tiempo.

El *Hespérides* se dispone a reemprender la famosa expedición que asombrara al mundo. Otros tiempos, otras circunstancias... ¡Que tenga las más felices singladuras!

BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
 MANFREDI, Dario: *Italiano in Spagna, Spagnolo in Italia*. Torino, 1992.
 PIMENTEL, Juan Félix: *Malaspina y la Ilustración*. Madrid, 1989.



OPERACIONES ANTIPIRATERÍA DE LA OTAN

Alejandro CUERDA LORENZO

Agustín ARIAS GONZALEZ
Coronel del Ejército del Aire



Introducción



ARECE sorprendente que en los albores del siglo XXI reaparezca la piratería (1) y ocupe titulares de prensa y los minutos más importantes de nuestros telediarios. Los secuestros por parte de piratas somalíes del *Playa de Bakio* y del *Alakrana* han puesto de manifiesto que no se trata de una broma ni pertenece a la ficción, sino que es algo real que preocupa mucho a los países occidentales (2), para los cuales navegar por esas aguas se ha convertido en una actividad peligrosa; todo ello debido a los

ataques de unos grupos violentos organizados que, actuando desde pequeñas embarcaciones, son los nuevos piratas, armados con fusiles de asalto Kalashnikov y navegando con el auxilio de modernos GPS. Para los españoles no debería ser nada nuevo, aunque nos haga retrotraernos a los siglos XVI, XVII y XVIII, cuando nuestros navíos eran continuamente atacados y hostigados en sus tránsitos de regreso por el Atlántico y en los puertos metropolitanos y en las aguas caribeñas de la otra España, fenómeno extensible también al Mediterráneo asolado por los piratas berberiscos y por otros focos aliados de los turcos.

El fenómeno de la piratería se ha hecho cada vez mayor en los últimos años en el golfo de Adén y cuerno de África, donde su influencia es muy negativa para la seguridad de las rutas marítimas comerciales y para la libertad de navegación, además de amenazar los esfuerzos humanitarios internacionales en África.

La OTAN, entre otros organismos internacionales, está ayudando activamente a aumentar la seguridad en la zona y por ello ha iniciado una operación marítima, inédita (3), de lucha contra la piratería. Junto a ella están operando también la Unión Europea, Estados Unidos, China, India, Corea del Sur, Japón, Arabia Saudí, Irán y Rusia. Todos tratan de actuar coordinadamente para restablecer la seguridad de la navegación marítima en esta importante zona.

El papel de la OTAN

El origen de la participación de la OTAN en la lucha contra la piratería hay que buscarlo en la petición que realizó Ban Ki-Moon, secretario general de la ONU, a finales de 2008, al no poder hacer llegar sus barcos de ayuda humanitaria a las costas de Somalia, país destrozado por las luchas tribales.

Como respuesta, los ministros de Defensa de la OTAN, en apoyo de las resoluciones de Naciones Unidas 1814, 1816 y 1838, y en coordinación con otros agentes internacionales, incluyendo la Unión Europea, acordaron responder positivamente a la petición de la ONU y aceptaron conceder la ayuda solicitada el 9 de octubre, durante una reunión informal celebrada en Budapest, Hungría.

Así nació el 15 de octubre la primera operación antipiratería de la OTAN, llamada ALLIED PROVIDER, teniendo como objetivo fundamental la protección de los barcos cargueros del programa mundial de alimentos de Naciones Unidas (*UN World Food Program*, WFP) que transportan ayuda humanitaria a Somalia. Su misión consistió en patrullar las aguas que circundan este país, permitiendo que la preciada ayuda llegase a sus verdaderos destinatarios. La presencia de la Alianza también ayudó a disuadir otros actos de piratería en la región. La misión concluyó el 12 de diciembre de 2008 con



Marines americanos deteniendo a piratas en aguas de Somalia.

el relevo de la misma por la UE (Operación ATALANTA) (4). A pesar del éxito de esta primera misión de la OTAN, quedó demostrada la necesidad de ampliar la operación y afrontar de manera más amplia el problema de la piratería.

ALLIED PROTECTOR, segunda misión de la OTAN, nació también a petición de la ONU como continuación de la primera. Los objetivos fueron ampliados; no sólo se protegían los barcos de la ONU, sino que se colaboraba con las demás organizaciones internacionales y países que tenían navíos desplegados en la zona para luchar contra la piratería y permitir el libre tránsito. Esta operación se prolongó desde enero de 2009 hasta el 16 de agosto de ese mismo año.

La continuidad del problema, que no se acababa de resolver sino que, al contrario, iba en aumento, hizo que la OTAN se replantease la misión, por lo que el Consejo Atlántico (NAC) aprobó la Operación OCEAN SHIELD conforme a las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU. Dicha operación entró en vigor el 17 de agosto de 2009 y continúa en la actualidad.

Operación OCEAN SHIELD



Como se ha mencionado, las dos primeras operaciones (ALLIED PROVIDER Y ALLIED PROTECTOR) estaban centradas en la lucha contra la piratería en la zona y en permitir la llegada a Somalia de los barcos de la ONU con la ayuda humanitaria que precisa imperativamente ese país, el cual forma parte de los llamados Estados fallidos [sin gobierno, en guerra civil, con tropas de la Unión Africana para permitir un mínimo de vida en Mogadiscio, fragmentado en otros estados (Somalilandia y Puntlandia)] En la

operación OCEAN SHIELD la novedad es que la Alianza ha ampliado su ámbito de actuación para combatir a los piratas introduciendo un nuevo elemento a su misión, que es el de ofrecer a los estados regionales que lo soliciten ayuda para poder desarrollar su propia capacidad de combatir la piratería.

Esta operación está siendo ejecutada actualmente por la Agrupación Naval Permanente 1 de la OTAN (SNMG 1) y parece que va a permanecer por bastante tiempo en la región. Vamos a analizar con más detalle su misión.

OCEAN SHIELD tiene cuatro campos de actuación. El primero no es diferente del de otras organizaciones y países participantes en la lucha contra la piratería (UE, China, Japón, *Combined Maritime Force* (5), etc.): la OTAN no tolerará actos de piratería. Durante el planeamiento se identificó como foco inicial de actuación el golfo de Adén, pero una vez obtenidos los suficientes medios aeronavales habría una expansión hacia el llamado Somali Basin (SB), la costa este de Somalia.

La segunda vertiente pretende crear una coordinación integral entre todos los actores participantes. Dado el gran número de organizaciones y países involucrados en la lucha contra la piratería, se hace necesario coordinar los esfuerzos y el empleo de los escasos medios disponibles en la gigantesca área de operaciones (6). Para ello la OTAN apuesta por la complementariedad y no la competición. Como ejemplo, la OTAN ha asumido la responsabilidad en la coordinación de las patrullas de las diferentes fragatas que operan en el golfo de Adén, dentro del llamado IRTC (*Internacional Recommended Transit Corridor*) (7).



NATO con autoridades de Puntlandia.

La tercera vertiente de la misión OCEAN SHIELD está orientada hacia la comunidad marítima internacional, ya que esta última puede jugar un importante papel en la prevención y reducción de los actos de piratería. La OTAN basa sus esfuerzos en tratar de divulgar al máximo normas de conducta para buques mercantes que transitan por esas aguas al objeto de mejorar su seguridad ante los piratas, participación en redes de alerta, NATO Shipping Centre, etc. Muchas compañías navieras han puesto en práctica las recomendaciones de seguridad proporcionadas por la OTAN.

El último ámbito de actuación, y también el más complicado, es el de la ayuda a los países del Cuerno de África para desarrollar la suficiente capacidad para que ellos mismos lleven a cabo sus operaciones de lucha contra la piratería. La OTAN se encuentra en el inicio de esta difícil y duradera tarea, pero parece confiar en que un esfuerzo conjunto internacional podría dar buenos resultados a largo plazo. Aún en los primeros pasos, y tras contactos establecidos con las diferentes autoridades de los países del Cuerno de África (incluyendo al frágil gobierno regional de Puntlandia), la OTAN busca identificar los requerimientos necesarios de esos países para que en un futuro desarrollen de forma independiente su propia capacidad de lucha.

Composición de la Fuerza Naval

El éxito de toda operación militar depende, entre otros factores, de la capacidad de generación de las fuerzas necesarias. La necesidad de fuerzas navales, identificadas durante la fase de planeamiento de OCEAN SHIELD, asciende a quince escoltas, aunque en estos momentos tan sólo hay operando en el golfo de Adén cuatro fragatas pertenecientes a la Agrupación Naval Permanente 1 (SNMG 1). Por tanto, uno de los retos a los que se enfrenta actualmente la OTAN en la lucha contra la piratería es la obtención de más medios, en constante competencia con otros organismos internacionales como la UE, que contribuye a la misma lucha (Operación ATALANTA), con un despliegue actual entre navíos y aviones de una veintena (8).

La OTAN tiene dos agrupaciones navales permanentes de escoltas (los Standing NATO Maritime Groups 1 y 2) y dos de cazaminas (los Standing NATO Maritime Mine Countermeasure Groups 1 y 2). Estas Agrupaciones están integradas por buques de países aliados, permanentemente disponibles para la OTAN para la realización de diversas tareas, ya sea la mera participación en ejercicios o la intervención en misiones reales.

Las SNMG 1 y SNMG 2 se alternan según las necesidades operacionales de la Alianza, ayudando a mantener una flexibilidad óptima. Ambas agrupa-



La SNMG 2 en el golfo de Adén.



USS *Chosin* aproximándose a un *dhow*.

ciones navales han sido utilizadas por la OTAN en la lucha contra la piratería desde el inicio de la misión.

La SNMG 1 se emplea generalmente en el área atlántica, pero puede desplegar donde la OTAN lo requiera. La SNMG 2 se emplea generalmente en el área mediterránea, pero igualmente puede desplegar también donde la OTAN decida. Ambas agrupaciones se componen de seis a diez buques, que suelen establecer una rotación de cuatro a seis meses de misión.

A la hora de escribir este artículo, la SNMG 1 en la operación OCEAN SHIELD en el golfo de Adén estaba compuesta por las unidades siguientes:

- NRP *Álvares Cabral* (buque insignia Portugal).
- USS *Donald Cook* (Estados Unidos).
- USS *Stephen W. Groves* (Estados Unidos).
- SU *Libeccio* (Italia).

Por su parte, el grupo SNMG 2 estuvo operando en las proximidades del golfo de Adén durante los últimos cinco meses y ha contribuido de manera importante a reducir la piratería en la región.

Estructura de mando y control de OCEAN SHIELD

Como es conocido, existen tres cuarteles generales operacionales conjuntos de la OTAN (Brunssum, Nápoles y Lisboa). JC Lisboa se diferencia de los otros dos en que es el único cuartel operacional que no tiene asignados mandos componentes de nivel táctico bajo su mando.

Para la operación OCEAN SHIELD el Mando Componente Marítimo de Northwood (CC Mar Northwood), que depende normalmente de JFC Brunssum, se ha puesto bajo el mando Operacional de JC Lisboa.

A través del SITCEN (*Situation Centre*) de JC Lisboa se lleva a cabo el control, coordinación y seguimiento de toda la operación de forma permanente (24/7) mediante la monitorización de diferentes herramientas, como MERCURY CHAT, JCOP, MANW MOC WATCH, análisis de los CCIR, etc., y en constante coordinación con el mando táctico subordinado CC Mar Northwood.

El futuro

El esfuerzo principal de la OTAN va dirigido a maximizar la utilización de los escasos recursos disponibles en la gigantesca área de operaciones, evitar la duplicidad de medios y fomentar la cooperación y la coordinación entre todos los actores de la lucha contra la piratería (OTAN, UE, CMF, China, Japón, etcétera).

A través de un mecanismo global de coordinación de la lucha contra la piratería, llamado SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction Group*), materializado en reuniones de coordinación periódicas que se celebran en Bahrein, los organismos y naciones participantes en esta lucha tratan de mejorar los aspectos mencionados. En concreto, la OTAN ha asumido el papel de coordinador del IRTC (*Internacional Recommended Transit Corridor*), asegurando así el mejor empleo posible de los escoltas que operan en el golfo de Adén. La apuesta por mejorar esta coordinación incluye a Rusia, China y Japón, que tienen allí desplegadas fragatas que escoltan a sus propios convoyes nacionales, toda vez que China aceptó el pasado 6-7 de noviembre, en Pekín, el importante papel de SHADE como mecanismo global de coordinación. Otros aspectos en los que la OTAN trata de mejorar son la coordinación de la utilización de los medios de vigilancia aérea marítima dentro del área de operaciones (9) y el intercambio de inteligencia de teatro (10).

Otros esfuerzos van dirigidos a obtener acuerdos con países del entorno, principalmente Kenia y Seychelles, para permitir la transferencia de los piratas detenidos y ser juzgados allí. Puede ser que como resultado de progresos en este sentido, otros países de la OTAN, que actualmente no han contribuido con recursos navales a la operación, se decidan a enviar fragatas.

Los esfuerzos, finalmente, van dirigidos a continuar persistiendo en que las naciones provean de más medios navales a la OTAN, en particular, un buque de apoyo logístico (11) y capacidad médica de nivel Role 2, ya que dichas carencias condicionan la flexibilidad del comandante de la Agrupación Naval de la OTAN (CTF 508) para operar con sus fragatas, así como el nivel de riesgo a que debe someter a las dotaciones al no existir capacidad quirúrgica embarcada.

Conclusiones

Desde finales de 2008 la OTAN participa en operaciones de lucha contra la piratería en aguas de Somalia; en concreto, desde el 17 de agosto de 2009, con la llamada operación OCEAN SHIELD.

A pesar de la falta de medios aeronavales se han visto ya algunos efectos positivos al rentabilizarse al máximo los escasos recursos disponibles, como es el caso del golfo de Adén, donde la implantación y coordinación del IRTC por la OTAN ha hecho que los índices de ataques de piratas con éxito hayan bajado a mínimos.

Algunas iniciativas están en marcha para buscar mejoras en el desarrollo de la operación. Sin embargo, con el limitado número de escoltas la efectividad de la OTAN se ve disminuida y conduce a reafirmarse en la idea de que se deben buscar esfuerzos complementarios y mejorar la coordinación y cooperación entre todos los actores para asegurar el mejor empleo de todos los medios que actualmente operan allí.

La OTAN, a diferencia de otros organismos presentes en la lucha contra la piratería, ha apostado también por una vertiente no necesariamente marítima, como es ayudar a los países del Cuerno de África a desarrollar su propia capacidad de lucha contra la piratería. Un reto difícil y a largo plazo, que sin duda requerirá el apoyo de otros esfuerzos internacionales.

Reflexión final

La pregunta que nos deberíamos hacer es qué es lo que ha fallado para que sigan cometándose actos de piratería y cuáles son las responsabilidades políticas y comerciales que existen.

Aparentemente, la cuestión militar parece muy eficiente, al menos sobre el papel. De hecho se ha avanzado bastante, pero no se llega al final del problema, al fondo de la cuestión, que tiene sus raíces en los llamados Estados fallidos.

Desde nuestro punto de vista, más que piratería lo que realmente hay es una especie de «corso»; es decir, lo que históricamente se conoce como la

patente de corso, que la daban los estados a barcos y armadores para lanzarse a robar y secuestrar. Todos los piratas tienen una clara connivencia con las autoridades —o pseudoautoridades, sean caciques locales, señores de la guerra o líderes terroristas— que son los que animan y protegen. Este problema no es sólo marítimo, sino también terrestre, y se enmarca en ese fenómeno global de terrorismo con muchas semejanzas a los secuestros que en tierra realiza Al Qaeda, y las decenas de las —mal llamadas— guerrillas colombianas, narcos mexicanos, guerrillas tamilyes, moros-filipinos, ETA...

El fenómeno de la piratería es antiguo y pervivió hasta el siglo XIX —por cierto, los últimos piratas fueron un vasco y un cubano—. Se acabó con la piratería con muchos menos medios de los que ahora se emplean, y eso que el fenómeno estaba mucho más extendido. Pero, ¿cómo se hizo? Pues parece ser que se celebró una conferencia internacional, dirigida por Inglaterra, en la que se acordó como único punto que: «cualquier barco que, ya fuera en puerto o en alta mar, detenido por un buque de guerra de cualquier nacionalidad y que no tuviera la documentación en regla ni capacidad para justificar su empleo, así como que llevase armas a bordo, sería considerado pirata al momento, echado a pique y su tripulación ajusticiada a la mayor brevedad y en los mismos palos del barco hundido». Evidentemente eran otros tiempos, pero en definitiva se utilizaba la disuasión.

Nuestra intención es reflexionar sobre lo que nos enseña la historia. Hoy día, el Derecho Internacional y los Derechos Humanos son el marco de referencia ineludible para actuar a escala global. Por otra parte, la OTAN define, de acuerdo con los países, las reglas de enfrentamiento que deben marcar los límites de actuación a sus fuerzas. Pero no estaría de más que a escala mundial se organizase una conferencia en la que se marcasen los límites y se definiese una clara política de actuación en relación con la piratería. Marcada la acción política, las fuerzas militares se encargarían de prevenir y enfrentarse a estos actos.



(1) El estrecho de Malaca es uno de los lugares con mayor tráfico marítimo del mundo y donde se producen, desde los años 90, continuos actos de piratería. Malasia, Indonesia, Singapur y Tailandia firmaron en 2004 un acuerdo para coordinar la vigilancia y el combate contra la piratería marítima en sus aguas.

(2) España es tan sólo un país más en sufrir los secuestros de piratas. En el momento de escribir estas líneas se encontraban apresados en aguas de Somalia un total de doce buques de diferentes nacionalidades. El barco griego *Ariana*, recientemente liberado, ha estado seis meses secuestrado.

(3) La OTAN nació en el año 49 por la necesidad de frenar el avance del Pacto de Varsovia; hasta el momento nunca había llevado a cabo una operación marítima de lucha contra la piratería.

(4) España participa en la operación ATALANTA con un buque de apoyo anfibio, un patrullero de altura y un avión de patrulla marítima.

(5) La *Combined Maritime Force* (CMF) está compuesta por tres agrupaciones navales multinacionales (CTF 150, CTF 151 y CTF 152). Cuenta con más de treinta unidades navales de diferentes países y trabaja en labores de lucha contra el terrorismo, antipiratería, reducción del tráfico ilegal de personas y drogas, así como en incrementar la seguridad marítima en la zona. Al mando se encuentra el vicealmirante norteamericano Bill E Gortney.

(6) La zona donde operan estos piratas es una gigantesca área marítima que cubre el golfo de Adén y parte del océano Índico comparable casi a la totalidad del Mediterráneo. Se han llegado a producir ataques incluso a más de 500 millas de la costa de Somalia.

(7) El número de ataques con éxito en el golfo de Adén ha bajado vertiginosamente a raíz de la implantación y coordinación del IRTC. Este corredor marítimo de seguridad, permanentemente vigilado por fragatas distribuidas en áreas de patrulla, es seguido por la mayoría de los buques mercantes.

(8) Los ministros de Exteriores y Defensa de la Unión Europea decidieron en diciembre 09 prolongar la misión ATALANTA durante todo el año 2010.

(9) En la actualidad no existe coordinación aérea. Para ello se pretende crear una célula de control de MPA con base en Djibouti y ya se ha creado la figura de un oficial de coordinación aérea para la lucha contra la piratería en Bahrein.

(10) La OTAN tiene también presencia en el *Counter Piracy Intelligence Fusion Centre* in Bahrein.

(11) La OTAN no dispone actualmente de un buque de aprovisionamiento de combustible (AOR) que acompañe a la fuerza naval (TF 508). Actualmente la TF 508 realiza aprovisionamiento de combustible en la mar utilizando buques AOR pertenecientes a la Agrupación Logística americana CTF-53, cuyo cuartel general se encuentra en Bahrein.

BIBLIOGRAFÍA

Los autores de este artículo se encuentran destinados en el Estado Mayor de la OTAN en Lisboa.

<http://consilium.europa.eu/>

<http://www.manw.nato.int/>

http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc_command.html



Tras la tabla de jarcia.
(Foto: A. del Real Pasquín)

LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL RENACIMIENTO DEL PODER NAVAL ESTADOUNIDENSE

Guillem COLOM PIELLA
Doctor en Seguridad Internacional



N 1991 eran muchos los estrategas estadounidenses que auguraban la práctica desaparición de su formidable Marina de guerra debido al fin de la amenaza soviética, la ausencia de adversarios capaces de disputar al país el control de los océanos y por la Revolución en los Asuntos Militares (RMA), que prometía transformar el arte de la guerra (1).

Sin embargo, la configuración del nuevo ambiente estratégico junto con la actual coyuntura social y política que atraviesa el país comportarán —con toda probabilidad— el resurgimiento del poder naval estadounidense.

Y es que, a pesar de que el presidente Barack Obama y su secretario de Defensa Robert Gates hayan propuesto desactivar dos grupos aeronavales, reducir el número de buques actualmente en servicio y recortar los planes de adquisición de nuevos modelos para así reducir el gasto corriente del Pentágono (2), la persistente dependencia de materias primas y productos energéticos, los crecientes riesgos que se ciernen sobre el tráfico marítimo, la necesidad de mantener una presencia avanzada creíble y la erosión que han producido en la opinión pública norteamericana las guerras de Afganistán e Irak están devolviendo al poder naval su tradicional papel como pilar de la acción exterior de Estados Unidos (3).

(1) Un análisis panorámico de estas ideas puede hallarse en COLOM, Guillem: *Entre Ares y Atenea, el debate sobre la Revolución en los Asuntos Militares*. Madrid, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, 2008, pp. 153-202.

(2) Estas decisiones pueden observarse en la reciente *Quadrennial Defense Review*, que marca las líneas maestras de las políticas de defensa y militar estadounidenses para la presente legislatura (Department of Defense: *Quadrennial Defense Review*, Washington DC, US Government Printing Office, 2010).

(3) HOFFMAN, Frank: *From Preponderance to Partnership: American Maritime Power in the 21st Century*, Washington DC, Center for a New American Security, 2008.



Operación OCEAN SHIELD. (Fuente: OTAN).

En efecto, aunque la erosión política, social y militar provocada por las campañas centroasiática y mesopotámica están alimentando un sentimiento aislacionista en el país, éste difícilmente se manifestará con un repliegue de la política exterior estadounidense, sino con el retorno a la doctrina *Weinberger-Powell* para guiar el empleo de la fuerza armada en el exterior (4), a la *Doctrina Nixon* para sortear la participación directa en crisis que no afecten a la seguridad nacional del país y mantener el compromiso con terceros países mediante el desarrollo de capacidades locales (5) y al empleo de la US Navy como pilar de su presencia avanzada y eje de su proyección estratégica.

(4) Esta doctrina —cuya elaboración se debe al secretario de Defensa Caspar Weinberger y al jefe de Estado Mayor de la Defensa Colin Powell— establece los principios que deben gobernar el empleo de la fuerza armada en el exterior. Considerada como obsoleta y excesivamente restrictiva por parte de Donald Rumsfeld, fue formalmente desechada para la invasión de Irak. Un interesante estudio sobre los pilares y efectos de esta doctrina puede hallarse en: ABONADI, Earl E. K.: *Weinberger-Powell and Transformation: Perceptions of American Power from the Fall of Saigon to the Fall of Baghdad*. Monterrey, Naval Postgraduate School, 2006.

(5) La *Doctrina Nixon* fue planteada por el presidente de Estados Unidos en 1969 para justificar la gradual retirada del país de Vietnam y limitar el compromiso de Washington con el



USS *Iwo Jima* en el golfo Pérsico. (Fuente: US Navy).

Igualmente, a pesar de sus enormes recursos naturales, Estados Unidos depende de las materias primas y productos energéticos procedentes de otros lugares del mundo y que son transportados hasta las principales ciudades americanas por mar. Y es que, a pesar de la tradicional determinación de Washington por disminuir la dependencia energética del país, la sostenida demanda interna de petróleo, el creciente consumo de gas natural y la constante disminución de las reservas domésticas están incrementando su dependencia energética (6).

sudeste asiático. Algunos de los principios contenidos en esta doctrina pueden verse reflejados en el *Capstone Concept for Joint Operations* (Washington, US Government Printing Office, 2009), un documento que fija los ejes para el empleo del poder militar americano y las bases para el desarrollo de nuevas capacidades. Un análisis más detallado de este trabajo puede hallarse en COLOM, Guillem: «El nuevo concepto estadounidense para el empleo de la fuerza militar», en *Análisis del Real Instituto Elcano*, 70/2009 (23 abril 2009).

(6) Department of Energy: *International Energy Outlook 2009*. Washington DC, US Government Printing Office, 2009.

Por otro lado, la industria americana también requiere minerales y metales preciosos o de carácter estratégico que, como la bauxita, el cromo, el cobalto, el níquel o el platino, tienen que importarse de allende los mares. Tal dependencia energética y de materias primas está comportando la militarización de la política energética norteamericana y configurando una nueva geopolítica de los recursos (7), pues Estados Unidos —al igual que el resto de los países industrializados y potencias emergentes (8)— deberá garantizar por todos los medios posibles su acceso a los puntos de extracción situados en el continente africano, la península arábiga o el sudeste asiático, y mantener abiertas unas líneas de comunicación que cruzan algunos de los más peligrosos puntos calientes del planeta (el golfo Pérsico, el de Guinea, el mar Rojo o el estrecho de Malaca) para asegurar la llegada de estos materiales a las costas del país.

Y es que el incremento de la dependencia energética y mineral se combinará con un aumento en el número, variedad y violencia de los peligros que acecharán su transporte y distribución. Según el *Global Trends 2025: A Transformed World*, el más reciente de una serie de informes prospectivos elaborados por el Consejo Nacional de Inteligencia estadounidense, estas amenazas podrán comprender desde la piratería a la guerra convencional, pasando por el terrorismo o ataques al flujo marítimo provocados por conflictos locales o regionales (9). La primera de estas amenazas es la piratería, que recientemente ha adquirido una gran notoriedad debido al incremento de los ataques perpetrados contra el tráfico marítimo internacional en el cuerno de África y las repercusiones que éstos tienen entre la opinión pública de los países avanzados. Es muy previsible que la frecuencia, magnitud y complejidad de estas acciones, que están demostrando una creciente sofisticación (eficiente empleo de los recursos disponibles, tácticas más efectivas, elemental estructura de mando y control o cierta capacidad de obtención de inteligencia), se expandan más allá de las aguas del golfo de Adén, del de Guinea, del litoral indonesio o de la costa este de África, que constituyen las tradicionales zonas de piratería del planeta (10).

(7) KLARE, Michael T.: *Rising Powers, Shrinking Planet: The New Geopolitics of Energy*. Nueva York, Metropolitan Books, 2008.

(8) Es muy posible que nuestra Estrategia Nacional de Seguridad —que en el momento de escribir este ensayo se halla en pleno desarrollo— también detecte esta necesidad, considerada como un interés vital por todos los países de nuestro entorno e identificada en un trabajo prospectivo realizado en el seno del Estado Mayor de la Defensa (*La Fuerza Conjunta ante los retos del futuro: preparándonos para las operaciones hasta el 2030*. Madrid. Ministerio de Defensa, 2009).

(9) National Intelligence Council: *Global Trends 2025: A Transformed World*. Washington DC. US Government Printing Office, 2008.

(10) International Maritime Bureau: *Piracy Map 2009*. Londres. International Chamber of Commerce, 2009.

Otra amenaza que se cierne sobre el tráfico marítimo internacional es el peligro que suscitan los ataques terroristas contra los petroleros, refinerías o instalaciones de carga de crudo (11). Estas hipótesis —ejemplificadas con el ataque al petrolero francés *Limburg* en la costa yemení en octubre de 2002 o el fallido atentado contra la refinería saudí de Abqaiq cuatro años después, ambos perpetrados por la organización terrorista Al Qaeda— están siendo examinadas con gran detenimiento por muchos expertos y constituyen los riesgos que con mayor probabilidad pueden afectar a la seguridad marítima en el golfo Pérsico (12).

En tercer lugar, los conflictos locales o regionales también pueden tener efectos perniciosos sobre el tráfico marítimo. Ejemplos de ello son los ataques realizados por la insurgencia iraquí contra instalaciones petrolíferas en el área de Basora con objeto de erosionar el control británico en la zona y privar a la coalición de tanpreciado recurso esencial para financiar la reconstrucción de Irak (13), o las encarnizadas luchas que se están produciendo desde hace varios años en la costa nigeriana entre el gobierno del país y varios grupos locales por controlar los pozos petrolíferos del delta del Níger; situación que ha llevado a Washington a declarar el golfo de Guinea como una zona de elevado riesgo para el tráfico marítimo (14). Es muy probable que los peligros a la libre navegación provocados por los conflictos locales y regionales se incrementen sensiblemente en los próximos años.

Igualmente, cualquier crisis que pueda surgir en una zona productora de materias primas o recursos energéticos tendrá graves efectos sobre el normal funcionamiento de nuestras sociedades, pues la obtención, transporte y distribución del material se vería completamente perturbada. Aunque en este caso las miradas se centran en las nefastas consecuencias que podría tener un eventual enfrentamiento entre Irán y Estados Unidos o Israel provocado por la determinación de Mahmud Ahmadineyad por obtener el arma atómica y las represalias que éste podría tomar en caso de ataque (el cierre del angosto estrecho de Ormuz —por donde transita aproximadamente el 40 por 100 de los suministros mundiales de petróleo— constituye el escenario más plausible), tampoco deben descartarse los efectos que pueden tener sobre el tráfico marítimo los conflictos en el continente africano.

(11) National Intelligence Council, *op. cit.*, pp. 63-65.

(12) Government Accountability Office: *Maritime Security: Federal Efforts Needed to Address Challenges in Preventing and Responding to Terrorist Attacks on Energy Commodity Tankers* (GAO-01-141), Washington DC: GAO, 2007.

(13) CUMMINS, Chip: *US digs into guard Iraq oil exports* en *Wall Street Journal* (12 noviembre 2007).

(14) Department of Energy: *Country Analysis brief for Nigeria*. Washington DC. US Government Printing Office, 2009 (www.eia.doe.gov/emeu/cabs/Nigeria/pdf.pdf).



USS *Ronald Reagan* en el mar de la China. (Fuente: Departamento de Defensa).

En quinto lugar, a pesar de la disminución de la conflictividad interestatal, es muy posible que se incrementen las disputas sobre aquellas aguas —territoriales o no— ricas en hidrocarburos. El golfo Pérsico, el mar de la China o el Caspio conforman los principales escenarios donde podrán desatarse estos conflictos que podrían perturbar el tráfico marítimo global (15).

Finalmente, la mayor amenaza que se cierne sobre los océanos del planeta es un choque militar entre las grandes potencias. Aunque este peligro se ha manifestado en repetidas ocasiones a lo largo de la historia, el fin del orden internacional bipolar y el ascenso de Estados Unidos como única superpotencia parecieron alejar esta posibilidad que ha resurgido con el ascenso económico, político y militar de China. A pesar de que hoy en día su Armada no puede compararse a la todopoderosa US Navy, China está modernizando su flota de superficie y submarina con el objetivo de disputar a Estados Unidos la supremacía naval en zonas puntuales del litoral chino y así dificultar cualquier intervención norteamericana en defensa de Taiwan (16).

(15) National Intelligence Council, *op. cit.*, p. 69.

(16) Department of Defense: *Military Power of the People's Republic of China 2008*, Washington DC. US Government Printing Office, 2008.



V- 22 Osprey. (Fuente: Departamento de Defensa).

No obstante, el *Global Trends 2025* también plantea un escenario futuro más preocupante: la posibilidad de que se desate en los próximos diez años un choque aeronaval y submarino entre fuerzas estadounidenses y chinas en el océano Índico por el acceso al golfo Pérsico y el control de sus preciados recursos (17).

Este conjunto de peligros de distinta naturaleza e intensidad que se cierne sobre los océanos ha llevado a que muchos países —entre ellos España, promotora de varias iniciativas de alcance internacional— se interesen por la Seguridad Marítima, entendida como «...una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas» (18). En el caso estadounidense, a

(17) National Intelligence Council, *op. cit.*, pp. 41-47.

(18) Estado Mayor de la Armada: *Concepto de Seguridad Marítima de la Armada*, Madrid. Servicio de Publicaciones de la Armada, 2007, s. n.

pesar de que la Armada había planteado explícitamente la necesidad de garantizar la Seguridad Marítima inmediatamente después de la caída del Telón de Acero (19), este requerimiento fue identificado por su clase política en el año 2004, cuando el presidente George W. Bush presentó la *National Security Directive 41: Maritime Security Policy* (20). Este trabajo certificaba la centralidad del espacio marítimo (*maritime domain*) para la seguridad nacional y el bienestar económico del país, a la vez que instaba a los departamentos de Defensa, Estado, Comercio, Energía e Interior para que tomaran todas las medidas que estimaran necesarias para salvaguardar los océanos, garantizando así el flujo global de recursos y la libertad de abastecimiento para Estados Unidos. Y un año después, la Casa Blanca presentó *The National Strategy for Maritime Security*, que ampliaba las ideas planteadas en la directiva presidencial y detallaba los cometidos que deberían llevar a cabo los departamentos y agencias gubernamentales implicados en la protección de los mares (21).

Para cumplir con los preceptos establecidos por ambas guías políticas y gobernar la Transformación Naval estadounidense —junto con el *Sea Power 21* del año 2002—, la Armada, el Cuerpo de Marines y el de Guardacostas elaboraron *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* (22). Publicado a finales de 2007, este documento (el primero de la historia firmado conjuntamente por los tres servicios) traza las líneas maestras de la estrategia naval americana para el nuevo milenio. En esta etapa histórica marcada por la globalización, el permanente cambio y la incertidumbre, el trabajo identifica nuevos imperativos estratégicos, como la eficaz respuesta a crisis regionales, el mantenimiento de una firme disuasión sobre China, la salvaguarda de la libertad de navegación y el libre acceso a cualquier puerto del globo o la defensa en profundidad del país; y también nuevas necesidades operativas, como el fortalecimiento de la acción conjunta entre los tres ejércitos, la combinada con las fuerzas de los países aliados y la interagencias con otros actores civiles nacionales.

Y para ello, la estrategia insta a la Armada, el Cuerpo de Marines y el de Guardacostas para que centren sus esfuerzos en tres grandes áreas: el *control del mar*, con objeto de garantizar que Estados Unidos pueda operar libremente por los océanos; la *proyección del poder*, para desplegar rápidamente y sostener eficazmente una fuerza capaz de batir cualquier adversario en cualquier

(19) COLOM, Guillem: «La Transformación de la Armada estadounidense 1991-2008», en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 257 (diciembre 2009), pp. 799-810.

(20) National Security Presidential Directive NSPD-41 (HSDP-13): *Maritime Security Policy* (21 de diciembre de 2004).

(21) The White House: *The National Strategy for Maritime Security*. Washington DC. US Government Printing Office, 2005.

(22) Department of the Navy: *Cooperative Strategy for the 21st Century*. Washington DC. US Government Printing Office, 2007.

punto del globo y, finalmente, la *seguridad marítima*, con el fin de proteger el tráfico marítimo mundial de cualquier acto de terrorismo, piratería, crimen organizado o ataque deliberado y combatir cualquier actividad ilícita que pueda producirse en el mar y en la región costera.

Los escenarios planteados, los retos identificados y las capacidades requeridas por este conjunto de documentos de tan dispar naturaleza y procedencia están sirviendo para guiar el planeamiento a corto y medio plazo de la Armada. Y aunque para cumplir con esta serie de cometidos sería conveniente conservar los dos grupos aeronavales que se desactivarán y mantener intactos el objetivo de fuerzas, el catálogo de capacidades y los planes de adquisición propuestos por el *Naval Transformation Roadmap: Power and Access...From the Sea* del año 2002, la crisis económica que está asolando el país y el coste de los conflictos de Irak y Afganistán hacen que estos objetivos sean —al menos a corto plazo— difíciles de mantener.

No obstante, y a pesar de que la reciente *Quadrennial Defense Review 2010* —que establece las líneas maestras de la política de defensa y militar del país para la presente legislatura— evita pronunciarse al respecto, no parece descabellado afirmar que en los próximos ejercicios presupuestarios la partida destinada al Departamento de la Armada experimente un incremento significativo.

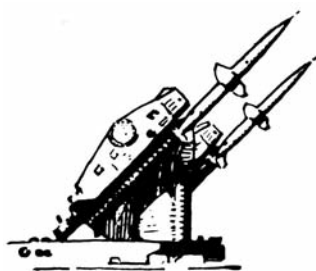
Y es que la retirada americana de Afganistán e Irak coincidirá con la redistribución de los mandos combatientes y el redespiegue global de la fuerza con objeto de garantizar, tal y como ha expuesto esta guía política, la presencia avanzada, la respuesta a crisis, el libre acceso a cualquier teatro de operaciones y la seguridad en la obtención y distribución de materias primas y recursos energéticos... unos cometidos que la Armada y el Cuerpo de Marines tradicionalmente han realizado y en la actualidad pueden satisfacer con mayor eficacia y menor coste que sus homólogos del Ejército y la Fuerza Aérea.

Conclusiones

Las consecuencias perversas de la globalización, la cambiante distribución del poder mundial, la creciente competición por unos recursos cada vez más escasos, la enorme dependencia energética que sufren nuestras sociedades y las nuevas amenazas que se ciernen sobre la paz y la seguridad internacionales han convertido a los océanos en zonas de permanente inseguridad e indiscutible valor estratégico.

Son muchos los países que han llegado a esta misma conclusión y ya están tomando medidas encaminadas a prevenir los crecientes riesgos y combatir las variadas amenazas que se ciernen sobre los océanos. Estados Unidos no es una excepción, pues además de sus servidumbres como superpotencia y su plena determinación por mantener este estatus, también debe velar por el libre

acceso a los recursos, la seguridad del transporte marítimo, el control de las rutas de suministro y proporcionar la última línea de defensa del país frente a cualquier amenaza procedente del mar. Tales requerimientos exigirán un monumental esfuerzo de la Armada y un indiscutible apoyo político y financiero de Washington, pero los beneficios serán infinitos, pues el poder naval se convertirá indefectiblemente en eje del gran juego estadounidense para el siglo XXI.



LA BRECHA DE CAPACIDADES OPERATIVAS Y LOS PROGRAMAS DE REFRESCO DE TECNOLOGÍA

Alberto SOLS
Doctor ingeniero de Sistemas
Ingeniero naval

Adriana MOLERO
Doctora en Ciencias Físicas

La brecha de capacidades



OS buques de guerra son sistemas muy costosos, extraordinariamente complejos, de largo ciclo de adquisición y de dilatada vida operativa. Con los años de servicio los buques pierden prestaciones, tanto por la degradación natural de sus subsistemas y elementos como por las obsolescencias tecnológicas y funcionales que se presentan, derivadas en parte de la evolución de las necesidades de la Armada; esa evolución de la necesidad se traduce en nuevos requisitos que no son plenamente satisfechos por el buque. En definitiva, la efectividad operativa de los buques disminuye durante su vida en servicio, a pesar incluso de los esfuerzos que se vienen realizando en optimizar su apoyo logístico.

El apoyo logístico convencional estaba orientado a mantener las capacidades iniciales de los buques a través de una gestión eficaz y eficiente de los elementos de apoyo logístico, como el mantenimiento, los repuestos, la formación del personal de operación y mantenimiento, los equipos de apoyo y prueba, etc. Sin embargo, la experiencia demuestra que a pesar de los esfuerzos realizados y de los progresos alcanzados, resultaba difícil mantener durante la vida en servicio las prestaciones iniciales de los buques. La situación se veía además agravada por el mencionado hecho de la evolución de las necesidades y de los requisitos. La diferencia en el tiempo entre las capacidades o prestaciones requeridas y las realmente manifestadas por el buque constituyen una brecha de capacidades (ver figura 1) que inevitablemente crece a lo largo de la vida operativa, incluso aunque se lleven a cabo programas eficaces de apoyo logístico.

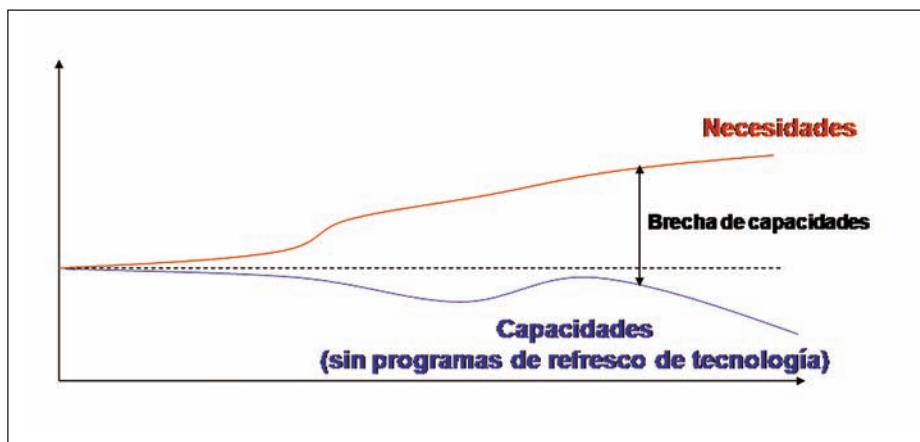


Figura 1. La brecha de capacidades.

Las obsolescencias funcional y tecnológica que dan lugar a la brecha de capacidades pueden tener su origen tanto en el usuario (evolución de necesidades y requisitos) como en el entorno (cambios en otros sistemas con los que se opera conjuntamente y de los que se derivan obsolescencias para el sistema considerado) y en los proveedores (cambios en la fabricación y apoyo de los elementos suministrados). La figura 2 muestra los tres posibles orígenes de la obsolescencia.

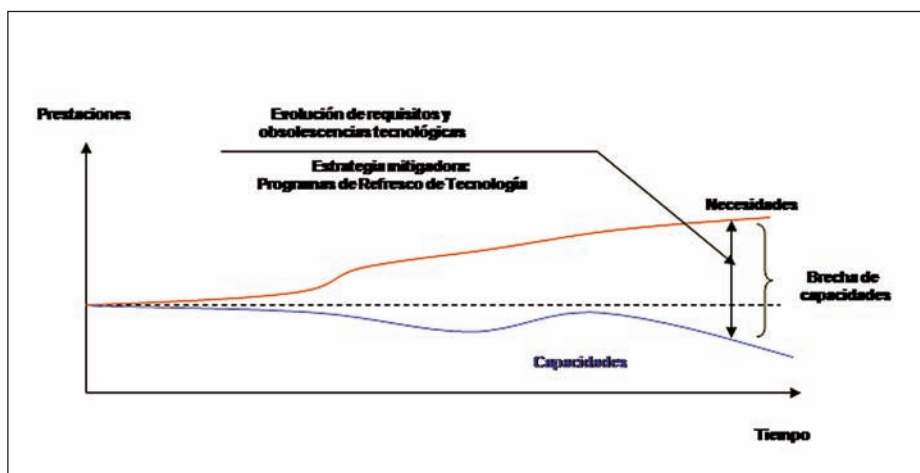


Figura 2. Los orígenes de la obsolescencia.

Los programas de refresco de tecnología

Ese tipo de problemática dio lugar, hace unos años, a los programas de refresco de tecnología, que permiten mantener razonablemente actualizadas las prestaciones de los sistemas, haciéndolas evolucionar en la medida de lo técnico y económicamente posible en base a cómo evolucione la necesidad del usuario. Aunque no existe una definición estándar o universalmente aceptada, en general el refresco de tecnología se define como el reemplazo continuo de elementos de un sistema, en especial los COTS, para asegurar una eficaz y eficiente soportabilidad de éste durante su vida operativa. Las acciones de refresco de tecnología pueden ser:

- Actualizaciones de tecnología: se trata de cambios que incorporan nuevos productos para mantener capacidades actualizadas y/o evitar problemas de obsolescencia por fin de vida. Por ejemplo, la incorporación de una nueva versión del *software* de un subsistema o el reemplazo de un elemento ya no disponible por el de la siguiente generación, compatible con el anterior pero que no supone un aumento sensible de prestaciones o capacidades, son actualizaciones de tecnología.
- Mejoras de tecnología: son cambios que incorporan la nueva generación de un producto o su actualización y que mejoran la efectividad del sistema. Por ejemplo, la sustitución de una serie de *displays* analógicos por otros digitales integrados es una mejora de tecnología.
- Inserciones de tecnología: son cambios que incorporan un nuevo producto y con ello una nueva capacidad. Por ejemplo, la incorporación de un encriptador de datos a un sistema de comunicación existente o la incorporación de un sistema de visión nocturna (amplificadores de luz residual o cámaras criogénicas de visión térmica) a una plataforma existente son inserciones de tecnología.

Las actualizaciones, mejoras o inserciones de tecnología requieren una gran visibilidad de la evolución de las prestaciones del sistema, de sus requisitos y de las tecnologías, tanto de los elementos que integran el sistema como de las que pudieran ser eventualmente incorporadas.

Por un lado, las actualizaciones, mejoras e inserciones de tecnología reducirán las ineficacias e ineficiencias de los buques, con la consiguiente disminución del coste del ciclo de vida; por otro lado, las acciones de los programas de refresco de tecnología pueden conllevar importantes costes, especialmente si como consecuencia de ellas es necesaria una recertificación parcial o total del sistema. Es esencial por tanto establecer una metodología que permita identificar toda la información necesaria para que pueda ser obtenida y procesada de manera que se alcancen de manera objetivada las decisiones para llevar a cabo actualizaciones, mejoras e inserciones de tecnología a lo largo de

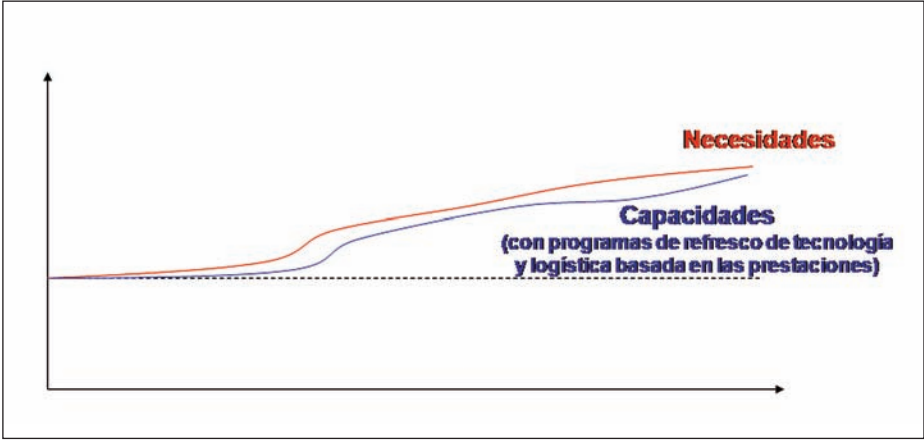


Figura 3. Estrategia mitigadora: los programas de refresco de tecnología.

la vida operativa de los buques, buscando reducir en lo posible la brecha de capacidades con la mayor relación eficacia/coste. El efecto mitigador de los programas de refresco de tecnología se muestra en la figura 3.

Los programas de refresco de tecnología presentan un gran atractivo para usuarios e integradores de sistemas. Al mismo tiempo, la adopción de esas iniciativas requiere salvar ciertas barreras, unas de naturaleza técnico-contrac-

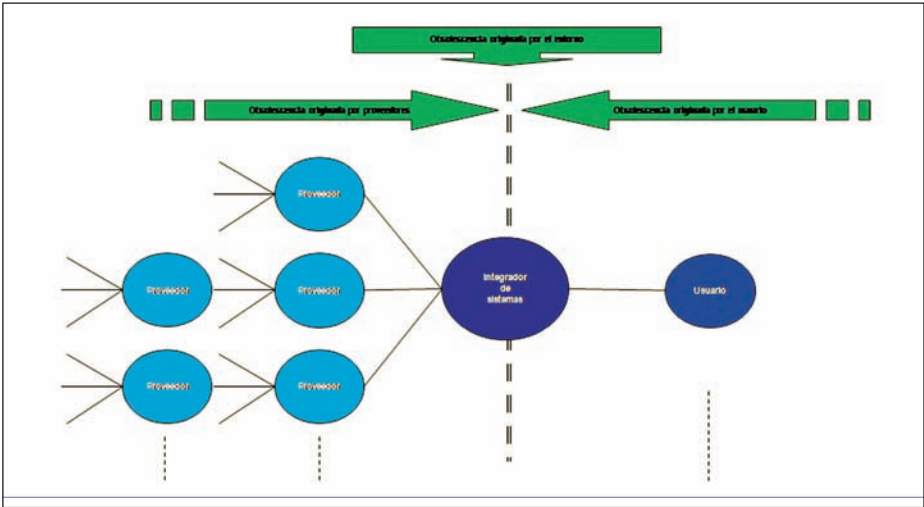


Figura 4. Evolución de capacidades con los programas de refresco de tecnología.

tual y otras de índole cultural-organizacional; identificar los posibles obstáculos es esencial para conseguir una estrategia que permita afrontarlas de manera proactiva. En cualquier caso, su adopción permitirá reducir razonablemente las brechas de capacidades, como se muestra en la figura 4.

La creciente complejidad de los sistemas, unida a los requisitos en evolución derivados de los cambiantes escenarios geopolíticos y la escasez de recursos, obliga a elegir las mejores estrategias para asegurar que los buques mantendrán en términos relativos sus prestaciones a lo largo de sus vidas en servicio. Los programas de refresco de tecnología constituyen una poderosa herramienta para alcanzar dicho objetivo. Las armadas y los diseñadores e integradores de buques de los países más desarrollados están apostando fuertemente por los programas de refresco de tecnología como mecanismo para mantener actualizadas las capacidades de sus buques durante sus vidas en servicio.



BIBLIOGRAFÍA

- HAINES, L.: *Technology Refreshment within DoD*. Information Technology, March-April 2001, pp. 22-27.
- HERALD, T.: *Technology Refreshment Strategy and Plan for Application in Military Systems. A How-To Systems Development Process and Linkage with CAIV*. IEEE 2000, pp. 729-736.
- NEUBERT, C.; BROCKEL, K.; FOLLANSBEE, A.; DOMANICH, F.: *Modernization through Spares to Continuous Technology Refreshment: the Momentum Continues*. Logistics Spectrum, July-September 2000, pp. 20-23.
- SOLS, A.; MUÑOZ, J. M.: *La logística basada en las prestaciones*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto-septiembre 2006, pp. 265-271.
- VERMA, D.; PLUNKET, G.: *Systems Engineering and Supportability Analysis: Technology Refreshment for COTS-Intensive Systems*. Proceedings INCOSE 2000.



Foto tomada con el periscopio del submarino *Galerna* durante la operación ACTIVE ENDEAVOUR. (Foto: G. García Galán)

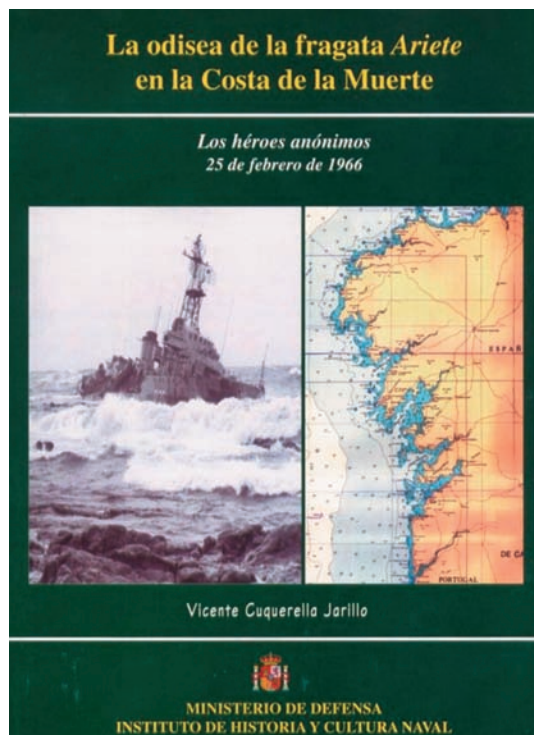


BREVE NOTA SOBRE EL SALVAMENTO DEL *ARIETE*

Manuel NOYA GARCÍA
Catedrático de Neurología
Universidad de Santiago de Compostela



L Instituto de Historia y Cultura Naval del Ministerio de Defensa publicó, en 2003, el libro *La odisea de la fragata Ariete en la Costa de la Muerte*, con el subtítulo de *Los héroes anónimos*, obra póstuma del vicealmirante Vicente Cuquerella Jarillo. En su contraportada leemos (cito literalmente) que el «naufragio de la fragata Ariete, el 25 de febrero de 1966, en las rompientes de la Costa de la Muerte, entra a formar parte de aquellos acontecimientos en los que el valor, la pericia y el arrojo de la gente de mar muestra más rotundamente el temple forjado en las más puras virtudes castrenses, y, particularmente,



marineras. Es éste un hecho de armas glorioso, con circunstancias que rozan el heroísmo, en el que la mar, con su peor cara, puso a prueba una vez más el carácter y la preparación de estos hombres para hacer frente a la hostilidad del medio, y reveló el comportamiento solidario para salvar vidas de las gentes de los pueblos cercanos de Lira y Carnota, curtidas por la meteorología adversa que azota sin piedad la costa de Finisterre durante gran parte del año».

El libro describe magníficamente las peculiaridades de construcción del navío, las dificultades de las previsiones meteorológicas en la fecha, la peligrosa geografía de la costa gallega, el inesperado temporal extremadamente duro que hubo de afrontar, el mecanismo de la avería, la pérdida de

propulsión del barco, al garete en un área erizada de escollos con olas de doce metros y vientos de 150 km/h, los heroicos intentos de remolque, especialmente por la fragata *Legazpi*, la varada en los bajos de Ardeleiros, y el salvamento de los 168 tripulantes transportados a través de un calabrote tendido entre el barco y una roca, con ayuda de las mujeres y los hombres de las poblaciones costeras.

En la página 99 del libro se señala que «Había dos médicos, uno el alcalde y otro, al que desconozco, que también acudió al puesto de socorro».

El 25 de febrero de 1966 yo era un joven licenciado en Medicina que realizaba mis prácticas como alférez médico de Complemento, después de la instrucción durante dos veranos en el campamento de Monte la Reina de las Milicias Universitarias, en un destino denominado Eventualidades Médicas de la Octava Región Militar. A primeras horas de esa noche dormía en la Residencia de Oficiales de la Agrupación de Sanidad de La Coruña. Recibí la orden de dirigirme, con cuatro ambulancias y sanitarios, a una acción de socorro en un naufragio de un buque de guerra en la costa entre Muros y Finisterre. Salimos inmediatamente, en medio de una fuerte borrasca, a recorrer el

trayecto La Coruña-Santiago-Muros-Lira por las tortuosas carreteras de Galicia (nada que ver con las autovías o autopistas actuales). Desde la villa de Noya la carretera discurre próxima a la costa de la ría. A lo largo de la misma pude ver, alertados por los movimientos insólitos de tráfico militar y ambulancias, a numerosas personas que permanecían de pie observando con rostros expectantes. Nosotros tampoco sabíamos con qué nos íbamos a enfrentar.

Llegamos a un punto próximo a la localidad de Lira, donde había una gran actividad de militares, con uniformes de la Marina, y civiles, así como numerosos vehículos. Fuimos recibidos por un oficial, que nos indicó los lugares donde era requerida nuestra presencia.

La carretera estaba a unos mil metros de la costa. La oscuridad era extrema, y ya próximos al mar caminamos sobre grandes rocas irregulares.

Los faros de tractores y seguramente algún reflector hasta allí transportado iluminaban pobremente, a quizá cien metros mar adentro, al navío, escorado sobre los escollos, visible en forma groseramente paralela a la de la costa. En la cubierta inclinada podía vislumbrarse parte de la tripulación aparentemente formada mientras esperaban el turno de ser evacuados. En la popa del barco había resplandores que atribuí a un pequeño incendio o a chispazos eléctricos. Las ráfagas de viento eran violentas. De vez en cuando las olas pasaban por encima de la cubierta de la fragata, ocultándonos la vista de la formación de marineros.



Con ayuda de un proyectil de fogeo se había lanzado un cabo desde el barco hasta tierra, que sirvió como guía para tender un calabrote, amarrado en un extremo a la base de una ametralladora (como supe después) y en el otro a una roca ya en tierra.

Los marinos se deslizaban sobre una silla metálica de transporte, de dos en dos, que cobraban desde tierra los brazos de los socorristas. Eran azotados por el oleaje, y presencié la caída de algunos al mar, y cómo se lanzaron a extraerlos del agua bravos marineros, formando cadenas humanas.

La maniobra se repetía una y otra vez, y duró varias horas. En el último transporte llegó el capitán del navío.

Los marinos empapados en agua fría, ateridos y cansados fueron llevados en su mayoría a casas particulares, donde se les suministraron bebidas calientes, ropa y mantas. La asistencia médica se limitó a combatir la hipotermia y a tratar algunas contusiones o pequeñas heridas. Después fueron trasladados por tierra al Hospital Naval de Marín.

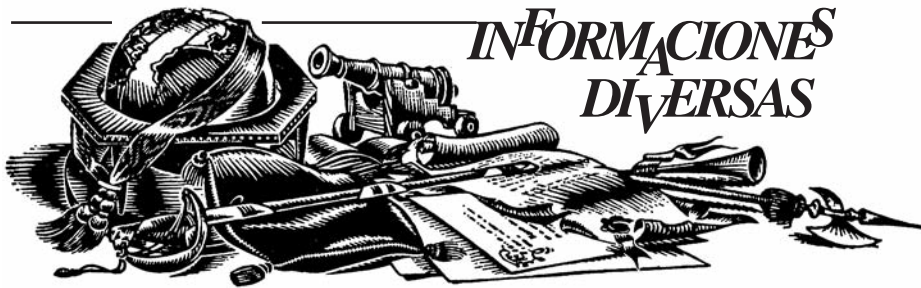
No hubo bajas en toda la tripulación del *Ariete*.

No detecté en ninguno de los náufragos que asistí crisis de ansiedad o estados emocionales anormales.

Han transcurrido muchos años desde aquella jornada, pero cuando la evoco sigo sintiéndome profundamente impresionado por la imagen de aquellos hombres que mostraron tanta serenidad, disciplina y compañerismo en unas circunstancias tan peligrosas. Los veo en mi memoria firmes en la cubierta, esperando el momento de realizar el inseguro transporte sobre las olas tumultuosas con medios tan precarios.

Recuerdo que, ante tal ejemplo, aquella noche me prometí a mí mismo no quejarme nunca más de las pequeñas adversidades a que nos somete el transcurso de la vida.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENT AÑOS



Comienza este número con el artículo *La enseñanza naval en Inglaterra, y análisis de su adaptación a nosotros*, por el teniente de navío Manuel Andújar, al que siguen: *Sobre el tiro al blanco*, por el alférez de navío Jaime Janer; *Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos*, del teniente de navío de 1.^a clase Carlos Suanzes, dedicado esta vez a la Mecánica de los Flotadores, e *Historia oficial de la guerra ruso-japonesa (continuación): Tercera tentativa de embotellamiento de Port Arthur*, traducido del japonés. Antes de este artículo, incluye la REVISTA un impresionante documento consistente en una carta testamento escrita por el alférez de navío Sakuma, de la Marina japonesa, al hundirse el submarino de su mando durante la realización de unas pruebas.

Como *Noticias de la prensa profesional extranjera* podemos encontrar, entre otras: Estados Unidos (*Defensa del Canal de Panamá*), Francia (*La evolución naval*), Inglaterra (*Los Dreadnoughts del mundo. Disposición del armamento y potencia artillera*), e Italia (*Ejercicios de sumergibles; El acorazado Dante*).

Con el *Sumario de Revistas nacionales y extranjeras* finaliza este número correspondiente al mes de octubre de 1910.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



Encabeza este número una reseña sobre el acto de imposición de la Medalla de Salvamento a los pescadores españoles y franceses que participaron en el rescate de los naufragos del pesquero español *Cruz II*. Los artículos son: *En torno a la Escuela de Sagres*, por el CA Julio Guillén Tato; *El infante Don Enrique y el arte de navegar de su tiempo*, por Rolando A. Laguarda Trias; *Don Enrique el Navegante (1394-1460)*, por el COR Salvador García Franco; *Sagres y Don Enrique el Navegante*, por el COR de IM J. Cuevas Fernández; *Un tratado español de criptografía del siglo XVII*, por el TN Pedro Castiñeiras; *Reflexiones sobre la estrategia soviética*, por el CC G. Von Wichmann; *¿Qué es Inteligencia?*, por el C. MAQ José Vázquez Cobas; *Observaciones sobre el manejo de los evaporadores tipo Weiler y similares*, por A. Martínez Alonso, ING. NAV.; *Radioterapia y radioisótopos*, por el C. MED. M. Nieto Noya; *Club Amaconte*, por el TN A. de Eguía y Azcárate; *El Irifí de invierno en el África Occidental Española*, por el CF M. Hermida Guerra Mondragón; *Antecedentes históricos de nuestra provincia de Guinea*, por el CC Jaime Vázquez Doce, y *Raids alemanes en el Atlántico*, por el CF F. Moreno Reyna.

Notas profesionales, Noticiario, y Libros y Revistas, son la última información de este número.

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 OCTUBRE

Día Año

1 1743.—A iniciativa de Francisco García Huidobro, tiene lugar en este día la creación de la Casa de Moneda de Chile, según Real Cédula del rey Felipe V. Huidobro recibió el título de tesorero perpetuo.

2 1637.—Por real cédula de este día, se confirma a los franciscanos como administradores de los hospitales de Filipinas, debido a su reputación en materia de medicina, negando la solicitud del gobernador general Sebastián Hurtado de Corchera a favor de los hermanos de San Juan de Dios.

3 1560.—Pedro de Ursúa en busca del mítico Dorado, navega por el río Marañón. La gente de su expedición comienza a disgustarse ante la falta de comodidades y comida, a lo que se unía la pasividad de Ursúa, ocupado con su amante Inés de Atienza, que iba en la expedición.

4 1614.—En este día fallece en Panamá Francisco Valverde de Mercado; ocupó el puesto de gobernador de Panamá durante cinco años, fundando la ciudad puerto de San Felipe de Portobelo, que se convertiría en un núcleo comercial importante.

5 1502.—Colón en su cuarto viaje a las Indias, llega en este día al puerto de Cerebaro en la costa de Veragua; en él hay tres o cuatro islas, en las que encontraron los primeros indios, que llevaban un espejo de oro al cuello que cambiaron por cascabeles.

6 1506.—Fray Nicolás de Ovando, gobernador de las Indias después de Francisco de Bobadilla, inició la estabilización de las colonias con método y racionalidad favoreciendo a los extremeños. En este día nombra a un primo lejano suyo, Hernán Cortés, escribano de la nueva población de Ariza, poco después de llegar a La Española.

7 1556.—Sayri Thupa sale de Vilcabamba a Lima por el camino de Andahuaylas. Se dice que antes había ceñido la mascaypacha, adoptando el nombre de Manco Yupanqui; sin embargo no la usaba al entrar en Lima.

8 1515.—Juan Díaz de Solís, considerado una autoridad en materia de navegación por sus viajes al Nuevo Mundo. Después de haber sido nombrado piloto mayor, es escogido para buscar el paso hacia el Maluco y porque conocía las islas de la Especiería y sus mares. En este día sale con su expedición del puerto de Lepe.

9 1576.—El navegante inglés Martín Frobisher regresa al puerto de Plymouth de su primer viaje exploratorio por las costas de Groenlandia.

10 1562.—En este día tuvo lugar la rendición de Manila a las fuerzas británicas, mandadas por el almirante Cornish y el general William Draper, muy superiores a las que defendían la ciudad.

11 1580.—El licenciado Pedro Ramírez de Quiñones, antiguo gobernante de Panamá, regresa al país como presidente de la Real Audiencia. Durante su mandato se creó la casa de la moneda, Panamá recibió el título de muy noble y leal ciudad y realizó el tratado de paz con los cimarrones de Pacora.

12 1595.—Creada la provincia de Trinidad en Venezuela, el gobernador Antonio Berrio consolida la gobernación en este día con el nombre de Trinidad-Guayana.

13 1544.—Depuesto por la Audiencia de Lima, el virrey del Perú Blasco Núñez de Vela llega nuevamente a Tumbes en este día para organizar la conquista de su gobernación.

14 1536.—El adelantado del Río de la Plata, Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, continúa su viaje de exploración por el río Paraguay.

15 1618.—Durante el ataque a la provincia de Paita en Perú por el corsario holandés George Spilbergen, que pretendía desembarcar en el puerto de Colón, se distinguió por su arrojo y defensa la encomendera de dicho pueblo Paula Piraldo, que rechazó al corsario. Este hecho fue reconocido posteriormente por Felipe III en esta fecha.

16 1515.—El licenciado Gaspar de Espinosa que había acompañado al gobernador del Darién, Pedrarias, inicia el juicio de residencia a Vasco Núñez de Balboa por su conducta al descubrir el mar del Sur. Pedrarias, enemigo de Balboa, quería enviarlo a España encadenado. En esta fecha Balboa escribe al rey sobre estos acontecimientos.

17 1557.—García Hurtado de Mendoza, gobernador de Chile, dispone la partida de una escuadrilla al mando de Juan Ladrillero para diseñar un mapa de las costas chilenas incluido el estrecho de Magallanes.

18 1519.—Después de un gran recibimiento a Cortés por los habitantes de Cholula, éstos quisieron hacerle una emboscada y aniquilar a los españoles. Advertido Cortés por la india Marina, inflige un duro castigo a los de Cholula.

19 1495.—Un fuerte huracán asola La Isabela, destruyendo las cuatro naves que trajo Juan Aguado de España. Colón, decidido a defenderse de las acusaciones de los colonos españoles, ordena que se armen dos carabelas.

20 1545.—La Corona, tratando de eliminar la revuelta de los encomenderos en el virreinato del Perú, dicta en esta fecha un decreto por el que se suprime el capítulo 30 de las Leyes Nuevas, donde se prohibía la encomienda hereditaria.

21 1504.—Colón, en su último viaje de regreso a España, sufrió las inclemencias de un mar atormentado. En esta ocasión, se les quebró la contramesana quedando inservible para la navegación.

22 1523.—En este día se dicta una provisión real, dada en la ciudad de Pamplona, por la que Carlos I y su madre la reina Juana aseguran que nunca enajenaron la Nueva España de la Corona de Castilla.

23 1503.—Colón durante su segundo viaje a las Indias, envió a España como esclavos a varios grupos de caribeños. Por estas fechas la reina Isabel de Castilla prohibió la esclavitud de los indígenas.

24 1492.—El almirante, en su primer viaje de descubrimiento al Nuevo Mundo, al mando de las tres naves, recalca por estas fechas en varias islas, en lo que en la actualidad conocemos como archipiélago de las Bahamas. A una de ellas la llamó Santa María de la Concepción y a las otras dos Fernandina e Isabela.

25 1603.—Durante este mes, los españoles organizaron una expedición contra los *sangleys* del interior de la isla de Luzón; la común animadversión hacia los chinos unió a españoles, japoneses y tagalos que tomaron parte en ella.

26 1615.—La flota del pirata holandés Jorge Spilberg apresa en este día frente a las costas de Zacatula un barco español cargado de pescado y perlas de la compañía pesquera de Tomás Cardona, cuando regresaba al puerto de Acapulco.

27 1492.—Colón descubre la isla de Cuba, a la que le dio el nombre de Juana en honor a la primogénita de los Reyes Católicos y recorre en este primer viaje la costa oriental de la isla.

28 1538.—En este día el Papa Paulo III, instituyó la Universidad Primada de América en la ciudad de Santo Domingo con el nombre de Santo Tomás de Aquino, bajo la dirección de los padres dominicos.

29 1618.—Ante las denuncias del embajador español conde de Gondomar, de los incumplimientos de los acuerdos entre naciones por causa del pirata inglés Walter Raleigh, el rey de Escocia Jacobo VI manda ejecutar la antigua condena de muerte que pesaba sobre Raleigh.

30 1533.—Por orden de Cortés, sale del puerto de Santiago del mar del Sur una expedición compuesta por los navíos *Concepción* y *San Lázaro* al mando de Diego Becerra de Mendoza.

31 1596.—Se reúne el Consejo de Indias para debatir la devolución de los tributos recaudados de forma injusta a los naturales de Filipinas durante el periodo en que éstos no se encontraban bajo la égida de la Corona.

CAPITÁN JIM



Minador *Vulcano* durante la Guerra Civil. (Foto de la colección del capitán de corbeta Pedro Zarandona Antón, remitida por Miguel Herráiz Solla).

VIEJA FOTO



Foto tomada el 18 de enero de 1944, en la que puede observarse el equipo de fútbol de los alumnos del CHA de Madrid, de preparación para la Escuela Naval Militar, que se enfrentó al equipo del antiguo ICAI. En esta foto aparecen futuros oficiales de la Armada y de otros ejércitos, algunos ya fallecidos, como es el caso de mi abuelo, don Javier Delgado Moncada, que al año siguiente de este partido estaría desfilando en la Escuela Naval Militar como aspirante del Cuerpo General. Espero que algún lector pueda identificar a un antepasado suyo en esta foto.

De pie (de derecha a izquierda): Moreno de Guerra (ingresó en el Cuartel General de la Armada), Román López Cortijo, Juan Suances, José López Cortijo (ingresó en el C. G. de la Armada), Enrique Nuche (ingresó en Infantería de Marina), Joaquín López Cortijo (ingresó en el C. G. de la Armada), José Llanos (ingresó en el C. G. de la Armada).

Agachados (de izquierda a derecha): A. S. Neyra (ingresó en el C. G. de la Armada), C. Bander (ingresó en el Ejército del Aire), Fco. Javier Delgado Moncada (ingresó en el C. G. de la Armada), Freyre (ingresó en el Ejército de Tierra).

J. FERNÁNDEZ PÉREZ

MARINOGRAMA NÚMERO 458

Por TAL

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

De un himno recogido en el cancionero del Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Biogr.: Célebre general español de tierra y mar, según Brantôme uno de los mejores capitanes de su tiempo; famoso por sus operaciones anfibias, en 1572 era capitán de la guardia del duque de Alba
- B.—Arq. Nav.: Tablón ovalado, más estrecho en el extremo superior que en el inferior, gira verticalmente sobre un gran perno clavado en el costado en cada portalón. Sirve para contener la deriva
- C.—Zool.: Pez acantopterigio de la familia de los mugílidos, algunas de sus especies son de agua dulce, viajan formando grandes cardúmenes y se alimentan de finas algas diatomeas y detritos de los sedimentos del fondo (plural)
- D.—Pesca.: En Perú, especie de nasa usada para pescar camarones (plural)

1 11 88 26 102 48

9 108 100 2

4 8 95 16 67

18 94 27 19 69 51 77

E.—Constr. Nav.: Buque semejante a una barca, con un solo palo y vela latina, en el centro lleva una cántara con puerta por el fondo. Se utiliza para recoger los lodos procedentes de la limpieza de los fondos de los puertos y arrojarlos en alta mar.(Hoy en día son de propulsión mecánica y los lodos se depositan en zonas adecuadas para su reciclaje) . .	22	28	63	47	39	41	105			
F.—Hist.: Trasatlántico de la compañía White Star Line cuyo hundimiento precipitó la entrada de los Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial	12	65	61	43	58	32	84	71	82	
G.—Nav.: Libro que contiene la situación geográfica de los puntos más notables de una costa o costas y mares adyacentes e intermedios, con todas las noticias necesarias para facilitar y asegurar la navegación	3	30	80	17	44	78	104	25	96	
H.—Geogr.: Preciosa playa del mar Menor	74	23	57	56	37	13	6			
I.—Man.: Desamarre cualquier cosa o deshaga la trinca que se tenía dada	7	54	38	40	72	89	91	64	101	68
J.—Biogr.: Político y almirante inglés del siglo XVI; tuvo los favores de Enrique VIII, pero sus enemigos lograron que más tarde fuese ejecutado. En el ataque francés a Inglaterra (1545) izó su insignia en el célebre navío <i>Great Harry</i>	33	70	50	29	90	98				
K.—Man. y Fís.: Nombre que toma la palanca, cuando la potencia se halla entre la resistencia y el punto de apoyo.(Como es muy rara, daré una pista: tiene cuatro vocales iguales)	45	20	15	46	36	49	93	106	79	
L.—Arq. Nav.: Trace en una pieza de madera las líneas por donde ha de cortarse o labrarse.	75	59	97	83						
M.—Nav.: Pedazo de lanilla que se afirma en el cordel de la corredera, pasándolo por entre la colcha de sus cordones a cierta distancia de la barquilla para marcar el punto desde donde han de empezarse a contar las divisiones que salen en un tiempo dado (plural).	86	24	10	62	92	107	55			
N.—Contr. Nav.: Navío grande	49	99	31	5	53					
O.—Biogr.: Célebre soldado de Infantería de Marina nacido en Órdenes (La Coruña). Muerto heroicamente en combate, recibió la Cruz Laureada de San Fernando	73	34	76	14						
P.—Org.: Compongas la dotación de un buque	103	60	85	66	35					
Q.—Geogr.: Antigua ciudad portuaria turca que, según Estrabón, fue fundada por los eolianos de Cime. Su nombre significa «granada»	21	81	52	87						



Helicópteros SH 60B. (Colección de dibujos a plumilla de buques y aeronaves de diferentes épocas de José M.^a Prada).

MARINOGRAMA NÚMERO 457

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

De una novela en la que los navegantes son muy atolondrados. Al final nombre y apellido del autor.



LEXICOGRAFÍA

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

JACARANDANAS LINGÜÍSTICAS

*Un error no se convierte en una falta
hasta que te niegues a corregirlo.*

J. F. Kennedy.

Motores montados al revés de forma errónea

No hace mucho leí en un periódico digital (del jueves 3 de junio de 2010) el siguiente texto:

«Los técnicos montaron al revés de forma errónea dos motores del patrullero *Infanta Elena*.»

O sea, montar los motores al revés es hacerlo de forma errónea. Gracias, muchas gracias por la aclaratoria redundancia, porque intuyo que, si no se hubiese matizado, pudie-

ra suceder que alguien entendiese que montarlos como debe ser, al derecho, es la forma correcta.

Alerta temprana

No sé si el redactor de la noticia anterior estaba muy despierto a la hora de escribirla. Tal vez, ese día madrugó demasiado.

Tirando de este hilo, creo que madrugar, sin pasarse, es un hábito saludable que todos deberíamos practicar. Y aquí se me viene a la mente la frase que suele decir Carlos Herrera

a sus oyentes en la radio, allá por las tempranas siete y media de la mañana: «¡no sean ustedes camastrones!». Camastrón significa «persona disimulada y doble que espera oportunidad para hacer o dejar de hacer las cosas, según le conviene», pero creo que el afamado periodista no pretende meterse con sus escuchantes, sino que hace un juego con el comienzo de la palabra (cama) para que no nos hagamos los remolones a la hora de levantarnos del catre.

Sí, hay que madrugar para que nuestros sentidos estén despejados y alerta lo más temprano posible. ¿Será ése el significado de *alerta temprana*? Me temo que no. Creo que, por ejemplo, un radar de *alerta temprana* es aquel que proporciona información de los contactos con la adecuada antelación para que un sistema de combate pueda actuar. Bueno, sobre esto habría mucho que matizar; pero, como siempre aclaro, estas páginas no están dedicadas a analizar aspectos operativos o técnicos, sino al lenguaje que empleamos. Y, en este sentido, creo que traducir *early warning* como alerta temprana no es muy afortunado. Prefiero *alerta previa*, como propone el diccionario Collins. Incluso voy

más lejos: creo que decir *radar de alerta* es suficiente, sin posponer ningún calificativo.

Traducciones

Y hablando de traducciones desafortunadas. Un compañero de promoción me hizo llegar la noticia que figura más abajo, publicada en un periódico gallego. Menos mal que un lector aclaró el esperpento.

Sobran los comentarios, aunque la tentación es enorme.

Rádar o radar

Antes escribí radar y rádar, con o sin acento. A propósito. Esta palabra es el acrónimo de (*r*)adio (*d*)etecting (*a*)nd (*r*)anging, y el procesador de textos Word no marca como errónea ninguna de las dos formas. En el DRAE está registrada *radar*, sin acento. Por tanto, si respetamos lo establecido en el diccionario, deberíamos usarla —y pronunciarla— como palabra aguda, cargando el acento (sin tilde) en la segunda sílaba. No

Máis de 5.000 persoas visitaron na Coruña o 'Príncipe de Asturias'

O portaavións *Príncipe de Asturias* recibiu a fin de semana no porto da Coruña a visita de máis de 5.000 persoas. Este portaavións, que entrou en servizo en 1988, xa visitara a cidade herculina hai cinco anos. Así llo transmitiu onte o capitán de navío Gregorio Bo Charanga, que está ao mando do portaavións, ao delegado do Goberno en Galicia, Antón Louro. No día de onte, tamén visitou a embarcación o presidente da Xunta, Núñez Feijóo, e a conselleira de Traballo, Beatriz Mato. > Cabalar / EFE

Tradutores

Lamentable a tradución ao galego no breve dedicado á presenza do portaavións *Príncipe de Asturias* na Coruña. Iso leva a situacións tan esperpénticas como chamar ao capitán de navío Gregorio Bo Charanga, cando o verdadeiro nome deste ourensán é Gregorio Bueno Murga. Tremendo erro que non se corrixi. Non é a primeira vez que sucede nin será a derradeira. Javier Figueiredo. Ames

obstante, creo que la Real Academia Española no tardará en admitir ambas, porque creo que su uso está muy extendido y, en principio, no detecto ninguna aberración lingüística en el empleo de una u otra.

Punto limpio

Por cierto, a veces resulta sorprendente cómo empleamos el idioma. Rádar o radar no deja lugar a dudas sobre qué queremos decir, pero resulta que un punto limpio es aquél a donde van a parar desperdicios de todo tipo para su posterior tratamiento, con vistas a preservar el medio ambiente (1). Y tal lugar no suele ser precisamente el más aseado e impoluto del mundo, sino todo lo contrario. Entonces, me pregunto si no sería más lógico y más apropiado llamarle punto *sucio*. Ahí queda esta sugerencia que, estoy seguro, nadie tendrá en cuenta.

Exhaustación y aclarafirma

Para terminar, por ahora, quiero referirme a la palabra *exhaustación*. El *Word*, ahora sí, la marca como incorrecta y en el DRAE tampoco está registrada. Reconozco mi sorpresa —yo pecador, me confieso, como

tantas veces he hecho en estas páginas— porque he prodigado su empleo para referirme, por ejemplo, a los gases de *escape* de los motores. Por tanto, desde ahora y en lo sucesivo, diré también *tubería de escape* en vez de *tubería de exhaustación*.

Y no quiero acabar sin mentar lo que me envía un compañero a través del correo electrónico (2): resulta, respetado lector, que el palabra *aclarafirma* tampoco figura en el DRAE. Entonces, ¿cuál es el vocablo correcto? La acepción de *firma* que cita el diccionario es «Nombre y apellido, o título, que una persona escribe de su propia mano en un documento, para darle autenticidad o para expresar que aprueba su contenido». Pero, sobre *rúbrica* dice: «Rasgo o conjunto de rasgos de forma determinada, que como parte de la firma pone cada cual después de su nombre o título, y que a veces va sola, esto es, no precedida del nombre o título de la persona que rubrica». En fin, aunque no queda diáfano, propongo que en vez de *aclarafirma* digamos simplemente *firma*, y que hablemos de *rúbrica* cuando garabateemos nuestro nombre en un documento, siempre que lo acompañemos de algún rasgo que lo personalice y lo haga más difícil de falsificar. Aunque firmo y rubrico mi convencimiento de que esta sugerencia también caerá en saco roto, y tampoco creo que haya objeciones lingüísticas que impidan que la RAE registre *aclarafirma* (y *aclarafirmas*, si hubiese varias firmas en el mismo documento) en futuras ediciones del Diccionario.

(1) Tal vez un purista busque la definición de punto limpio en un texto legal e introduzca muchas objeciones a la que, humildemente, me acabo de inventar. Pero el propósito que persigo no es definir legalmente punto limpio, sino lo que sigue en el texto.

(2) Me niego a emplear *email* aunque *Word* lo admita.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



(Ing.)



Sainsel

Al Servicio de la Armada Española

**C
O
CONSOLAS**

**A
M**

**SISTEMA
WECDIS**

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



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.

24.535.—Joaquín Costa



Definió a la Armada en el Congreso Español Geográfico, Colonial y Mercantil, el 7 de noviembre de 1883, como «un cuerpo de estómago gigantesco, de manos liliputienses y de cabeza nula, víctima de la burocracia y, por tanto, de covachuelismos que gastan en tinta y papel más que en corazas y cañones, además de ser los arsenales calderero de viejo sin más ocupación que remendar cascos inservibles».

G. V. R.



24.536.—Naufragio



El sufrido por el destructor *Císcar* a causa, según la documentación oficial consultada, de un fenómeno de superrefracción experimentado en el radar cuando entraba en la ría de Ferrol con una visibilidad prácticamente nula debido a la niebla, el jueves día 17 de octubre de 1957. El diario *ABC*, en su edición de dos días más tarde, minimizó la pérdida argumentando que se trataba «de un destructor de más de 30 años de servicios que por su mal estado y falta de eficiencia militar fue dado de baja de la Flota, y actualmente solamente prestaba servicio muy reducido en la Escuela Naval de Marín [...] pendiente únicamente de dictarse las órdenes para su desguace...». Vamos, que poco menos que fue una suerte que se perdiera.

A. A. A.

24.537.—*El Cantón Murciano*



Con este sorprendente nombre denominábase el periódico oficial del

Cantón de Cartagena, autoproclamado independiente el 12 de julio de 1873. En una de las primeras ediciones de tan rocambolesca publicación podía leerse un no menos rocambolesco titular: «La escuadra de Cartagena pone rumbo a una potencia extranjera».

Podemos imaginar el estupor de los ciudadanos de «la peñica» al imaginar su exigua escuadra tomando posesión tal vez de la pérfida Albión o de la chovinista Francia, tras derrotar a fuerzas considerablemente superiores... El delirio cantonalista, por suerte, había afectado más seriamente a los encargados de la propaganda que a las fuerzas sublevadas. La potencia extranjera no era otra que la ciudad de Alicante, en la que recaló la sublevada fragata *Vitoria* acompañada del vapor *Vigilante* y dos escampavías, con el regimiento Iberia a bordo. La «potencia»



Destructor *Císcar* varado en la entrada de la ría de Ferrol.

claudicó, pero sólo mientras dichas unidades permanecieron fondeadas en el antepuerto. En cuanto regresaron a su base, la situación volvió a la normalidad.

El periódico vería la luz por última vez el 24 de noviembre del mismo año.

G. V. R.

24.538.—Guardias de estandarte



Así se llamaban los cadetes de galeras de Cartagena. Ellos, junto con los procedentes del Colegio de Pilotos de San Telmo de Sevilla, fueron la cantera de los oficiales de la Marina española hasta que Patiño en 1716 creó la Compañía de Guardias Marinas.

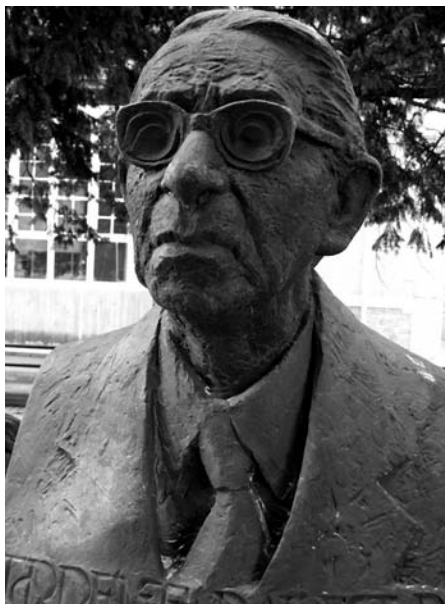
DAUS

24.539.—Gonzalo Torrente Piñón



El año 2010 se conmemora el primer centenario del nacimiento del extraordinario escritor que fue don Gonzalo Torrente Ballester. No es éste el momento para hablar de su ingente y variada obra literaria, pero tal vez sí para recordar que entre sus referencias geográficas vitales, además de las conocidas Ferrol, Madrid, Pontevedra y Salamanca (sin olvidar su estancia en los Estados Unidos), tuvo también su importancia Bueu (Pontevedra), donde su padre, Gonzalo Torrente Piñón, ya en 1932 era ayudante de ese distrito marítimo con la categoría de alférez de fragata de la Escala de Reserva Auxiliar de las del Cuerpo General de la Armada. Procedía de condestable. En Bueu permaneció ya toda su vida profesional, en la que alcanzó el empleo de capitán de corbeta. Cuando Torrente Ballester nació, su padre era tercer condestable y contaba veinticinco años de edad.

P. G. F.



Estatua de Gonzalo Torrente Ballester en Ferrol.

24.540.—El Puigcerdá



Este monitor fue adquirido con motivo de la 3.^a Guerra Carlista con el fin de operar en la ría de Bilbao, aunque cuando el buque entró en servicio, en septiembre de 1875, el conflicto estaba prácticamente acabado. Donde sí resultó muy útil fue en la defensa de la ría de Vigo en 1898 ante el posible ataque de los americanos.

Fue construido por la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée en la Seyne. Se le armó con un cañón rayado «Palliser» de 120 mm y dos cañones de bronce de 100 mm, si bien en 1893 se sustituiría al «Palliser» por un cañón «González Hontoria» de 120 mm que había pertenecido a la goleta *Prosperidad*. Su protección se la proporcionaba una coraza de hierro de 100 mm de espesor que protegía tanto la obra muerta del buque como las torres.

Cuando se le dio de baja en 1899 quedaría en un primer momento sirviendo como



Monitor *Puigcerdá*.

depósito flotante del material de las defensas submarinas de Ferrol, aunque al poco tiempo su casco sería subastado y reconvertido en el cercano astillero de La Cabana en carguero para el transporte de mineral. Luego de realizar numerosas travesías por el Cantábrico, sería comprado en 1905 por la sociedad británica John Holt & Co, que lo empleó en el río Níger.

A. A. A.

24.541.—Asiento y capitulación



Sobre la cobranza y administración del derecho de la Avería, de 1618 a 1620, Sevilla 01-IV-1618, aprobado por S. M. el día 10-IV-1618. Dice así, el punto 24 de este asiento:

«Y porque se tiene noticia que otras personas y oficiales de la Armada traen en confianza fuera de registro, plata y oro y mercaderías e joyas, S. M. ordena que ninguna persona, de cualquier calidad y condición que sea, pueda traer nada que deba derechos de Haberías (*sic*) so pena de perdición del oficio que tuviera y destierro perpetuo de la

carrera de Indias y perdimiento de sus bienes; y lo que así trajeran fuera de registro, pertenezca a los asentistas, y las demás penas se apliquen conforme al artículo precedente (pena de comiso, pena de perdimiento de todos sus bienes, destierro perpetuo de la Carrera de Indias y del reino por 4 años a cumplir en Alarache o en la Mamora) y que el contramaestre y guardián de la nao o galeón donde se hallaren las tales cosas por registrar debajo de cubierta, sean condenados a 200 azotes cada uno y 10 años de galeras al remo, sin sueldo.»

Y en el 74: «Que se proceda contra los dueños de los buques que salen a esperar las flotas al cabo de San Vicente para transbordar efectos y defraudar los derechos, tomando los barcos y echando a la gente a Galeras...».

En 1610, el sultán Muley Sayi había ofrecido la ciudad de Alarache a Felipe III a cambio de ayuda para recuperar el trono saadita. La actual Larache, con el nombre de San Antonio de Alarache, fue española hasta 1689. La Mamora fue el nombre que se dio en España, por las mismas fechas, a la actual ciudad marroquí de Mehdia, que estuvo bajo dominio español entre 1614 y 1681. En ellas se necesitaban presidiarios para defenderlas.

La aduana única sevillana (Casa de

Contratación) se ponía seria con los que pasaban las cosas «bajo cuerda», nunca mejor dicho: diez años al remo sin sueldo se nos antojan más duros que la propia pena de muerte, pues es sabido que «la vida de la galera déla Dios a quien la quiera...».

J. B. N.

24.542.—Galeras de España



El 4 de noviembre de 1606 firmó Felipe III las Ordenanzas para las Armadas del Mar Océano y Flotas de Indias, ampliándolas con una Real Cédula de 22 de enero de 1607 con ciertas aclaraciones encaminadas a fijar la dignidad del navegante en la siguiente forma: «...A los que fuesen hijosdalgo no sólo no ha de parar perjuicio a su nobleza, ni a sus hijos y sucesores, al asentarse a servirme o haberme servido en las armadas y flotas como marineros, o en otra de las plazas que acostumbra a servir en los navíos la dicha gente de mar ahora y en todo tiempo, el hacerla sea calidad de más honra estimación de sus personas...».

J. A. G. V.

24.543.—Derechos humanos



Modernamente se habla bastante de la Declaración Universal de los Derechos del Hombre, aprobada por la Organización de las Naciones Unidas en 1948, que relaciona los derechos fundamentales e inalienables del ser humano a respetar por todas las naciones. Pero como sucede siempre, el contenido de esa declaración, o de muchas de las normas de todo tipo que han aparecido o van apareciendo, no es ninguna novedad, sino el resultado de la reunión y actualización de las disposiciones promulgadas por algunos países a lo largo de la historia. Un ejemplo podemos verlo en los Acuerdos de Ginebra, de aplicación en caso de guerra, cuya primera versión fue conseguida

por iniciativa de la Cruz Roja en 1864, aunque en algunos lugares existían ya unas normas muy específicas en ese sentido. Una muestra de ello nos la ofrece Guiterre Díez de Games (1378-1450), en su obra *El Victorial. Crónica de don Pero Niño, conde de Buelna*, cuando dice:

«...segúnd ley de Castilla... á de guardar el hombre quatro cosas:

La primera, que non mate hombre después que le tiene en su poder, o preso o bençido.

La segunda, que guarde las yglesias...

La tercera, que a las mugeres que non se llegue, ni tome ninguna muger casada ni soltera.

La quarta es non quemar panes nin casas (*sic*).»

L. C. R.

24.544.—Navío hospital



A mediados del siglo XIX, bajo los muros de Greenwich y sobre el río Támesis, se hallaba amarrado un antiguo navío de 104 cañones, llamado el *Dreadnought*, destinado a admitir a su bordo a los marinos enfermos de todos los países. Así es que cualquier marino que era atacado por una enfermedad, sea cual fuere el país donde hubiera nacido y el barco en que se encontrase, era admitido y asistido gratuitamente a bordo, sin que fueran necesarias cartas de recomendación ni apoyo alguno. Basta que fuera marino y que necesitase aquellos socorros, habiendo atendido hasta esa fecha más de treinta mil marineros de treinta nacionalidades distintas.

Este servicio médico estaba organizado desde el año de 1821 a bordo del navío *HMS Grampus*, que en 1831 fue sustituido por el *Dreadnought*, y de 1857 a 1870 por el *HMS Caledonia*, que fue el último buque destinado a este servicio, constituyendo los orígenes del prestigioso Seamen's Hospital Society.

J. A. G. V.



Paso de la fragata *Berenguela* por el canal de Suez. (Óleo sobre lienzo de Ramón Padró y Pedret. Museo Naval. Madrid).

24.545.—*Petronila, Berenguela y Blanca*



Fueron los nombres de la primera serie de fragatas de hélice, en honor de tres reinas medievales españolas: de Aragón, Castilla y Navarra respectivamente. La *Blanca* y la *Berenguela*, construidas en Ferrol, se distinguieron en la Guerra del Pacífico en la escuadra de Méndez Núñez. Por el contrario, su infortunada hermana *Petronila*, construida en Cartagena, tuvo una vida efímera, de sólo seis años, aunque le cupo el honor de embarcar a los reyes en dos ocasiones, en Alicante y en el Cantábrico, y la desgracia de embarrancar otras dos veces, la última en la entrada de Mariel (Cuba), donde se perdió.

TAGOMAGO

tes: pilotaje; maniobra; conocimientos de la máquina de vapor; táctica naval; artillería; ejercicios militares; disciplina y policía; posesión de las Ordenanzas; derecho internacional; idiomas; valor; talento; carácter; don de mando; celo y amor al servicio; conducta; subordinación y aptitud física.

G. V. R.

24.547.—*Condecoraciones*



Por Real Orden de fecha 10 de junio de 1911, que trasladaba otra de Hacienda de 28 de abril anterior, se eximía a los prácticos de puerto del pago del impuesto sobre las cruces del Mérito Naval que les fuesen otorgadas.

M. R. B.

24.546.—*Informes personales*



Mediante la Ley de 2 de agosto de 1880 se establecieron modelos de informes reservados diferentes para cada cuerpo, de acuerdo con sus funciones. Los del Cuerpo General contemplaban calificaciones que iban desde el «excelente» al «insuficiente». Los conceptos a valorar eran los siguientes:

24.548.—*Hospital Militar (y Naval) de Ayamonte*



Por Real Orden de 10 de enero de 1772, don Francisco Borreguero tomó en asiento «...la curativa de los militares enfermos en el hospital de Ayamonte por

tiempo de ocho años desde primeros de 1771 que todo se halla aprobado por S. M.».

En el artículo II de dicho asiento se especifica: «Que se obliga a admitir, y curar en dicho Hospital, en los expresados ocho años, desde oficial inclusive abaxo, con las respectivas baxas de sus Oficiales, bien sea de la Tropa existente en la referida Plaza, como también las de las Partidas de Marina, y Artillería, que guarnecen la de Sanlúcar de Guadiana, Paimogo, y Puebla de Guzmán».

Curiosas esas partidas de Marina que guarnecían el Guadiana en su curso fronterizo de la provincia de Huelva; suponemos se debían al puerto fluvial de Sanlúcar, que tenía cierta importancia comercial. Las tres villas contaban con castillos, de los cuales el de Sanlúcar tenía, en 1849, un obús, dos cañones reforzados de calibre 46 y guarnición de Artillería e Infantería. También contaban las tres con aduana y pertenecieron al condado de Niebla, el cual heredó el nombre de la taifa correspondiente.

J. B. N.

24.549.—Una ola gigantesca



El vapor alemán *California*, que zarpó de Nueva York el 20 de enero de 1892, estuvo a punto de zozobrar a causa de una gigantesca ola con la que se encontró a unas sesenta millas de Fire Island. El buque llevaba en cubierta doscientas cabezas de ganado metidas en jaulas. Al ser destrozadas éstas por la ola, los animales que no sucumbieron quedaron sueltos por la cubierta, creando una situación difícil que obligó al barco a regresar a puerto.

M. R. B.

24.550.—Avenida de Mac-Mahon



En la relación de mandos de la Zona Marítima del Cantábrico, que comienzan con el teniente general don Francisco Cornejo y López el 31 de diciembre de 1730,

figura en tres ocasiones el vicealmirante don Jacobo Mac-Mahon y Santiago. La tercera de ellas finaliza el 22 de febrero de 1887, fecha de su fallecimiento, siendo capitán general del Departamento. El siguiente fue don Juan Martínez Illescas y Egea.

La huella que don Jacobo Mac-Mahon dejó en Ferrol quedó reflejada en el acta de la reunión del Ayuntamiento del día 17 de octubre de 1890, en la que consta que su muerte fue muy sentida por todas las clases sociales de la población. Acordó, además, que la vía comprendida entre el jardín de Sánchez-Barcáiztegui y la puerta del astillero se denominase Paseo de Mac-Mahon, y la alameda enclavada en el Campo de Batallones y unida al citado paseo se denominase también Alameda de Mac-Mahon.

P. G. F.

24.551.—Máquina de vapor



Si bien a Blasco de Garay se debe la primera obra de suprema utilidad aplicando el vapor a la navegación, a otro eximio marino, Jorge Juan y Santacilia, se debe la instalación en el Arsenal de Cartagena en el año 1773 de la primera máquina de vapor destinada a accionar la bomba de agotar el agua de los diques de carena. En efecto, una Real Orden de 4 de mayo, dirigida desde Aranjuez al intendente de Marina de Cartagena, hacía relación de los efectos que conducía desde Madrid a ese departamento el contratista del transporte Vicente Pastor, consistente en una caldera, máquina y bomba de vapor que, dispuesta por don Jorge Juan, había sido construida en el Seminario de Nobles.

J. A. G. V.

24.552.—Alumbrado eléctrico



Las fragatas *Numancia* y *Vitoria* fueron provistas en febrero de 1877 de sendas máquinas para generar electricidad,

diseñadas por el científico belga Zénobe-Theophile Gramme (1826-1901), así como diversos aparatos propios para la producción de la luz eléctrica. La instalación, confiada a los señores Dalmau e hijo de Barcelona, tuvo lugar en ese puerto para la *Numancia*, que se trasladó allí con este objeto, y en Cartagena para la *Vitoria* por el ingeniero de la casa don Narciso Xifré. El éxito de las pruebas significó el inicio de la electrificación industrial en España y fueron observadas por el rey Alfonso XII que, embarcado en la *Vitoria*, había zarpado del puerto de Cartagena el día 25, una vez finalizada su visita con motivo del comienzo de las obras del puerto comercial.

J. A. G. V.

24.553.—Curioso buzón de correos



Una noticia publicada en el *Diario de Cádiz*, edición del 30 de junio de 1867, decía así: «Poca gente sabe que en medio del Estrecho de Magallanes, en uno de los cabos más avanzados de la Patagonia, frente a la Tierra de Fuego, existe un buzón de correos, situado en un punto saliente de la roca. Consiste en un poste, al pie del cual hay suspendido un barril por medio de una cadena de hierro, cuya tapa es de bisagra y se abre fácilmente y no tiene cerrojo ni candado.

Cada buque que cruza el Estrecho echa al agua un bote que recoge y deja correspondencia para los dos océanos que separa el mencionado Estrecho, de modo que deja las que van en un sentido y recoge las que son para el otro. De esta forma va la correspondencia de una a otra parte del mundo, cruzando el Estrecho de Magallanes».

M. R. B.

24.554.—Fragata de hélice *Lealtad*



Las fragatas de hélice marcaron toda una época en la Armada, llegando a contar con 13 unidades, todas construidas en España, en los arsenales de La Carraca, Cartagena y Ferrol. La fragata *Lealtad* formó parte de la segunda serie. Fue construida en Ferrol, entró en servicio en 1861 y fue dada de baja en 1894 en Cartagena. Participó en la expedición de Prim en México, en el levantamiento de 1868 contra Isabel II, y en 1883 le cupo el honor de trasladar los restos mortales de don Casto Méndez Núñez desde Vigo a Cádiz para recibir sepultura en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

VEDRÁ





LA AVENTURA DEL POSEIDÓN

Llega hoy a nuestras páginas una película imprescindible en la filmografía de este artesano de imágenes que fue Ronald Neame, *La aventura del Poseidón* (Estados Unidos, 1972). Neame ha fallecido a los 99 años el pasado mes de junio. Personaje de depurada técnica, metódico en su camino a la perfección, el realizador de *Whisky y gloria* y *El hombre que nunca existió* —personalmente, junto a *Los mejores años de Miss Brodie*, su cinta más lograda y perfecta— se fue labrando lentamente una larguísima carrera, iniciada como ayudante de dirección y

camarógrafo de Alfred Hitchcock en su época muda y clausurada en 1979 con *Meteoro*, que fue un rotundo fracaso. En 2003 publicó su biografía. Eficacia y discreción marcarían siempre el ritmo de su carrera, que abarcaría varios géneros: acción, melodrama y comedia.

Corría el año de gracia de 1972, en pleno auge del género —bien, digamos subgénero— de catástrofes, estrenado unos años antes con la espectacular *Aeropuerto* y clausurado una década después sin apenas gloria. Es entonces, momento nefasto de creación cinematográfica, cuando



la mítica Twentieth Century Fox, junto a productores ingleses, se interesó por este género, adaptando para la pantalla la novela original de Paul Gallico *La aventura del Poseidón*. Para ello, acuden al director Ronald Neame quien, bajo guión muy bien estructurado de Wendell Mayes y Stirling Silliphant, ejecuta la función. En el reparto, todo un cielo cuajado de estrellas que se combinaban a la perfección: Gene Hackman, Ernest Borgnine, Red Buttons, Shelley Winters, Stella Stevens, Roddy McDowal y Carol Linley, espectacu-

lar rubia de Hollywood descubierta por el realizador vienés Otto Preminger en *El cardenal*. El argumento es muy tradicional en este género de aventuras en la mar con posibilidades de catástrofe total. El trasatlántico bautizado con el nombre de *SS Poseidón*, embarcación de lujo que por su línea mucho recuerda al célebre *Queen Mary*, realiza un viaje desde el puerto de Nueva York al de Atenas. A bordo se desarrollan diversas historias de parejas de diferente índole que a lo largo del metraje entrecruzan sus vidas y sus problemas también. Detectives privados, periodistas, capellanes, matrimonios más o menos estables, otros en el inicio de su decadencia... Todos están imbuidos en algún problema que los atormenta y les llena de vacilaciones, contradicciones y recelos. O sea, el caos total. A bordo,

entre el espectáculo del viaje, las incidencias triviales de cada día y el torbellino cotidiano lógico de un viaje por la mar, transcurren pacíficas las horas. En la noche de fin de año, en el baile fastuoso del *happy new year*, el capitán invita a cenar a su mesa a algunos de los pasajeros. Todos lo ignoran todavía, pero el drama, la gran tormenta acaba de dar sus primeros y decisivos pasos. De pronto y en la perpendicular del *SS Poseidón* y debido a un inesperado movimiento del mar, es azotado por olas de más de cuarenta metros. El golpe es de tal naturaleza que queda

dramáticamente con la quilla hacia arriba, desesperadamente invertido. La tragedia está servida. Como en *Terremoto* o *El coloso en llamas*, por citar algunos títulos célebres del género, comienza la lucha por la supervivencia. ¿Cómo huir de aquel infierno en medio de una mar salvaje y deshecha? Es el eje sobre el que gravitará la desesperada aventura. Es en estas largas secuencias cuando se pone de manifiesto el talento, la habilidad, la veteranía de su director. Planificando las escenas, dosificando el número de planos, trabajando arduamente en la sala de montaje, el creador de *Mujer sin pasado*, llegó con *La aventura del Poseidón* al cénit de una dilatada carrera, creando un clima de intensidad y dramatismo único, ubicando con inteligencia la cámara en el preciso momento del impacto, logrando así una atmósfera perfecta. Vista ahora, tras casi 40 años desde su producción, se nos revela como una de las mejores de un subgénero que pasó definitivamente a la historia en los ochenta. El cine galáctico y de ciencia ficción desplazó a cualquier otro movimiento.

¿Para bien, para mal? El futuro lo dirá.

El inglés Ronald Neame, nacido en 1911, que desde 1966 ostentaba el título de lord de la Orden del Imperio Británico, estuvo en dos ocasiones por su faceta de guionista a las puertas de obtener el Óscar por *Breve encuentro* y *Grandes esperanzas*, respectivamente. Debuta como director en 1946 con *Take my life*, y el éxito popular y de crítica le llega con *El millonario*, ácida crítica costumbrista ambientada en el Londres del siglo XIX, interpretada por Gregory Peck. Dirigió alrededor de treinta películas. Clásico británico de toda la vida, culto, educado y civilizado al máximo, alternó su profesión y vocación cinematográficas a caballo entre Gran Bretaña y Estados Unidos. Las ciudades de Londres y Los Ángeles fueron sus centros vitales. Artesano de primer nivel, sus trabajos para la gran pantalla constituyeron claros retratos de la vida. Una notable personalidad.

Toni ROCA



ODAS Y OLAS

RECUERDOS

Hoy me he sentado a la puerta de mi invierno
y ha soplado el viento del recuerdo,
una vieja caja de puros, y dentro
mi gola, tintada ya de oro viejo
y su ancla, fondeada en el tiempo,
y una pipa muy quemada
y un poco de reseco tabaco negro.
Recuerdos...

A cada cosa que encontraba, una historia,
un fogonazo,
que alumbraba un instante mi cerebro.
Una fotografía cuarteada de aquellos días
de ilusiones recién estrenadas,
queridos, viejos camaradas,
algunos ya,
navegando en otros mares
en buques de pabellón del cielo.
Recuerdos...

Y esta otra, también en blanco y negro,
de nuestro entrañable viejo velero,
¡qué bien se dormía en cubierta
cuando la Cruz del Sur a la Polar
había tomado el relevo!
Recuerdos...

Nostalgia, claro, inevitable sendero
por el que transita a tropezones
mi fatigado pensamiento.
¡Oh, sí, aquellos días
en que apenas pasaba el tiempo!,
en que todo era hoy y mañana
y apenas ayer... y recuerdos.

P. M. S.

(Foto: A. Ruibérriz).

(Dedicado a aquellos jóvenes que, llenos de esperanza
y sueños, cruzaron la puerta de Carlos I por primera
vez el día 1 de agosto de 1959).

La Mar en la Filatelia



LA LETRA Ñ Y LA LUCHA POR SU SUPERVIVENCIA

Los españoles hemos tenido que defender muchas veces una letra de nuestro alfabeto con la que nos sentimos identificados, y que sin ir más lejos aparece en el nombre de nuestro país: la letra ñ, o Ñ en versión mayúscula. Y con nosotros la han tenido que defender unos cuantos más que hablan nuestro idioma: sólo unos 450 millones de personas. Y digo yo, ¿cómo no la vamos a defender?; si no la defendemos, nuestros sellos, en lugar de decir «Correos España», correrían el riesgo de decir «Correos Espana», que suena un poco raro.

La letra ñ es la decimoséptima letra del alfabeto español, y su decimocuarta consonante. Por otra parte, es una letra inexistente en el griego y el latín, que en cambio sí tienen la letra *n*. Con el paso del tiempo, las que habían sido provincias del antiguo imperio romano continuaron con sus lenguas derivadas del latín, adquiriendo características propias en cada región para dar lugar a diferentes idiomas con sus propias peculiaridades, que se adaptaron a sus variadas fonéticas. Y para representar en el idioma escrito esas características fonéticas, a veces echaron mano de signos diferentes con sus particula-



Camboya. La Niña.

res reglas de ortografía. En la Edad Media, en Europa muchas palabras empezaron a refor-



España. Presidencia de la Unión Europea, 1995.

zar la letra *n* con otras letras, como la *h*, la *y*, la *g* y hasta con otra *n*. Y así aparece la *nh* en el portugués (*Espanha*); la *ny* en el catalán (*Espanya*); la *gn* en el italiano (*Spagna*) y en el francés (*Espagne*); o la *nn* en español (*Espanna*), cuyas pronunciaciones con frecuencia se parecen o son iguales al de la actual *ñ* española. Y aunque en el original latín el sonido *ñ* no existía, la fonética se encargó de crearlo al articular ciertas palabras, como por ejemplo «vinea» que degeneró en «vinia» y terminó en «viña», o la palabra «lignu» que se convirtió en «leño».

Algunas zonas conservaron los sonidos representados por las *nh*, *ny* o *gn*, y el español hizo lo propio con el *nn*. Pero en los tiempos antiguos, a la hora de escribir, había que simplificar. Todo se hacía a mano, suponía mucho tiempo y se acudía a las abreviaturas y abreviaciones, que a veces convertían las palabras en algo que hoy parecen signos cabalísticos. Como ejemplo, basta echar un vistazo a documentos de la Edad Media. Por esa razón, cuando un escribano o un copista

medieval tenía que escribir una palabra con doble *n*, es decir, con *nn*, lo que hacía era escribir una sola *n* y le ponía encima otra acostada y alargada, que era como escribir las dos *enes* una sobre otra (o convertir la *n* superior en algo parecido al acento circunflejo que el idioma griego usa sobre una vocal para alargar su sonido), con lo que se convertía en la actual *ñ*. Por esta razón «Espanna» pasó a ser «España», «anno» quedó en «año», «canna» es «caña», y suma y sigue.

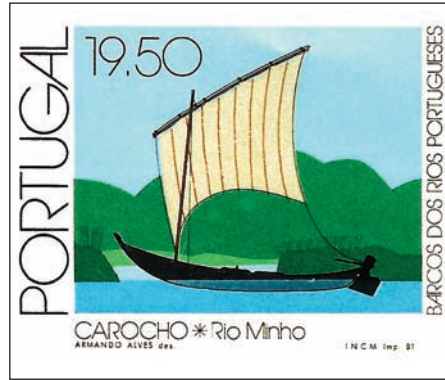
Esto parece muy claro, y la *ñ* estuvo presente en nuestro idioma durante siglos sin problemas. Pero en los principios de los años 90 del siglo pasado, nuestra *ñ* creó una especie de revolución en la Comunidad Económica Europea, en la que los españoles y los hispano parlantes tuvimos que ponernos en nuestro sitio y pelear nuestra particular batalla en favor de dicha letra contra el resto de la Comunidad, al más puro estilo de Don Quijote. Todo había empezado cuando en 1991, la Comunidad Económica Europea apoyó de forma abierta a muchos fabricantes de ordenadores que querían vender sus productos sin la *ñ*. Y cuando España dijo que en su territorio no se podían comercializar elementos informáticos que no cumplieran con «todas las características del sistema gráfico del



Islas Marshall. Alfabeto.



Mauritania. La Nina.



Portugal. Barco Carocho. Rio Minho (Río Miño).

español, el resto de Europa se nos echó encima acusando a España de aplicar una «medida proteccionista que violaba el principio de libre circulación de mercancías». ¡Toma ya!

Se produjeron reacciones inmediatas, empezando por la Real Academia Española, que en un informe de aquel mismo año dijo que la desaparición de la ñ de los teclados sería «un atentado grave contra la lengua oficial». Muchos escritores, gentes del mundo de la cultura e incluso el pueblo llano salieron en defensa de la ñ. Hasta que en el año 1993, con la Unión Europea ya constituida, España echó mano del Tratado de Maastricht, que en algún sitio dice que «hay que admitir excepciones de carácter cultural», y se salió con la suya (menos mal que alguien se había leído el Tratado). Ganó la batalla, logró que la Unión Europea respetara la ñ, y consiguió que dicha letra estuviera presente en todos nuestros ordenadores y máquinas de escribir —bueno, en casi todos—. Y cuando en 1995 le correspondió a España presidir la Unión Europea, el 1 de julio emitió un sello con la e de España, que encima mostraba la tilde, virgulilla, guión, cola de gato o boina, según versiones, de la ñ, para defender dicha letra como elemento diferenciador y mostrarla como parte de nuestra idiosincrasia, que por otra parte aparecía tres veces en el texto de dicho sello: «Presidencia española», «1995 España» y «Correos España».

Al parecer, el meollo de la cuestión había sido sobre todo comercial. Se había iniciado

cuando las empresas que fabricaban ordenadores quisieron vender sus productos en los que se habían olvidado de meter una tecla con la ñ, y presionaron para dar salida a sus grandes existencias sin la citada letra. Y claro, a los fabricantes y a los políticos de por ahí fuera no se les ocurrió mejor cosa que decirle a España que para hacer las cosas más fáciles tenía que suprimir la citada letra, y así se solucionaba el problema.

Afortunadamente, España y los países de habla española se salieron con la suya. Aunque aquello no terminó así, y si nos damos una vuelta por la prensa de los años siguientes nos encontraremos con noticias curiosas, como una del año 1998, que decía que para el Ministerio de Sanidad de España se habían comprado 17.512 terminales sin la letra ñ (accidentes que pasan).

Otros países de habla española también pusieron su grano de arena filatélica en defensa de la ñ, como fue el caso de Uruguay, que el 24 de mayo de 2005 puso en circulación un sello en el que con el lema «Día del Libro» aparecen grandes eñes mayúsculas de varios colores.

Al final, la ñ está en los ordenadores, y ahora se van ganando batallas parciales para que esté presente en todos los ámbitos, entre ellos Internet. De hecho, en diciembre de 2007 la prensa daba la noticia de que en una ceremonia realizada en la Real Academia Española con la participación de los directores de las 22 Academias de la Lengua Espa-



Uruguay. Uruguay. Día del Libro.

ñola, se había anunciado la «entrada oficial de la letra ñ en Internet».

Echando un vistazo a la filatelia con tema de mar, que es la que aquí nos importa, se puede comprender que algunos países omitan la ñ en sus sellos, y al hablar de la pequeña carabela de Colón digan *Nina* en lugar de *Niña*, como es el caso de Vietnam o Mauritania, en cambio otros países como Camboya, además de usar su peculiar alfabeto, escriben *Niña* con nuestra ñ. Y la verdad es que hubo momentos en que los hispanoparlantes creíamos que estábamos solos en este asunto, como si fuéramos bichos raros. Pero no estábamos solos, ya que el servicio de correos de las islas Marshall, el 14 de septiembre de 1998 emitió una hoja con una serie de 24 sellos dedicados a las letras de su alfabeto.

Cada sello reproduce un determinado objeto, cuya inicial corresponde a la letra motivo del sello, y hay uno que está dedicado nada más ni nada menos que a la letra ñ; muestra la letra mayúscula y minúscula, la cabeza de un tiburón con la boca abierta enseñando su mandíbula inferior, y el texto «ñin-pako», que es como ellos llaman al diente de tiburón. De modo que un habitante de los mares del otro lado del planeta nos trae en la boca nuestra discutida ñ. Curioso ¿verdad?

A la vista de este hallazgo y picado por la curiosidad, navegué entre papeles y por Internet para ver dónde podía haber más letras eñes, y me encontré con informes que dicen que la ñ está también presente en otros idiomas y alfabetos: aymara (lengua de los indígenas en zonas de Bolivia y Perú), bretón (hablado en la región de Bretaña, Francia), bubi (idioma de un grupo étnico localizado en Guinea Ecuatorial), chamorro (en las islas Marianas y Guam, en el Pacífico), euskera (en el País Vasco), gallego (en Galicia; por cierto que en algún momento algunos de mis paisanos han tratado de cambiar la ñ por la *nh* portuguesa, ¡pobrinhos!), guaraní (idioma de los guaraníes, localizados en Bolivia, Brasil, Paraguay y parte noreste de Argentina), mapudungun (hablado por los mapuches de Chile y Argentina), mixteco (hablado por los mixtecos, indígenas de México localizados en Oaxaca, Puebla y Guerrero), quechúa (que se habla en Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú), tagalo (en Filipinas), tártaro de Crimea, wolof (en Gambia, Mauritania y Senegal) y algunos más.

Como ven ustedes, gracias a todos estos pueblos, a sus culturas y a los dientes de los tiburones de las islas Marshall, los que hablamos español y usamos la letra ñ podemos dormir tranquilos: no estamos solos.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Cajeta cuadrada de cuatro filásticas

No es una atadura propiamente dicha. La cajeta es una especie de trenza que se hace con filásticas o piola según los objetos a los que han de aplicarse, principalmente estrobos de remos y sujeción de material diverso a bordo.

Historia

Agosto de 1601. Día lluvioso en las costas gallegas. La Coruña bullía de actividad, pues el rey Felipe III había ordenado preparar una Armada en socorro de los irlandeses en Kinsale. Don Diego supervisaba las labores de embarque de víveres y material en la nao *Almiranta* y mientras departía con el contraestre de la capitana oyó que alguien lo llamaba:

— ¡Don Diego! — distinguió la voz del almirante — ¿Cómo va el pasaje? (Se refería a los soldados del Tercio de don Juan de Águila) (1).

— ¡Ahí están, almirante, algunos hace ya tiempo que dejaron todo lo que llevaban dentro!

— Bueno, eso curte el cuerpo y endurece el espíritu. ¡Vaya día! ¿Cómo llevamos la carga? — preguntó el almirante interesándose por los trabajos de don Diego. Esa familiaridad demostrada era resultado de haber coincidido juntos bastantes veces. Sabía de la técnica y preparación marinera de este contraestre y había pedido expresamente su embarque en la *Almiranta*.

— La carga bien sujeta, excelencia. Estamos probando un nuevo tipo de trenza para fortalecer los cabos de filástica que nos han suministrado de Calatayud. Buen esparto ése que nos han mandado, pero muy poca resistencia para estos mares. Parte con mucha facilidad. El hilado no es bueno y las pipas de agua y vino muy pesadas.

Don Diego no se fiaba de la resistencia de los nuevos cabos. Por ello, tras largo tiempo ensayando diversos tipos de trenzados había dado con uno que podía ser seguro y fácil de emplear a bordo. Se trataba de una trenza en forma de cajeta cuadrada, y como tal la llamó así.

— ¡Miguel! ¿Dónde estará ese endiablado muchacho?

Como no quería gritar empleó un pequeño chiflo de contraestre. Al momento Miguel, el grumete, apareció jadeando con la cara de color verdoso. Se notaba que el pobre no lo estaba pasando bien. Sobreponiéndose a ello, preguntó:

— ¿Qué quiere, don Diego? Aquí estoy.

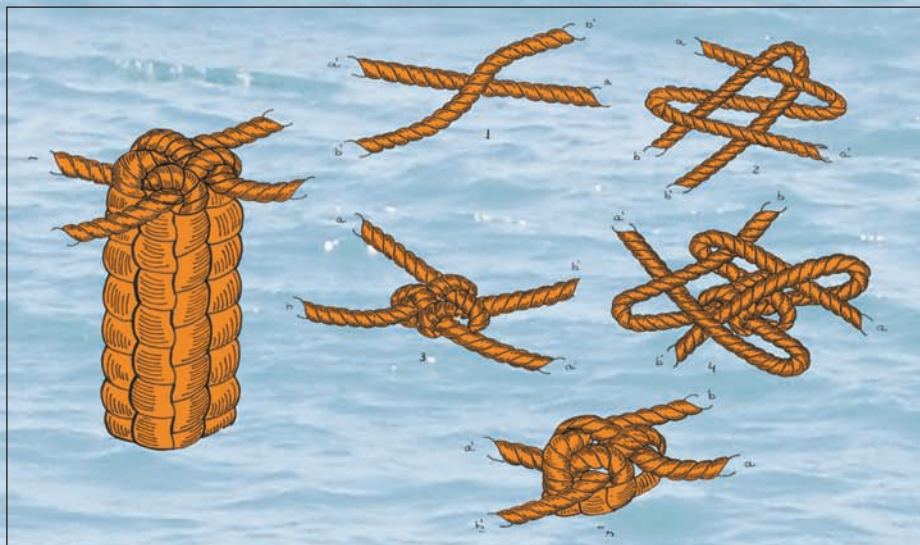
— Bien chaval, bien, creo que podré hacer contigo un hombre de provecho. ¿Has visto esta amarra? ¿Por qué no se ha empleado la trenza que mandé hacer?

— Nostramo, nos faltaba filástica y tuvimos que apañar con lo que teníamos a bordo.

Así podría narrarse la aparición de este tipo de trenzado. Sin embargo esta amarradura no era del todo desconocida, pues una definición de «baderna» la asemejaba a una especie de cajeta trenzada, como así lo recoge el doctor Diego García de Palacios en su *Vocabulario marítimo de los nombres que usa la gente de la mar* (México, 1587). Por lo que ya entonces se conocía esta atadura, aunque no he logrado hallar una descripción de ella. El detalle gráfico más antiguo se encuentra en la lámina número 63 «Diferentes gazas, vueltas, costuras, cosiduras, que se hacen a los cabos de todas las menas para encapillarlas, como para hacer firme en el cuerpo y la arboladura de un navío con la entalingadura de los cables a las anclas y rezones», del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (2).

(1) Don Juan del Águila, maestre de campo a los 38 años de edad, formó el Tercio de Juan de Águila gracias al cual la Inmaculada Concepción es hoy en día la patrona de la Infantería española. El hecho se conoce como el milagro de Empel (en holandés Het Wonder van Empel).

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



Etimología

Esta atadura no tenía un nombre definido, pues al ser una variante de los trenzados que se hacen a bordo con cabos viejos tomaba su nombre de la forma que adoptaba esta trenza. La «cajeta cuadrada» es una trenza formada por al menos cuatro trozos de filástica vieja y de cierta longitud, empleada en los amarres de fardos, pipas de agua y vino, baúles de equipajes y velas de respeto; en definitiva, pertrechos en general que pudiesen desplazarse inesperadamente por la cubierta. También solía usarse para elaborar estrobos de remos y pequeñas ñoñadas. Hoy en día se puede apreciar en las empaquetaduras que se utilizan para sellar la entrada o salida de fluido en la caja de válvulas de todo tipo y en pulseras multicolores que suelen hacer los jóvenes.

Confección del nudo y usos más comunes

Para fabricarla, don Diego preparó dos filásticas de cierta longitud y explicó: «Se toman por la media-nía ambas filásticas, de forma que sus chicotes queden cruzados y de la siguiente manera $a-b-a'-b'$. Para las vueltas impares se dobla el chicote a sobre el firme de b dejando un pequeño seno s . El chicote b lo pasamos sobre el firme de a y sobre a' . Doblamos a' sobre el firme de b y sobre b' . Finalmente doblamos b' sobre el firme de a' y lo introducimos por el seno s que dejamos al iniciar la trenza. Azocando cada chicote hemos iniciado la cajeta. Para las vueltas pares (fig. 3) se dobla en sentido opuesto, es decir: el chicote a se dobla sobre el firme b' dejando un seno s como antes. El chicote b' se dobla sobre el firme a y a' . El chicote a' se dobla sobre el firme a' y b (fig. 4). Finalmente el chicote b se dobla sobre el firme a' y se introduce por el seno s de a (fig. 5). Se trenza de este modo hasta la longitud que queramos obtener. En la figura se puede observar cada uno de los pasos y cómo quedaría al final (fig. 6)».

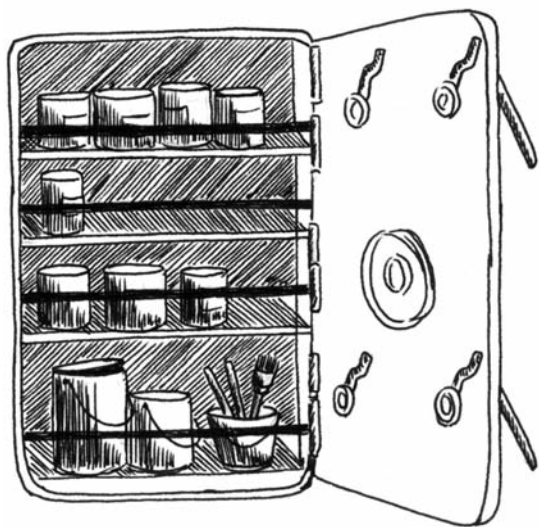
Es cierto que estas faenas marineras derivaron a su empleo en la decoración, pues los marineros aprovechaban sus conocimientos en ataduras para decorar los elementos que empleaban para su trabajo o para alojarse.

Otras denominaciones

La *cajeta cuadrada* se denomina en italiano *morsello*; en inglés, *braided cordage* o *crown sinnet*; en francés, *garcette*; en portugués, *nó celta*, y en alemán, *ScoubidouSchluesselanhaenger*.

Juan OZORES MASSÓ





Pañol de Pinturas

JOSÉ JUAN
ÁLVAREZ MONTERO

Abrir el *Pañol de Pinturas* con ocasión de descubrir dentro de la Armada un nuevo artista es siempre una gran satisfacción, porque nunca habríamos imaginado en aquel lejano 1998 que la abundancia de pintores pudiera llegar al nivel en el que actualmente estamos.

La satisfacción en este caso se refuerza por el trato que desde hace muchos años he mantenido con José Juan y que ha sido por su parte de una atención y amabilidad permanentes, circunstancia que agradezco con toda sinceridad.

José Juan es maestro del Cuerpo de Arsenales y lleva bastantes





bió clases, se le puede considerar autodidacta. Como suele ser habitual, las aficiones de la familia son un acicate para que alguno de sus miembros continúe con la saga. En el caso de José Juan nos comenta que tiene hermanos que pintan y, sobre todo, un tío que, según él, lo hace considerablemente bien. Otro tipo de manifestación artística de José Juan está presente en el diseño gráfico, que ha practicado durante otra época.

Sus pintores favoritos son Vincent Van Gogh, Manet y Dalí; sin olvidar a Sorolla, a

años destinado en la REVISTA GENERAL DE MARINA. Su afición a la pintura le viene desde que en su bachillerato recibiera clases de dibujo, las cuales serían base imprescindible para iniciarse en una buena pintura. Como podemos comprobar en las obras que hoy presentamos de José Juan, se observa claramente un dibujo de calidad. Teniendo en cuenta que como muchos otros pintores presentados en este *Pañol* apenas reci-





quien, como muchos de nosotros, admira por su maestría en el dominio de la luz.

En su pintura podemos observar la base de ese buen dibujo que comentamos anteriormente, con la utilización de un colorido atrevido y entonado que hace agradable su contemplación. Entre las obras que nos presenta hemos de citar el retrato

de su hija (especialidad de difícil logro), en cuya realización acierta sin lugar a dudas, al igual que otro en el que aparece ésta en brazos de su mujer, realizado al carboncillo. También es correcta la obra de *Niño en la playa*, donde aparece con realismo la figura humana, que ofrece grandes dificultades. Debemos considerar obras de gran estética el



carboncillo que representa un rostro en el que solamente se perciben, perfectamente dibujados, pestañas,



ojos, nariz y boca, así como el dibujo muy logrado de un paraguas. No desdeña José Juan otros temas, como paisajes, bodegones y flores, de los que presentamos un florero de buen colorido y factura notable.

Recientemente ha dejado esta actividad, que ha llenado muchas horas de sus ratos libres. Ha participado en una exposición colectiva en una sala de Madrid en el año 1990. Su obra está repartida entre familiares y amigos.

Con el sincero deseo de que, si fuera posible, volviera a «lidiar» con los «aperos» de la pintura, un fuerte abrazo y gracias por lo que deja hecho.

Rafael ESTRADA



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación LIBRE HIDALGO (agosto-diciembre de 2010).—Se encuentra desplegado en Marjayoun un total de 116 efectivos de la Armada, encuadrados en la BRILIB XII, constituyendo un subgrupo táctico (103 efectivos) integrado en el Grupo Táctico Ligero-Protegido, un EOD (siete efectivos) integrado en la Unidad de Ingenieros, cinco personas en el CG del sector y una en la plana mayor del Grupo Táctico.

Operación ALTHEA (C/S) (agosto-noviembre de 2010).—Entre los días 3 y 10 de agosto se efectuó el relevo de la FIMEX B-H X por la FIMEX XI, llevándose a cabo la TOA el día 9. La



Despedida de la FIMEX B-H XI.

FIMEX B-H forma parte del Batallón Multinacional de la Fuerza de la Unión Europea para Bosnia-Herzegovina (EUFOR), que integra a unidades de Austria, Hungría, Polonia, Turquía y España. Queda en la zona de operaciones un total de 48 efectivos de la Armada, que constituyen el mando y la mayor parte de la plana mayor del Batallón Multinacional. Desde que en marzo de 2007 se produjera el cambio de la estructura del contingente de la Unión Europea para la Operación ALTHEA, ésta es la undécima unidad que España, con carácter cuatrimestral, envía al país balcánico

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (julio-noviembre de 2010).—El 16 de julio tuvo lugar la TOA entre ASPFOR XXV y XXVI, en la que se encuentra desplegado actualmente un TACP/FAC en Qala-e-Naw compuesto por cinco efectivos de la FIM.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).—Desde el 25 de

febrero la Armada mantiene un buque en alerta de menos de seis horas para actuar ante las posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC). Sólo se volverá al modelo anterior de vigilancia (buque en la mar) cuando las condiciones meteorológicas sean más favorables para la llegada de embarcaciones.

Operación ATALANTA (23 de enero de 2009-finalización).—El destructor francés *De Grasse* relevó al buque sueco *Carlskrona* como insignia de la Task Force 465 durante el mes de agosto. La agrupación queda completada por los siguientes escoltas, además del buque de mando: *Infanta Cristina* (España), *Köln* (Alemania), que relevó al *Schleswig-Holstein* a mediados de septiembre, *Libeccio* (Italia), *Adrias* (Grecia) y *Floreale* (Francia), más los buques de apoyo *Carlskrona* (Suecia), *Rhön* (Alemania), *Amsterdam* (Holanda) y *Galicia* (España). Este último se incorporó a la agrupación, por primera vez, a principios de septiembre y tiene previsto permanecer hasta el 20 de



Buque anfibio *Galicia* (L 51). (Foto: José A. Tortolero Sara).

noviembre. La *Infanta Cristina*, que relevó a la fragata *Victoria* a primeros de agosto, tiene previsto permanecer en zona hasta la primera semana de diciembre.

Como medios aéreos de patrulla marítima, la fuerza cuenta con un avión *D 4* español, un *F 50* francés y un *P 3* portugués, actuando en diferentes zonas del área de operaciones.

Operación CENTINELA GALLEGO (1 de julio-30 de septiembre).—Operación para prevención de incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Galicia, en el marco del convenio de colaboración firmado entre el Ministerio de Defensa y la Junta de Galicia. Participó la Fuerza de Protección de la FIM (TERNOR) con personal y medios para establecer la Jefatura del Área de La Coruña, una célula de seguimiento de la operación, un oficial de enlace y patrullas en número variable (cinco, siete o diez), dependiendo del nivel de esfuerzo (medio, alto o muy alto). La Flotilla de Aeronaves participaría en los niveles de esfuerzo alto y muy alto con uno o dos helicópteros *H 500* de la 6.^a Escuadrilla, basados en la Escuela Naval Militar o en el Aeródromo Militar de Santiago de Compostela.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2

(SNMCMG 2).—El cazaminas *Tambre* relevó al *Segura* en la agrupación, integrándose en la misma el día 29 de agosto y en la que está previsto permanezca hasta el 31 de diciembre. Queda por tanto la fuerza formada por el buque de mando griego *Aliakmon* y los cazaminas *Tambre* (España), *Numana* (Italia), *Bad Rappenau* (Alemania), *Evniki* (Grecia) y *Anamur* (Turquía). La agrupación realizó el ejercicio

OLIVES NOIRES del 6 al 17 de septiembre en aguas del sur de Francia y efectuó escala en Tolón a la finalización.

Ejercicios

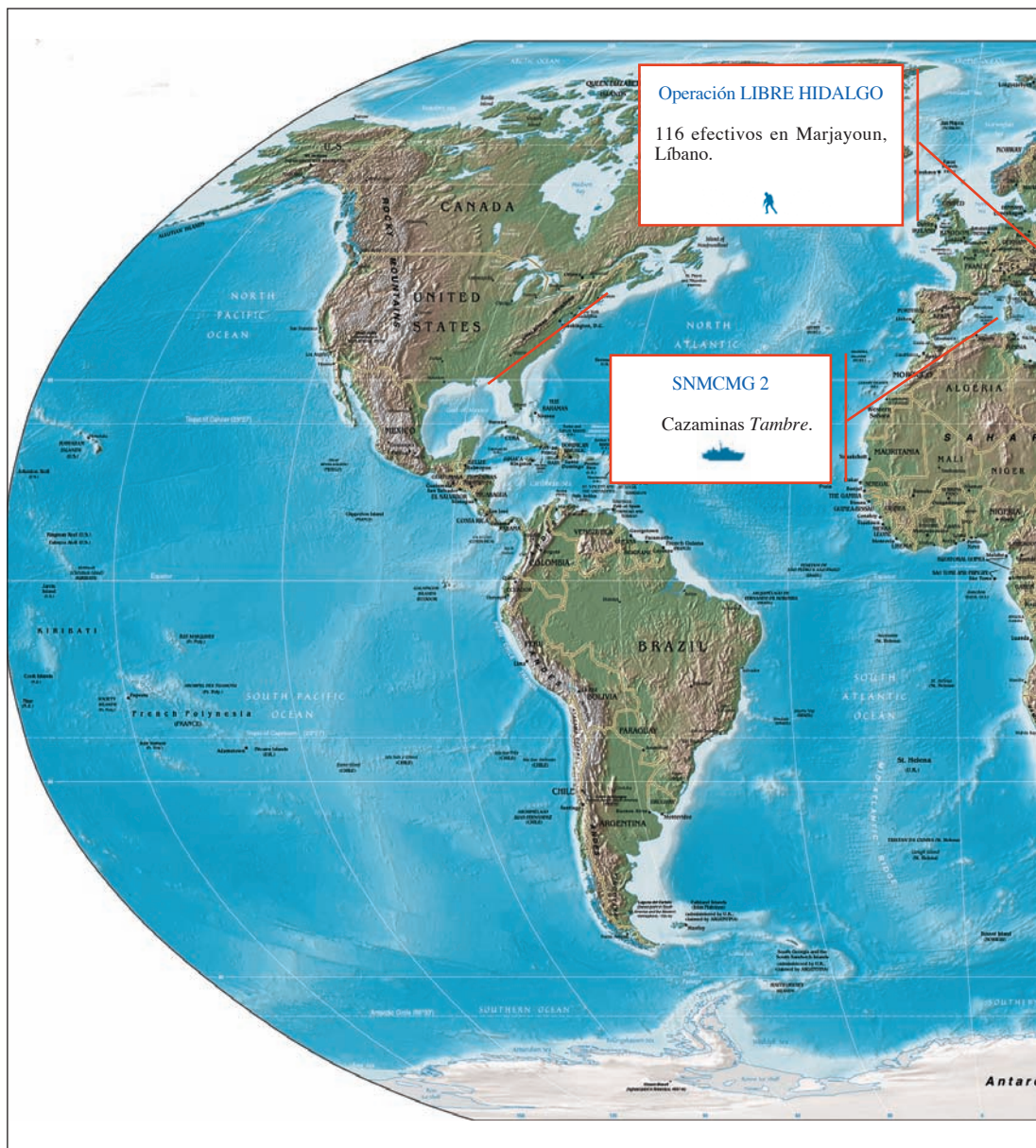
MAR 02 (13-16 de septiembre).—Las fragatas *Santa María*, *Méndez Núñez*, *Almirante Juan de Borbón*, Canarias y el BAC *Patiño*, bajo el mando de COMANDES-41, realizaron el ejercicio MAR-02 en aguas del golfo de Cádiz, en el que colaboraron también las fragatas *Numancia* y *Reina Sofía*.



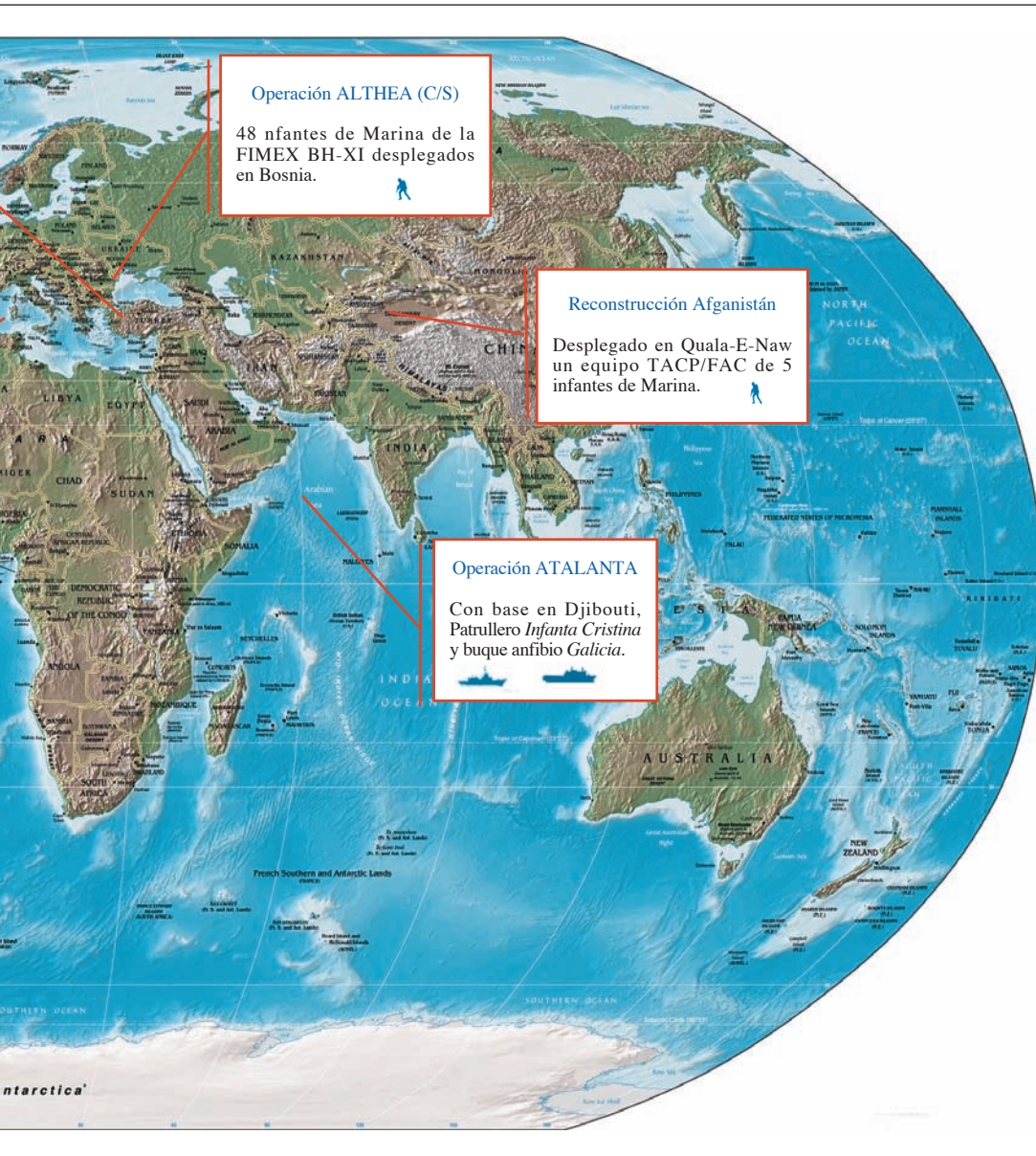
Fragata *Méndez Núñez* en ejercicios de aprovisionamiento en la mar.
(Foto: José L. Fernández Garrido).

MAGRE 10-II (13-17 de septiembre).—La UEDE efectuó un ejercicio bilateral de entrenamiento avanzado en tácticas y técnicas EOD/IED, con el fin de incrementar la interoperabilidad de procedimientos entre el personal EOD de la Armada y de la US Navy, en aguas próximas a la estación Naval de La Algameca.

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA



Adiestramiento

Infanta Elena (30 de agosto-17 de septiembre).—Efectuó Calificación Operativa para certificación A2, orientada a su integración en la Operación ATALANTA. Durante el adiestramiento contó con la colaboración de los patrulleros *Tarifa*, *Serviola* y *Conejera*, la Unidad de Buceadores de MCM y un helicóptero de la 5.^a Escuadrilla.

Tajo (3-27 de septiembre).—Integrado en la agrupación EUROMARFOR tomó parte en los ejercicios OLIVES NOIRES 10 y MULTICOOPERATIVE EXERCISE 10, efectuando escalas en Tolón durante el ejercicio, y en Casablanca a su finalización.

Marqués de la Ensenada (6-8 de septiembre).—Llevó a cabo adiestramiento propio y ejercicios de petróleo en la mar en aguas próximas a Rota, contando con la colaboración de un helicóptero de la 3.^a Escuadrilla.

Mistral (6-10 de septiembre).—Realizó adiestramiento individual en aguas próximas a Cartagena, con un ejercicio de lanzamiento de torpedos previsto en el programa.

Santa María, Reina Sofía y Canarias (7-9 de septiembre).—Llevaron a cabo adiestramiento propio en aguas próximas a Rota, con calificación de pilotos la primera y comprobación de TACAN e inspección previa para la Calificación Operativa la segunda.

Tabarca (7 de septiembre).—Salió a la mar para efectuar adiestramiento propio y ambientación del nuevo comandante en aguas próximas a Marín.

ADELFIEX 02 (13-17 de septiembre).—Los buques anfibios *Castilla* y *Pizarro*, el GNP y un Grupo Táctico del TEAR efectuaron adiestramiento anfibio básico en puerto y en la mar como preparación para el ejercicio MARFIEX 02.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Álvaro de Bazán (24-25 de agosto).—Colaboró en las pruebas de mar del *Juan Carlos I*, dentro del programa del LHD. La colaboración incluyó control de aeronaves y delimitación de sectores del radar SPERRY.



Fragata *Reina Sofía* llevando a cabo adiestramiento propio. (Foto: J. Sánchez).



El *Neptuno* (A 20) durante la maniobra de recogida de torpedos de ejercicio. (Foto: Eduardo Armada C.).

Hespérides (2-31 de agosto).—Durante todo el mes de agosto estuvo realizando la campaña de investigación científica GAROE sobre la ampliación de la plataforma continental de España, bajo el acrónimo EXAR-CAN-BATIMETRIA-1. Esta campaña pretende la obtención de datos morfológicos y geológicos críticos para la propuesta de ampliación de la plataforma continental de España más allá de las 200 millas marinas, al oeste de las islas Canarias hacia la llanura abisal de Madeira, conforme a la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Sella (6-14 de septiembre).—Efectuó reconocimiento de puntos de posada de submarinos para los ejercicios BOLD MONARCH y CARTAGO 10. Posteriormente colaboró con la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE) para adiestramiento MIO mediante abordaje con helicóptero, y en operaciones de caza y balizamiento de minas fondeadas durante el desarrollo de la Calificación Operativa del *Mistral*.

Turia (1-17 de septiembre).—Entre los días 1 y 7 de septiembre hizo presencia naval

en Cádiz durante la presentación de la Campaña de Protección del Patrimonio Submarino, y del 8 al 17 realizó actividades relacionadas con la elaboración de cartas de pecios, iniciando tránsito de regreso a base una vez finalizada campaña.

Neptuno (7 y 9 de septiembre).—Salió a la mar para colaborar en el ejercicio de lanzamiento de torpedos del submarino *Mistral* y para la posterior recogida de minas del ejercicio en aguas próximas a Cartagena.

Mar Caribe (1-22 de septiembre).—Proporcionó suministro de agua, combustible y otros apoyos solicitados por la Comandancia General de Melilla a las islas Chafarinas y peñones de Vélez y Alhucemas.

Vigilancia marítima

Vencedora (22-30 de agosto).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Canarias, así como un ejercicio de evacuación y rescate con el 802 Escuadrón del MACAN y un ejercicio EJEDAN ALFA con el 462 Escuadrón.



Patrullero *Conejera* entrando en Cartagena. (Foto: A. Galán Cees).

Tarifa (8-30 de agosto).—Desempeñó su cometido en la campaña del atún rojo en el Atlántico, llevando a bordo un inspector de pesca.

Toralla, Formentor y Conejera (1-31 de agosto).—Contribuyeron en la zona de Baleares al dispositivo de seguridad de S. M. el Rey y familia real durante su estancia en Palma de Mallorca.

Arnomeni (22 de julio-22 de septiembre).—Realiza la campaña NAFO 2010 en aguas del Atlántico Norte. Efectuó escalas en el puerto de San Juan de Terranova (Canadá) a mediados de septiembre. Cuenta con la presencia a bordo de inspectores de pesca.

Chilreu (3 de septiembre-2 de noviembre).—Realiza la campaña NAFO 2010 en aguas del Atlántico Norte. Efectuó escalas en el puerto de St. Johns (Canadá) a mediados de septiembre. Cuenta con la presencia a bordo de inspectores de pesca.

P 101 (1-30 de septiembre).—Se encuentra realizando vigilancia marítima entre la frontera y meridiana de Punta Umbría.

P 114 (1-30 de septiembre).—Se encuentra realizando vigilancia marítima en el mar territorial en la provincia de Ceuta para la protección de los pesqueros españoles.

G.V. A.

Entrega del BAC *Cantabria*

El pasado 29 de julio fue entregado a la Armada en la Base Naval de Rota el buque de aprovisionamiento de combate *Cantabria* (A 15). El acto estuvo presidido por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo, y contó con la asistencia, entre otras autoridades, del presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla; el director de la SEPI, Enrique Martínez Robles y el presidente de Navantia, Aurelio Martínez Estévez. Entre los presentes, además, el embajador de Noruega en España, Per Luud-



El BAC *Cantabria* navegando en conserva con la fragata *Victoria*. (Foto: Juan C. Díaz Lorenzo).

wig Magnus. Según ha trascendido, países como el suyo y Canadá han mostrado interés en adquirir unidades de características similares al BAC *Cantabria*.

El almirante jefe del Apoyo Logístico de la Bahía de Cádiz, José Ángel Pita Rodrigo, firmó el acta de entrega junto al director de Navantia y, tras la bendición de la bandera del buque por el vicario castrense, el AJEMA hizo entrega de la bandera al comandante del buque. A continuación se procedió al embarque de la dotación e izado de la bandera y, posteriormente, el almirante de la Flota (ALFLOT) Juan Carlos Muñoz-Delgado y Díaz del Río dio posesión del buque a su comandante. El himno de la Armada y el desfile de la fuerza militar presente pusieron el broche final a la ceremonia de entrega, momento en el que el AJEMA y el presidente cántabro subieron a bordo para firmar en el Libro de Honor.

El estudio y definición del nuevo buque fue realizado por la Armada en 2003. Es una versión mejorada y diferenciada del BAC *Patiño*, construido en los astilleros de la Empresa Nacional Bazán en Ferrol y entregado en 1995. La orden de ejecución se firmó

en julio de 2005, en un contrato de 213 millones de euros. En julio de 2006 se procedió al corte de chapa y el 18 de julio de 2007 se puso en dique el primer bloque de su quilla. El contrato ha supuesto cuatro millones de horas de trabajo para la bahía de Cádiz, de las cuales dos millones y medio han sido para el astillero y el resto para la industria auxiliar.

El buque es respetuoso con el medio ambiente marino (*green ship*), observador de las leyes y los convenios internacionales para petroleros civiles de acuerdo con el convenio MARPOL, aunque por su condición militar no está obligado a ello. También ha sido planificado para actuaciones de defensa medioambiental, razón por la cual dispone de elementos que permiten hacer frente a situaciones de riesgo de contaminación de hidrocarburos.

La incorporación del BAC *Cantabria* incrementa de forma notable la capacidad de apoyo logístico de la Armada y, en consecuencia, la proyección de las fuerzas navales para realizar operaciones sostenidas en escenarios lejanos.

J. C. D. L.

Prevención de riesgos. Calificación Operativa.
(Foto: J.I. del Moral Rodríguez).





Brasil

Corte de chapa del primer Scorpene.—

Los astilleros franceses de la DCNS iniciaron la construcción del primer submarino de propulsión convencional con destino a la Marina brasileña, cuya proa, en similitud con los construidos para Chile y Malasia, se realizará en Cherburgo. Este primer corte de chapa se realiza nueve meses después de la firma del contrato entre Brasilia y París y tras la finalización de los estudios de diseño. A esto se sumará la llegada de unos 130 ingenieros y técnicos brasileños, dentro del programa de transferencia de tecnología para la construcción de los tres submarinos restantes en astilleros de Río de Janeiro.

El contrato comprende cuatro submarinos convencionales y la construcción de las secciones no nucleares del primer submarino nuclear de ataque con que contará la *Marinha do Brasil*, ya que el reactor será de fabricación nacional. En lo referente a la infraestructura, Francia construirá una base de submarinos para apoyar al SSN brasileño y dotará a los astilleros de Río de Janeiro con las instalaciones necesarias para la construcción de los submarinos franceses.

El primer SSK, construido en Francia, deberá entrar en servicio en el año 2017 y

tendrá una dotación de 30 personas y capacidad para transportar a 15 más. Su desplazamiento será de 2.000 t y está diseñado para patrullar los 8.500 km de costa brasileña en misiones antisubmarina y antisuperficie, sin olvidar las operaciones especiales ni la obtención de inteligencia de señales SIGINT.

*Plan de adquisiciones de buques.—*Entre diciembre de 2010 y febrero de 2011, la Marina brasileña hará una licitación para proveerse de 18 buques de escolta con un costo aproximado de 400 millones de euros por unidad y con un menor índice de nacionalización del habitualmente exigido y que es bastante apreciable, refiriéndose a un 40 por 100 frente al 60 ó 70 por 100 habitual. Esta reducción se debe a la elevada sofisticación de este tipo de buques en lo referente al sistema de combate y armamento, y que la industria brasileña de momento no está en condiciones de asumir. Con este nuevo programa de escoltas, más la adquisición de patrulleros de entre 500 y 1.800 t, más una serie de buques logísticos y medios aeronavales, junto con el programa de submarinos en marcha, la Marina brasileña invertirá en la próxima década una cantidad superior a los 20.000 millones de euros.

Bulgaria

Baja del último submarino operativo.—El ministro de Defensa búlgaro, Anyu Angelov, firmó el 23 de julio la baja del último submarino operativo de la Marina búlgara. De acuerdo con fuente oficiales del Ministerio, la vida operativa del submarino *Slava* (*Gloria*) había expirado hace tiempo, por lo que será desguazado en los próximos meses, lo que significa la desaparición del Arma Submarina búlgara, aunque llamar Arma Submarina a una flotilla con sólo un submarino parece algo excesivo.

El Arma Submarina búlgara se creó durante la Primera Guerra Mundial, en 1916, pero al firmarse el armisticio sus unidades fueron dadas de baja de acuerdo con lo especificado en el Tratado de Neuilly-sur-Seine en 1919, en el que los aliados prohibían a Bulgaria tener submarinos. En 1954 la URSS cedió a la Marina búlgara tres submarinos y en 1958 dos más. El *Slava* era uno de los dos cedidos en 1958, por lo que ha cumplido 42 años de servicio activo, y su condición para navegar en inmersión no era ni mucho menos

aceptable, ya que su cota estaba limitada a 50 metros y sólo podía permanecer sumergido durante cortos intervalos de tiempo. El otro submarino que ha estado operativo hasta hace poco, el *Nadezhda* (*Esperanza*), también perteneciente a la clase *Romeo*, fue dado de baja al quedarse sin batería, pero en 2009 fue convertido en un museo en el puerto de Varna. El pico más alto del Arma Submarina búlgara fue a mediados de los 80, cuando contaba con cuatro unidades operativas. La caída del Muro de Berlín significó la baja de dos submarinos por falta de fondos. En 2007 el Estado Mayor de la Armada presentó un plan para adquirir dos submarinos que entrarían en servicio en 2012. De nuevo la falta de fondos hizo que este plan no se llevase a cabo.

Chile

La aviación naval recibe su primer C 295 MPA.—Con la presencia del comandante en jefe de la Armada de Chile, almirante Edmundo González Robles, y del vicepresidente comercial de Airbus Military, Antonio



Prototipo del C 295 Persuader en la Exhibición Aeroespacial Internacional.

Rodríguez Barberán, tuvo lugar la entrega de la primera unidad biturbohélice C-295 *Persuader*, que recibió la numeral naval 501, en una ceremonia celebrada en la Base Aeronaval de Viña del Mar. Esta entrega corresponde a un contrato firmado en el año 2007 para la adquisición de tres unidades y la opción de compra de cinco más en las versiones de patrulla marítima, antisubmarina y de transporte, en el marco del Programa Alcatraz, al que se le asignaron inicialmente 130 millones de euros para reemplazar a los cuatro aviones *P 111A(N)*, dos *P 3ACh Vigía* y un *P 3ACh MPA* actualmente en servicio con el Escuadrón Aeronaval VP 1.

Inaugurado el nuevo Mando Conjunto del Norte.—Ha sido recientemente inaugurado el Mando Conjunto del Norte, al sur de Iquique, que cuenta con unas instalaciones de más de 1.000 m² y que tendrá la responsabilidad de conducir las misiones operativas del norte de Chile por tierra, mar y aire. El nuevo cuartel general se ha ubicado dentro del Fuerte Condell y a su inauguración acudió el ministro de Defensa Nacional, Jaime Ravinet, acompañado de los jefes de Estado Mayor de los tres ejércitos y los tres subsecretarios de las FAS. Con esta inauguración se da un paso adelante en la reestructuración de la Defensa Nacional, que descansará a partir de ahora en mandos conjuntos.

Colombia

Base aeronaval del Caribe.—Con una inversión de 12 millones de euros, la base orgánica de la Aviación Naval colombiana en el Caribe ampliará sus instalaciones para acoger al Comando Aéreo de Combate n.º 3 de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) para la defensa aérea de la nación en el Atlántico y desde el municipio de Malambo. La nueva base ha sido inaugurada en el mes de septiembre y tendrá unas complejas instalaciones para la aeronavegación, talleres de mantenimiento de las aeronaves, hangares para helicópteros y aviones de patrulla marítima, escuela de formación y área de alojamientos. Además de su proyección estratégica en el Caribe y Atlántico, apoyará las

misiones de la Infantería de Marina en las zonas rurales y del Comando Conjunto del Caribe. Su jurisdicción abarcará desde punta Gallina (Departamento de la Guajira) hasta cabo Tiburón, en la frontera con Panamá, además de la parte insular caribeña.

Ecuador

Capturado un minisubmarino.—La Agencia norteamericana contra la droga (DEA) apoyó a las autoridades ecuatorianas en la captura del primer minisubmarino contrabandista. Se trataba de un modelo convencional propulsado por un motor diésel, dotado de un periscopio y hasta de un equipo de aire acondicionado. Su eslora era de 30 metros por tan sólo uno de manga. Se trataba del primer submarino con capacidad de hacer inmersión a cota profunda, pues los anteriormente capturados sólo podían permanecer a cota periscópica. El sumergible se encontraba en un pantano de Ecuador próximo a la frontera con Colombia. Este descubrimiento hace hincapié en la concienciación de las marinas centroamericanas en estas amenazas, dado que sus aguas son transitadas por este tipo de minisubmarinos sin ser detectados, por lo que la adquisición de medios ASW es una necesidad de primer orden, ya que mientras los aviones *MPA* de la Marina de Estados Unidos barren áreas más lejanas las marinas locales pueden crear un primer anillo de protección, aunque alguna de ellas, como la de Costa Rica, carece de la necesaria infraestructura de bases navales.

Estados Unidos

El general de marines Mattis, nuevo CENTCOM.—El general del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos James Mattis tomó oficialmente posesión de su nuevo destino como comandante del Mando Central o CENTCOM el 7 de julio, reemplazando al general del Ejército de Tierra David Petraeus, nuevo comandante de ISAF (COMISAF) en Afganistán, que a su vez reemplazó al polémico general Stanley McChrystal, que dimitió de su importante



General del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos James Mattis.

puesto tras una polémica entrevista a la revista *Rolling Stone*, en la que abiertamente criticaba a algunos miembros del equipo del presidente Obama.

Como nuevo responsable del CENTCOM, el general Mattis, que hasta ahora era el comandante del Joint Forces Command con sede en Norfolk, y que de no ser por el incidente de McChrystal se hubiese retirado en otoño, será responsable de las operaciones militares en Irak y Afganistán y jefe directo de Petraeus.

Mattis es un veterano general de la guerra de Irak, estando al mando de las tropas terrestres en la sangrienta batalla de Fallujah en el año 2004. Su experiencia en el combate le será muy valiosa en su nuevo mando. En el ámbito internacional fue el último general norteamericano comandante supremo de Transformación o SACT de la Alianza Atlántica, siendo relevado en 2009 por el general de la Fuerza Aérea francesa Stéphane Abrial.

Francia

Presentación de la fragata Aquitaine.—En una ceremonia presidida por el presidente francés Nicolás Sarkozy, la DCNS presentó en los astilleros de su factoría de Lorient la primera fragata multimisión del programa FREMM (*Frégate Européenne Multi Missions*), del que la firma francesa construirá once unidades con entregas sucesivas entre 2012 y 2022. Este nuevo buque está diseñado para enfrentarse y destruir todo tipo de amenaza naval, aérea e incluso terrestre. Su armamento principal lo constituyen los misiles de crucero Exocet MM40 y los torpedos MU90, y su sistema de combate y sensores se apoya en el radar multifuncional Heracles, que tiene un alcance superior a los 250 km. La dotación de la *Aquitaine* es muy reducida para su gran desplazamiento de 6.000 t: tan sólo 108 personas, incluyendo a la tripulación del helicóptero, aunque tiene alojamiento para un total de 145 efectivos. Su propulsión es híbrida diésel-eléctrica, lo que ofrece una gran discreción acústica de cara a la

amenaza submarina y le da al mismo tiempo una gran autonomía de 6.000 millas. El contrato de las ocho primeras se firmó en noviembre de 2005 y el de las tres restantes el 30 de septiembre de 2009. La Marina italiana, que es copartícipe en el proyecto, aunque piensa construir 10 unidades, de momento ha firmado la entrega de seis buques por parte de los astilleros italianos de Fincantieri. La Marina Real marroquí a su vez ha encargado una unidad a los astilleros franceses.

La Marina francesa recibe su primer NH90 NFH.—La DGA (Dirección General de Armamento) francesa recibió oficialmente el primer helicóptero naval NH90 NFH o *NATO Frigate Helicopter*, destinado a la *Marine Nationale*, que hasta el año 2021 incorporará 27 unidades, de las que 14 tendrán cometidos operativos y el resto de apoyo. Esta primera unidad será sometida a todo tipo de pruebas, tanto en la mar como en



Cabina de vuelo del helicóptero NH 90.

tierra, de forma que pueda entrar en servicio a bordo de una fragata a finales de 2011. La versión naval ha sido también elegida por parte de las marinas de Bélgica (4), Italia (46), Holanda (20) y Noruega (14). La DGA tomó también posesión del primero de los dos helicópteros *EC225 SEC MAR (Sécurité Maritime)* comprados en diciembre de 2009 a EUROCOPTER, debiendo recibir el segundo también este año, para sustituir a los *SA 321G Super Frelon* que aún permanecen en servicio en la Flotilla 32F en la Base Aérea de Lanvéoc.

Nuevas capacidades del Gowind Hermes.—Los astilleros de la DCNS han iniciado en Lorient la construcción del patrullero oceánico *Gowind Hermes*, con fondos propios, para entregar a la *Marina Nationale* en un periodo aproximado de un año para experimentación durante 36 meses y validar así este nuevo concepto antes de presentar el nuevo buque al mercado de exportación. Este patrullero oceánico estará dotado para operar

remotamente sistemas aéreos y de superficie, incluyendo además un helicóptero ligero. En el 2009 la DCNS adquirió un UAS (Unmanned Aerial System) de despegue y aterrizaje vertical, el *Comcopter S 100*, dotado con un sensor electroóptico de Thales, el *Agile 2*, realizando ensayos con la Marina y el Ejército francés a comienzos de 2010.

El *Gowind Hermes* tendrá un desplazamiento de 1.100 t y una eslora de 90 metros, y su motor Anglo Belgian Corp tendrá una potencia de 2,7 MW. El sistema de combate será el *Polaris* de la DCNS, contando con una *Rhib Ufast* construida por Chantier Naval. El armamento de superficie será un cañón de 30 mm. La DCNS ha ofrecido a la Marina francesa una familia *Gowind* con cuatro versiones: *Control*, *Combat*, *Presence* y *Action*, con desplazamientos comprendidos entre 1.100 y 2.500 t y esloras de 85 a 105 m. Con estos buques se pueden realizar los cometidos de vigilancia marítima, monitorización de la actividad pesquera, protección ambiental, apoyo a las operaciones humanita-

rias, búsqueda y salvamento, combate al terrorismo y la piratería, lucha contra el tráfico de drogas e inmigración ilegal. Este diseño ha sido ofrecido al programa NaPaOc (*Navio Patrulha Océanico*) de la Marina brasileña, que busca un buque de 1.800 t, y a la Marina búlgara para patrulla por el mar Negro.

Guatemala

Capturado un minisumergible.—Un minisumergible, que transportaba droga, fue interceptado por la Marina guatemalteca con apoyo de los Estados Unidos, haciendo prisioneros a las cuatro personas que componían su dotación. Los narcotraficantes, al verse descubiertos, hundieron el minisumergible, que transportaba cinco toneladas de droga. La nave fue posteriormente reflotada y trasladada a una base guatemalteca para analizar la droga que transportaba. Durante la operación resultó también hundida una embarcación de la Marina de Guatemala que transportaba a siete miembros de las Fuerzas

Especiales Navales que casi pierden la vida. El pasado mes de enero se inauguró una base antidroga en la costa del Pacífico guatemalteco, proporcionándole Washington cuatro lanchas rápidas *Justice Boston Whaler*. Los cuatro narcotraficantes detenidos eran colombianos. Personal de la agencia norteamericana DEA los trasladó a Estados Unidos, al igual que el minisumergible, en virtud de un acuerdo de cooperación entre Guatemala y la Casa Blanca sobre tráfico ilícito marino aéreo de drogas.

Guinea Ecuatorial

Compra de corbetas clase Barroso a Brasil.—El controvertido presidente Teodoro Obiang Nguema recibió recientemente al presidente Lula da Silva en el aeropuerto de Malabo, donde le hizo saber que, además de la predisposición para firmar ambiciosos acuerdos comerciales, ratificaba su voluntad de ingresar en la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa, basándose en la hipótesis



Corbeta clase *Barroso*.

de que en la isla de Annobon (Año Bueno), descubierta por navegantes portugueses, aún se hablaba la lengua de Camoens. Así, la Marina brasileña establecería una relación especial similar a la mantenida con Namibia, pudiendo exportar una o dos corbetas de la clase *Barroso*, la construcción naval más moderna de Brasil, dotada de misiles antibuque y con cubierta de vuelo para un helicóptero. A su vez, la empresa aeronáutica brasileña EMBRAE invitó al presidente durante la gira realizada al país sudamericano a visitar sus instalaciones, con vistas a reponer la alicaída aviación ecuatoguineana. Horas después de la llegada del presidente brasileño, entraba en un puerto la corbeta brasileña *Almirante Barroso* para ser visitada por oficiales de la Marina ecuatoguineana.

Holanda

Recepción del primer helicóptero NH90 NFH.—La Real Marina holandesa recibió de la empresa Agusta Westland, en Vergiate, Italia, el primer helicóptero *NH90 NFH* de los 20 que tiene solicitados. El pedido holandés, junto al de las armadas de Francia, Italia, Noruega y Bélgica, supone un total de 111 unidades, diseñadas para realizar misiones ASW y ASUW, pudiendo realizar una gran variedad de cometidos adicionales que incluyen las misiones SAR, evacuaciones médicas o MEDEVAC, operaciones anfíbias, VERTREP, transporte de tropas, etc. Este helicóptero cuenta con un sistema automático de bloqueo en cubierta, y las palas de sus rotores pueden ser plegadas para estibar al helicóptero en el hangar del buque.

El helicóptero *NH90* cuenta con una cartera de pedidos de 529 unidades por parte de las FAS de Alemania, Australia, Bélgica, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Holanda, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Portugal y Suecia, de las que están ya en servicio 44 unidades de la variante *TTH* de transporte. Este programa lo gestiona la Agencia NAHEMA (*NATO Helicopter Management Agency*), que representa a Francia, Alemania, Italia, Holanda y Portugal, y el consorcio NH Industries participado por Agusta Westland al 32 por 100, que es la

responsable de la integración de sistemas navales, EURCOPTER al 62,5 por 100 y Fokker Aerostructures con el 5,5 por 100 restante.

Honduras

Nuevas instalaciones navales.—El presidente Porfirio Lobo, acompañado del embajador norteamericano en Tegucigalpa, Hugo Llorens, inauguró las nuevas instalaciones de la Base Naval en la Laguna de Caratasca, en el Departamento de Gracias a Dios. Estas instalaciones fueron construidas gracias a la aportación de dos millones de euros del Gobierno de Estados Unidos y realizadas con material suministrado por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército estadounidense y del SOUTHCOM o Mando Sur, construyéndose un nuevo muelle e instalaciones de mantenimiento para apoyar a los patrulleros navales. Así, dos de los cuatro *SeaCat* donados por Washington el pasado año, con un costo de 2,2 millones de euros, se han trasladado desde Puerto Lempira a las nuevas instalaciones. Complementan las obras de infraestructura en esta inhóspita región de La Mosquita una nueva base aérea y una carretera de 80 kilómetros.

La base aeronaval cuenta con un edificio multifuncional y un centro de operaciones que contribuirán a la efectividad de la vigilancia naval en la zona para evitar así el tráfico de drogas a lo largo de toda la costa nordeste del país centroamericano. Asimismo, la Fuerza Naval hondureña estará asesorada por oficiales del SOUTHCOM norteamericano. El principal cometido de los patrulleros hondureños se centra en interceptar los cargamentos de droga que discurren por vía marítima. En el año 2009 fueron decomisadas 7,3 toneladas de cocaína, mientras que en el anterior el decomiso se elevó a 8,5 toneladas.

Nuevo patrullero.—Se ha incorporado un patrullero *Peterson Mk III* de 65 pies de eslora y 85 t de desplazamiento a la Fuerza Naval de Honduras. Sus tres motores diésel GM 8V71T1 le permiten dar una velocidad máxima de 26 nudos, con una autonomía de

400 y 2.000 millas con velocidad económica. Su casco es de aluminio en V y tiene dos cañones de 25 mm y afustes para dos morteros de 81 mm. En diciembre de 2008 la prensa local se hizo eco de la inversión de 30 millones de euros en equipos militares, que incluían dos patrulleros de este tipo, si bien a principios de 2009 llegaron cuatro patrulleros norteamericanos de 43 pies de eslora *SeaCat* y alta velocidad.

México

Adquisición de aeronaves.—La Secretaría de Marina solicitó un presupuesto extraordinario de 11.000 millones de pesos para la adquisición de dos aeronaves y seis helicópteros para patrulla marítima, operaciones navales, traslado de personal y carga, apoyo a la población civil en caso de desastre, además de incrementar la lucha contra el narcotráfico y la delincuencia organizada.

Dentro de la memoria explicativa de este programa de adquisiciones enviado a la Hacienda, se hace ver el deterioro sufrido por la Aeronáutica Naval, ya que los helicópteros con que cuenta podrían dejar de operar entre

los años 2012 y 2014, al sobrepasar los 25 años de edad.

La Dirección General de Servicios de la Secretaría de Marina de México detalló que cuenta con seis aviones rusos *Antonov An-32* para transporte y carga, incapaces para realizar misiones de MPA, por lo que es necesario contar con unidades similares al español *CN 295*. En lo referente a los helicópteros, la inversión necesaria es de ocho millones de pesos para la compra de seis unidades para el transporte de personal y carga, así como para realizar operaciones relacionadas con la seguridad nacional.

Perú

Incendio en un patrullero.—En su viaje inaugural, tras haber salido a la mar desde la Estación Naval «Capitán de Corbeta Manuel Clavero Muga», en Iquitos, el cañonero fluvial BAP *Clavero* (CF 15) sufrió un incendio de gran magnitud que ocasionó averías de consideración y obligó a su dotación a evacuar el buque. Como consecuencia del incidente, dos tripulantes resultaron heridos con quemaduras de segundo grado y tuvie-



BAP *Clavero* (CF 15).

ron que ser evacuados a Lima. El resto de la dotación no sufrió daños, trasladándose por medios terrestres a Iquitos. El cañonero se dirigía a la cuenca del río Putumayo para participar en la IV Acción Cívica Binacional Conjunta con la Armada Nacional de Colombia, que estaba prevista para el 1 de junio en Guepi, Loreto. Allí se reuniría con el buque hospital BAP *Morona* (ABH 302) y con la cañonera ARC *Leticia* (CF 136) de la Armada colombiana. La acción cívica de 60 días de duración, que tenía que cubrir hasta el 31 de julio, tenía previsto recorrer 96 poblados ribereños, de los que 55 eran peruanos y el resto colombianos, beneficiando a más de 16.000 peruanos mediante atenciones médicas, entrega de material escolar y deportivo a los niños, así como de 4.000 paquetes con víveres.

El BAP *Clavero* (CF 15) es un cañonero fluvial diseñado y construido por SIMA Iquitos (SIMAI), que tiene una eslora de 45,5 m, una manga de 10,6, con un calado mínimo de tan sólo 0,61 m con un desplazamiento de 340 toneladas. Su velocidad máxima es de ocho nudos y cuenta con una dotación de tres oficiales, 28 suboficiales y marinería y 20 infantes de Marina del Batallón de Infantería de Selva núm. 1.

Nuevos aviones de patrulla marítima.—La base de la Comandancia de Aviación Naval (COMAVINAV), ubicada junto al aeropuerto internacional Jorge Chávez de Lima, recibió dos nuevos aviones de patrulla marítima *Fokker 60* MPA, adquiridos en marzo mediante un convenio con el Gobierno holandés. Los protocolos de aceptación de ambas aeronaves fueron suscritos el pasado mes de mayo en Bergen Op Zoom, Holanda, por el director de Material de la Marina (DIMATEMAR), contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, y por su homólogo del Ministerio de Defensa holandés, general Mels van Zeew. Matriculados como AE-563 y AE-564, los dos MPA han sido asignados al Escuadrón Naval de

Exploración que ya opera un *Fokker F-27* de inteligencia de señales SIGINT y cinco aviones *Beech B200 T/CT Super King Air*.

J. M.^aT. R.

Venezuela

Buques de vigilancia y patrulleros para la Marina de Venezuela.—La empresa española Navantia firmó el 28 de noviembre de 2005 el contrato para la construcción de cuatro buques de vigilancia de litoral (BVL) y cuatro patrulleros oceánicos de vigilancia de zona económica exclusiva (POVZEE) para la Marina de la República Bolivariana de Venezuela. El 26 de mayo de 2006 se firmaron las actas de inicio de los trabajos.

El pasado 13 de julio de 2010, en las instalaciones de Navantia en Puerto Real



Warao PC 22, bautizado el 26 de octubre de 2009, será entregado a finales de 2010.

(Cádiz), tuvo lugar la ceremonia de bautizo y puesta a flote del cuarto y último de los patrulleros oceánicos de vigilancia de zona económica exclusiva. El buque recibió el nombre de *Kariña PC 24* y será entregado en 2011.

El primero de la serie, *Caribe PC 21*, recibió su nombre el 24 de junio de 2009 y será entregado este año. El segundo, *Warao PC 22*, fue bautizado el 26 de octubre de 2009 y su fecha prevista de entrega es a finales de este año. El tercero, *Yekuana PC 23*, fue bautizado el 2 de marzo de 2010, siendo su fecha prevista de entrega durante el primer semestre de 2011. Los cuatro buques de esta serie llevan nombres de distintas etnias y tribus venezolanas.

Las características principales de los patrulleros oceánicos son: desplazamiento de 2.200 t, eslora máxima de 98,9 m, manga de 13,6 m, calado de 3,8 m, propulsión CODOD con cuatro motores, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 25 nudos. Como armamento principal llevan un cañón Oto Melara de 76 mm en proa, un montaje

doble de 35 mm sobre el hangar popel y una ametralladora de 12,7 mm en ambas bandas del puente; su cubierta de vuelo y hangar están preparados para helicópteros tipo *AB 212* o similares. Existe la posibilidad de que con posterioridad a su entrega por Navantia puedan montar otro tipo de armamento, como misiles SS o misiles SAM.

Los patrulleros oceánicos de vigilancia podrán desempeñar diferentes misiones, como vigilancia y protección de la zona económica exclusiva, protección del tráfico marítimo, defensa de los intereses estratégicos, operaciones de búsqueda y salvamento, auxilio a otras unidades y humanitarias, control de contaminación marina, persecución del contrabando, lucha contra el tráfico de drogas e inmigración ilegal, vigilancia y obtención de información de inteligencia operativa o medioambiental, defensa de superficie y guerra electrónica pasiva.

A. P. P.





«Autopista del mar» entre El Musel y Nantes-Saint Nazaire

A primeros del mes de julio la sociedad GLD Atlantique anunció la puesta en marcha en septiembre de la primera «autopista del mar» entre España y Francia. Se unirán los puertos de Gijón y Nantes-Saint Nazaire con buques tipo ro-pax con capacidad para el transporte de 150 camiones y 800 pasajeros. En un principio está previsto realizar tres viajes semanales en ambos sentidos, para ir incrementando la frecuencia hasta tener un enlace diario entre las dos terminales citadas.

El 27 de enero de 2010 la Comisión Europea autorizó a los gobiernos francés y español a subvencionar, con 15 millones de euros cada uno, la creación y mantenimiento de las líneas entre ambos países. El 28 de abril de 2009 esta línea fue adjudicada a la sociedad GLD Atlantique, formada por la naviera franco-italiana Grimaldi&Louis Dreyfus Lines (en alianza con la francesa Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime, CMA-CGM).

Esta «autopista» ha sido bautizada por la Comisión como Fres MOS (Francia España Motorways of the Sea) e incluida en el programa comunitario de transporte intermodal «Marco Polo II». Además, recibirá una

ayuda adicional de cuatro millones de euros de ese programa comunitario, por haber sido seleccionada dentro de un total de 22 proyectos, que van a recibir una financiación global de 66,3 millones de euros.

De acuerdo con las normas de la Unión Europea sobre ayudas estatales, la financiación total del proyecto se limitará al 35 por 100 de los costes subvencionables dentro de los cuatro primeros años de su explotación.

La nueva línea pretende absorber entre un 3 y un 5 por 100 del tráfico por carretera que atraviesa la parte occidental de los Pirineos. El proyecto confía en reducir ese tráfico en unos 40.000 camiones al año y duplicar esa cantidad al cabo de cinco años.

El puerto gijonés de El Musel ya efectuó las actuaciones necesarias para poner en marcha la autopista del mar. En diciembre de 2009 convocó el concurso de contratación para la construcción de la nueva terminal que está situada en el muelle de La Osa: es un edificio modular de unos 350 m², dentro de una parcela de 32.000 m², con aparcamiento para 50 camiones, 330 automóviles y remolques.

La potenciación de las conexiones marítimas se realiza dentro del marco del concurso lanzado por el Ministerio de Fomento español y el Ministerio de Transportes, Infraestructuras, Turismo y del Mar francés para la selección de una o varias autopistas del mar entre



Puerto de Gijón.

puertos españoles y franceses de la fachada atlántica-canal de la Mancha-mar del Norte. Todo ello dentro del acuerdo entre el Reino de España y la República francesa sobre la selección, puesta en marcha y financiación de dos proyectos de autopistas del mar entre ambas naciones firmado en Madrid el 28 de abril y 10 de noviembre de 2009.

También se le adjudica a la sociedad Autopista del Mar Atlántica S. L. de la naviera Acciona Trasmediterránea la puesta en marcha y explotación del servicio entre el puerto de Vigo y Nantes-Saint Nazaire, y entre Algeciras, Vigo y Le Havre. La puesta

en servicio de estas nuevas autopistas del mar, que está en proceso dentro de los plazos previstos, se espera para 2011.

El objetivo general de las autopistas del mar es la reducción del tráfico pesado por carretera, transfiriendo al transporte marítimo gran parte del de camiones pesados y de remolques. Se trata de conseguir unas autopistas de alta frecuencia y ocupación, y de gran calidad de servicio. La previsión es que cada una de ellas elimine hasta 80.000 camiones de las carreteras en cinco años.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Entregado el buque *off shore* *Loke Viking*

En el puerto de Bilbao ha tenido lugar la ceremonia de entrega de la última construcción de Astilleros Zamakona. Se trata del buque *off shore* *Loke Viking*, construido en sus gradas de Santurce y que sitúa al astillero en primera línea de la industria naval mundial.

Loke Viking es el primero de una serie de cuatro buques que Astilleros Zamakona está construyendo para la naviera noruega Transviking. Este buque destaca por ser el de mayor tamaño construido en España y ser capaz de realizar operaciones de apoyo a plataformas petrolíferas en zonas árticas y en explotaciones de grandes profundidades en alta mar, e incorpora las últimas tecnologías aplicadas en la industria petrolera *off shore*.

A la ceremonia de entrega asistió una nutrida delegación noruega, encabezada por su embajador en España y altos directivos de la naviera.

Naval Armón compra Factorías Juliana

Astilleros Armón ha llegado a un acuerdo con Factorías Vulcano, propietaria de Astilleros Juliana, para la compra de éstos, por los que pagará ocho millones de euros a Vulcano y asumirá una hipoteca de otros 15 por Factorías Juliana, su filial de Gijón. El principio de acuerdo firmado por el astillero Pymar y Vulcano supone la creación de una empresa filial por parte de Armón que asumirá los activos de Factorías Juliana. La operación se ha cifrado en 16 millones de euros junto a la venta de los dos buques sísmicos *Blue Arrow* y *Blue Sabre* (construcciones 532 y 533), que habían sido anulados por el armador noruego Petroleum Geo-Services (PGS).

Como último paso queda que Armón presente a los administradores del concurso de acreedores una oferta por los activos del astillero, en cuyo caso recibiría una ayuda del Principado para poner en marcha el nuevo proyecto (ocho millones) y pagaría a su vez a Juliana 16 millones por los activos del astillero, incluyendo los terrenos hipotecados.

J. C. P.

Botadura en Astilleros Barreras

El día 15 de julio el astillero Hijos de J. Barreras de Vigo efectuó la botadura del *ferry Volcán del Teide* que construye para la Naviera Armas. Sus características son: desplazamiento de 4.850 TPM, 175,7 m de eslora máxima, 26,4 de manga, y 6,4 de calado; la planta propulsora es diésel con cuatro motores y dos hélices, dos hélices de maniobra en proa y velocidad máxima de 26 nudos.

La capacidad máxima es de 1.500 personas (tripulación y pasajeros), con tres cubiertas de carga y una de coches desplegable (*cardeck*) con varios módulos de carga: capacidad máxima con turismos (*cardeck* desplegado) de 1.772 m lineales para turismos y 1.045 m para tráilers, capacidad máxima de carga con tráilers (*cardeck* plegado) de 2.100 m lineales con ancho de 3 m y otras configuraciones intermedias.

La inversión en la construcción de este buque es de 120 millones de euros con un total de 1.250.000 horas de trabajo. Su entrega está prevista para el mes de noviembre.

Barreras trabaja además en la construcción de un segundo buque gemelo del *Volcán del Teide*, con fecha de entrega prevista a mediados de 2011.

Además, en la ceremonia de botadura se anunció la contratación por Naviera Armas de un tercer *ferry* de las mismas características, y la posibilidad de un cuarto (de dimensiones más pequeñas) que está pendiente de encontrar las líneas de financiación necesarias.

La relación entre Naviera Armas y Barreras se remonta a 1993 con la contratación de los *ferries Volcán de Tejeda* y *Volcán de Tauce*, de 120 m de eslora, entregados en 1995. A partir de 2003 Naviera Armas inició la renovación de su flota, que ha sido construida en su totalidad por Barreras: el *Volcán de Tindaya* de 78 m de eslora en 2003, los gemelos *Volcán de Tamasite* y *Volcán de Timanfaya* de 143 m de eslora en 2004 y 2005 respectivamente, el *Volcán de Taburiente* de 132 m de eslora en 2006, el *Volcán de Tamadaba* de 154 m de eslora en mayo de 2007 y su gemelo *Volcán de Tijarafe* en abril de 2008.

Barreras ha entregado en los últimos años otros buques tipo *ferry* a navieras como Trasmediterránea o Baleárica, lo que le convierte en uno de los especialistas en este sector de la construcción naval.

Noticias de Astilleros Cardama

El astillero Francisco Cardama, de la ría de Vigo, especializado en la construcción de buques de eslora media, ha asegurado su cartera de pedidos hasta 2012. Durante el mes de agosto ha firmado un contrato con el Ministerio de Transportes de Angola para la construcción de tres buques de salvamento, con una inversión de 42 millones de euros. Los buques serán similares al *Sebastián de Ocampo*, entregado en mayo de 2005 al Servicio de Guardacostas de la Junta de Galicia.

Las características principales de los nuevos buques son 44 m de eslora, 12,5 de manga y estarán preparados para misiones de salvamento marítimo; lucha anticontaminación marina; lucha contra incendios; control, inspección y vigilancia marítima, y labores de investigación científica y oceanográfica.

El primero de los buques debe ser entregado en 16 meses, el segundo en 20 y el último en 22. Está previsto que presten asistencia a siete países africanos del área: Namibia, Angola, Congo, Zaire, Gabón, Guinea Ecuatorial y Camerún, tras un acuerdo entre sus respectivos gobiernos.

Astilleros Cardama entregó el pasado mes de mayo el remolcador *EPI Sucesso* a la naviera angoleña Epinosul, para apoyo al atraque de buques petrolíferos y portacontenedores en el puerto de Luanda.

El 23 de julio Cardama recibió en subasta notarial la adjudicación del patrullero danés que constrúan los astilleros Montajes Cíes para la Dirección de Pesca de Dinamarca. Se trata de un buque de 61 m de eslora y 11,2 de manga, especialmente preparado para misiones de vigilancia pesquera, rescate y lucha contra la contaminación marina, y al que le restan cuatro meses de trabajo para su finalización.

A. P. P.



Petición de mejora de competitividad de los puertos

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha mostrado su preocupación por el proyecto de ley aprobado en marzo de 2009, cuyo resultado es insatisfactorio para las empresas navales españolas, ya que no surge del resultado de un consenso con amplio apoyo parlamentario, lo que resulta perjudicial para las navieras y sus clientes en el apartado de las tasas de tráficos españoles no peninsulares intraeuropeos.

Se señala además que la ley deja excesiva libertad a cada autoridad portuaria en la fijación de las tasas y no incluye ningún avance hacia una mayor eficacia en la regulación del servicio estiba.

El puerto de Gijón duplicará su capacidad receptiva

El puerto de Gijón duplicará su capacidad a partir del presente año, después de cinco de complejas obras. Con esta ampliación el principal puerto del Principado de Asturias se orienta decididamente hacia la diversificación de tráficos siguiendo las directrices de la política marítima europea.

Entre los objetivos perseguidos se encuentran el de asentarse como primer puer-

to granelero de España, el fomento de la intermodalidad, la activa puesta en marcha de la autopista del mar en el arco atlántico, la aplicación de las últimas tecnologías y el I + D + i.

Los beneficios económicos y sociales esperados con la ampliación alcanzarán a toda la región y el norte de Castilla y León, sin descuidar la atención que el puerto ha venido mostrando hacia sus relaciones con la ciudad en las últimas tres décadas.

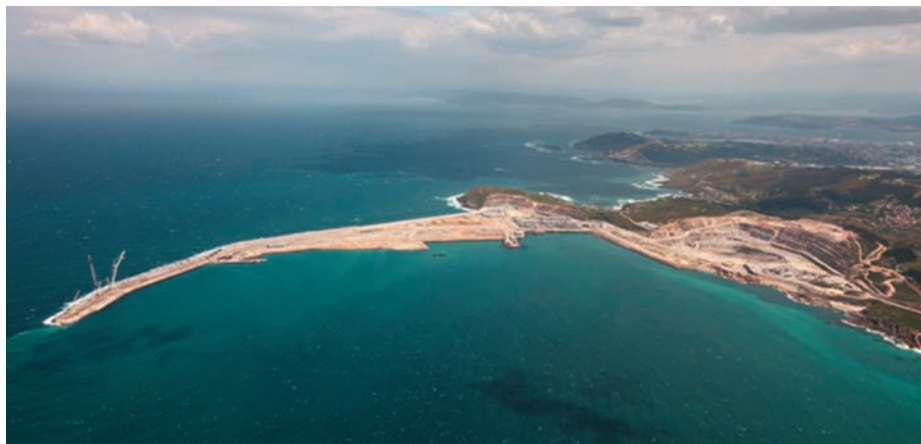
Esta ampliación ha sido calificada como la más compleja obra de ingeniería emprendida en Europa, ya que las instalaciones de abrigo y protección deberán ser capaces de soportar olas superiores a los trece metros de altura.

J. C. P.

Puerto exterior de La Coruña

La Autoridad Portuaria de La Coruña ha cerrado un acuerdo con el organismo público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, para avalar el préstamo necesario de financiación de la obra que aún falta por ejecutar en el futuro puerto exterior de La Coruña, en punta Langosteira.

A falta de ajustes finales, la cuantía que solicitará la Autoridad Portuaria coruñesa



Estado de las obras del nuevo puerto en mayo 2010. (Página web Autoridad Portuaria La Coruña).

será de 230 millones de euros. El pliego técnico de finalización de las obras incluye la construcción de un contradique, para protección de las operaciones en la lámina de agua interior, que ha sido rebautizado como «nuevo dique del oeste». El proyecto se ha enfrentado a un sobrecoste a lo largo de los casi cinco años que llevan ejecutándose las obras. Fue adjudicado el 20 de diciembre de 2004 por un monto inicial de 429 millones de euros. Ya en abril de 2009, la Autoridad Portuaria reconoció un incremento del 27 por 100, lo que suponía un coste de 544,8 millones de euros. Los últimos datos dados a conocer en julio de 2010 elevan el coste previsto a 862 millones de euros, que será aportado principalmente por inversión pública estatal y por aportaciones de la Unión Europea.

El proyecto incluye, principalmente, la construcción de un dique de abrigo de 3.360 m de longitud total y tres alineaciones, y un contradique de 579 m, que conforman una dársena de 230 hectáreas de agua abrigada y una anchura de bocana superior a los 850 m. También está prevista la construcción de un muelle transversal a la costa de 900 m de longitud con calados comprendidos entre 22 y 16 m, y la creación de 143 hectáreas de explanadas, de las que 91 serán en terrenos ganados al mar.

La ampliación a estas nuevas instalacio-

nes del puerto de La Coruña está motivada por la inexistencia de suelo, y por tanto nula capacidad de ampliación de las instalaciones actuales; también se conseguirá una mejora medioambiental, ya que a la nueva dársena se llevarán los tráficos de graneles líquidos (principalmente crudo) y sólidos (carbón y cereales) que afectan gravemente a la calidad medioambiental de la ciudad.

Las nuevas instalaciones tendrán cuatro puntos de atraque para petroleros de hasta 300.000 TPM y 24,5 m de calado, y tres muelles de 576 m (22 m de calado), 230 m (18 m de calado) y 749 m (16 m de calado), especialmente preparados para descarga de graneles sólidos.

Por otra parte, en abril de 2010 se adjudicó, por 57,5 millones de euros, la construcción del ramal de autovía de 5.082 m que unirá las instalaciones portuarias con la autopista AG-55 La Coruña-Carballo y con la autovía A-6 Madrid-La Coruña.

Con independencia, está previsto acometer la conexión ferroviaria de las nuevas instalaciones portuarias a la red nacional para poder alcanzar la intermodalidad portuaria y permitir trasladar eficazmente a la nueva dársena tráficos tan significativos como los de cereales o los de carbón para las centrales térmicas.

Centenario del puerto de Ferrol

El 26 de agosto, el puerto de Ferrol ha celebrado los actos centrales de su centenario. La Autoridad Portuaria Ferrol-San Ciprián celebra este aniversario porque fue el 26 de agosto de 1910 cuando se constituyó la Junta de Obras del Puerto de Ferrol, organismo antecesor de la actual Autoridad Portuaria.

Los actos de ese día central han contado con la recepción en el muelle de Curuxeiras del crucero *Spirit of Adventure* de la naviera Saga Shipping, la presentación del libro de María Sande *Presidentes del Centenario* en la Fundación Caixa Galicia y la colocación de una placa conmemorativa en el edificio sede de la Autoridad Portuaria. Durante todo el día se ha celebrado un concurso de dibujo infantil para que los niños participantes presentaran su visión del puerto y de la ría de Ferrol.

También, en la sala de exposiciones del puerto, se ha inaugurado la muestra «Centenario del Puerto de Ferrol», que estará abierta del 27 de agosto al 19 de septiembre, y donde

a través de numerosos paneles explicativos y fotografías se da a conocer la evolución del puerto ferrolano. En esos paneles, la exposición recuerda el origen del puerto de Ferrol, su evolución durante los siglos XVIII, XIX y XX, los datos de su última expansión con el puerto exterior, la importancia del puerto para la economía y el turismo, los faros del sistema portuario, la seguridad portuaria, la tecnología, el medio ambiente y el cuidado del patrimonio cultural, y las actuaciones del puerto en beneficio de los ciudadanos. Con anterioridad, entre el 26 de abril y 21 de mayo, la sala había presentado la exposición sobre señales marítimas con el título «Faros, la luz nunca debe apagarse».

Proyecto de mejora de la navegabilidad de la ría de Ferrol

La Autoridad Portuaria Ferrol-San Ciprián va a acometer el próximo año la mejora de la navegabilidad en la ría de Ferrol.

El proyecto consiste básicamente en la mejora de los calados de la canal de entrada de la ría, donde se han encontrado cuatro agujas de pequeñas dimensiones de material granítico, y varias zonas que requieren un aumento de calado en las proximidades del Castillo de La Palma.

El proyecto pretende tres actuaciones diferenciadas: la eliminación de las agujas graníticas detectadas (estimadas en 28 m³ de materiales), la limpieza de las piedras acumuladas fuera de la canal (estimadas en 690 m³) y el dragado de diversos bancos de arena (un total de 1.800 m³). No está previsto realizar voladuras: las agujas se cortarán con perforaciones manuales, las acumulaciones de piedra se retirarán con draga de cuchara y las de arena con draga de cuchara o de succión.

Estas actuaciones nacen de las comprobaciones efectuadas en la canal de entrada por los buques hidrógrafos del Instituto Hidrográfico de la Marina, que ya en 2005 señaló que en algunos puntos dentro de la



Sede de la Autoridad Portuaria de Ferrol. (Foto: A. Pintos).



Buque metanero *Iberica Knutsen* entrando en la Ría de Ferrol 16-agosto-2010. (Foto: A. Pintos).

canal de entrada a la ría la sonda era menor de los doce metros que se habían establecido en los dragados efectuados en 1990.

El BOE del pasado 12 de junio abrió el periodo de información pública y estudio de impacto ambiental del proyecto, para permitir que tanto colectivos e instituciones como particulares presenten las alegaciones y observaciones oportunas al proyecto. Las deficiencias señaladas no constituyen un peligro para la navegación de grandes buques, ya

que la canal de entrada actual garantiza la seguridad en la navegación de buques como grandes cruceros o metaneros, que son ya asiduos en la ría. Sin embargo, la Autoridad Portuaria ha decidido acometer los trabajos para mejorar esas condiciones de seguridad. Está previsto que las obras puedan iniciarse en el último cuatrimestre de 2011.

A. P. P.





Modificación de la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento marítimo

Por R. D. 765/2010, de 11 de junio, se modifica el R. D. 1217/2002, de 22 de noviembre, por el que se determinan la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo. La modificación viene motivada por los cambios en la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, que adscribe la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo a la Secretaría General de Transportes, a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Por ello, el R. D. 765/2010 sustituye la figura del subsecretario de Fomento por el secretario general de Transportes en el apartado b) del artículo 4, y en los apartados 2 y 3 del artículo 8 del R. D. 1217/2002.

Campaña de Seguridad en la náutica de recreo

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima presentó en todo el litoral la Campaña de Seguridad en la náutica de recreo para el verano 2010. La campaña buscaba reforzar la cultura de prevención y la seguridad en la mar gracias a la información, concienciación y sensibilización de los ciuda-

danos ante los riesgos potenciales de la mar.

Durante el verano de 2009 Salvamento Marítimo atendió un total de 1.103 emergencias relacionadas con embarcaciones de recreo, lo que representa un 62 por 100 del total del pasado año.

También, aprovechando la presentación de la campaña, se llevó a cabo el reposicionamiento de parte de la flota de buques de salvamento. Así el 12 de julio se presentó en el puerto de Villanueva i la Geltrú, Barcelona, la embarcación de intervención rápida *Salvamar Alonso Sánchez*. Sus características son: 14,4 m de eslora, 4,4 de manga, 0,8 de calado, dos motores de 450 CV cada uno y velocidad máxima de 32 nudos.

Se decidió esta nueva ubicación por el elevado tráfico de embarcaciones de recreo y de pesca que navegan en esta franja costera. De esta forma se acortarán los tiempos de respuesta para atender a las numerosas emergencias y peticiones de asistencia en esta zona.

Por su parte, el 21 de julio se presentó en Ceuta la embarcación de intervención rápida *Salvamar Gadir*, que sustituye a la anterior *Salvamar El Puntal*. La nueva embarcación tiene mayores prestaciones que la anterior. Sus características son: 20 m de eslora, 5,6 de manga, uno de calado, dos motores de 1.250 CV cada uno y velocidad máxima de 34 nudos.



Salvamar Alonso Sánchez. (Página web SASEMAR).

Botadura de nuevos remolcadores para Salvamento Marítimo

Los astilleros Boluda, en sus instalaciones de Valencia, han botado dos de los tres remolcadores de altura que construyen para Salvamento Marítimo. El día 24 de junio se botó la primera de las unidades, *Sar Mastelero*, el 5 de julio el *Sar Gavia* y próximamente lo será la tercera unidad, *Sar Mesana*. Los buques son gemelos de los cuatro anteriores entregados en 2007 y 2008: *María de Maeztu*, *María Pita*, *María Zambrano* y *Marta Mata*.

Sus características principales son: desplazamiento de 900 t, 39,7 m de eslora total, 12,5 de manga, 4,2 de calado, propulsión con dos motores diésel Anglo Belgian Corporation de 2.545 CV cada uno, dos propulsores azimutales Schottel, velocidad máxima de 13 nudos, hélice transversal de posicionamiento en proa y 6.000 millas náuti-

cas de autonomía. Su capacidad de remolque es de una potencia de tracción máxima a punto fijo de 60 toneladas.

Cuentan además con una embarcación auxiliar *Weedo 710* de 7,1 m de eslora y 2,9 de manga, que está especialmente diseñada para actuar en rescates de personal y para trabajos con barreras anticontaminación.

Disponen de sistema contra incendios con dos bombas con capacidad total de 3.000 m³ por hora, tanques para espuma y sistema de lucha anticontaminación con tanques de dispersante y capacidad de montaje de barreras de contención.

Según lo previsto, el *Sar Mastelero* operará en el sur de España, el *Sar Gavia* en la zona norte de Galicia y el *Sar Mesana* en el Levante peninsular.

Las tres unidades han supuesto una inversión de 37,8 millones de euros.

A. P. P.



Análisis de las condiciones de mar en Galicia

A primeros del mes de junio se puso en marcha un nuevo proyecto, conocido como iRobot Seaglider, que permitirá el estudio de las condiciones de la mar en Galicia. Se trata de un planeador submarino que barre el litoral de Galicia, desde la zona costera hasta las ochenta millas náuticas, y proporciona en tiempo real datos sobre las condiciones oceánicas. El artefacto tiene capacidad para sumergirse hasta los mil metros de profundidad; al emerger a superficie actualiza su posición con un GPS y transmite los datos acumulados sobre temperatura del agua, salinidad, densidad, turbidez, contenido en clorofila y velocidad de las corrientes.

Con estos datos se podrán estudiar los cambios de las condiciones físicas que se registran en la plataforma continental en la época del



iRobot Seaglider. (Foto: página web CSIC)

afloramiento. Éste es el fenómeno responsable de la productividad pesquera al elevar hacia la superficie las aguas profundas, que son más frías y ricas en nutrientes.

El planeador mide dos metros de largo, tiene un peso de 52 kilos y autonomía entre seis y siete meses. El dispositivo carece de hélices, no necesita combustible, lleva una batería para alimentar sus sensores de bajo consumo, y los cambios de profundidad los realiza gracias a los cambios de densidad respecto al agua, al inflar y desinflar con aceite un globo interno. En el proyecto participa el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo (del Consejo Superior de Investigaciones Científicas) y la universidad británica de East Anglia.

Los planeadores submarinos empiezan a utilizarse habitualmente, y ya el pasado año las aguas españolas en Galicia fueron el punto de llegada elegido por el artefacto submarino planeador RU27 *Scarlett Knight* (*Caballero Escarlata*), que cruzó el Atlántico entre las costas de Nueva Jersey y España, entre el 27 de abril de 2009 y el 3 de diciembre del mismo año, recogiendo datos de la calidad del agua, temperatura, salinidad y plancton.

Seminario de ecología marina en Ferrol

Entre los días 9 y 15 de agosto, el Instituto de Investigaciones Científicas y Ecológicas (INICE) ha organizado en Ferrol un seminario de ecología marina y terrestre. Las actividades, dirigidas preferentemente a personal docente, han incluido visitas a los diferentes lugares de interés medioambiental próximos a Ferrol y la recolección de muestras animales y vegetales para su estudio en laboratorio. El seminario ha incluido charlas-coloquio sobre «La ecología en Galicia», «Las características físico-químicas de la Ría de Ferrol», «Manejo de tablas de mareas y distribución batimétrica», «Técnicas de preparación y conservación del material», «Contaminación oceánica», y «Cultivos marinos». Las visitas guiadas se han realizado a la ría de Ferrol, al Parque Natural de Las Fragas del Eume, al Jardín Botánico de Puente deume y Pinar de La Magdalena, a las lagunas y dunas litorales de Doniños y Valdoviño y a los polígonos de cultivos marinos en Lorbé.

También se realizaron diversas actividades, como preparación de algarios, recogida de muestras marinas con draga de arrastre y malla de plancton y preparación de las muestras recogidas.

A. P. P.





Acuerdo de investigación entre España y Argelia

El Instituto Español de Oceanografía y el Centro Nacional Argelino de Investigación y Desarrollo de la Pesca y la Acuicultura han firmado un acuerdo de investigación en materia de biología y evaluación de recursos pesqueros en acuicultura y en otros asuntos de interés compartido. El IEO, con el apoyo financiero de la Agencia Estatal de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), ha realizado recientes programas de formación para los investigadores argelinos y campañas de evaluación a bordo del buque oceanográfico *Vizconde de Eza*.

Los caladeros exteriores, indispensables para la flota pesquera

Con buena parte de los caladeros propios sobreexplotados o en proceso de recuperación, una flota con una capacidad por encima de las posibilidades reales de pesca y una demanda interior también muy superior a las capturas en aguas de los países miembros, los acuerdos con terceros países, así como la presencia de barcos comunitarios en aguas reguladas por las Organizaciones Regionales de Pesca constituyen dos instrumentos fundamentales en el conjunto de la Política Pesque-

ra Común. Dicha política es especialmente importante para la flota pesquera española, que tiene en la actualidad más de 400 barcos y de donde proceden dos terceras partes de las capturas.

Ante el duro recorte de los fondos para estos fines, hecho por Bruselas en la última década, y el nuevo planteamiento de una distribución de los costes, Cepesca reclama un impulso a la política de acuerdo con terceros países y mayores controles sobre las pesquerías ilegales.

El sector estima que las ayudas para el desarrollo de esos caladeros deben ser aportadas por la Comisión, aunque los armadores asumen que deben abonar una parte de los costes para acceder a los caladeros en función de las posibilidades de pesca.

J. C. P.

Control de acceso de buques de terceros países

El BOE núm. 185 (31 de julio) publica la Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio, para el control de acceso de buques de terceros países, operaciones de tránsito, transbordo, importación y exportación de productos de la pesca para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

(pesca IUU en sus siglas inglesas). Se trata de regular la aplicación en España del reglamento de la Unión Europea CE núm. 1005/2008, de 29 de septiembre de 2008, que recoge la serie de normas por las que se rige el acceso, el desembarque y el transbordo de productos pesqueros en puertos comunitarios de los buques pesqueros que enarbolan pabellón de terceros países, así como el tránsito, importación, transporte y transformación de productos pesqueros en un Estado distinto del de abanderamiento antes de entrar en la Unión Europea. También se aplican estas normas a las capturas de los buques comunitarios que vayan a exportarse a terceros países con los que previamente se hayan formalizado acuerdos.

Básicamente, la norma exige la presentación de un certificado de captura como requisito previo a la introducción de los productos de la pesca en la Unión Europea y a la exportación de capturas de buques comunitarios a terceros países que lo requieran. El certificado debe contener la información que demuestre la legalidad de los productos y debe estar validado por el Estado de abanderamiento de los buques pesqueros que llevaron a cabo la captura del pescado. Por ello, la Orden publicada establece las condiciones de acceso a puerto aplicables a los buques pesqueros de terceros países, el control de la entrada y salida de los productos pesqueros, y marca los procedimientos y documentación necesaria para llevar a cabo las actividades descritas.

Los puertos españoles autorizados para operaciones de desembarque y transbordo de productos de la pesca y la prestación de servicios portuarios para los buques pesqueros de terceros países son: Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Ribeira, Puebla del Caramiñal, Villagarcía de Arosa, Marín, Vigo, Huelva, Cádiz, Barbate, Algeciras, Málaga, Almería,

Cartagena, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

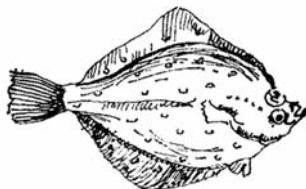
Reserva marina de Cabo Palos-Islas Hormigas

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y la Comunidad Autónoma de Murcia, han acordado prorrogar el actual convenio de colaboración entre ambas administraciones para la gestión compartida de la Reserva Marina del entorno de Cabo Palos e Islas Hormigas. El Convenio inicial había sido firmado el 11 de julio de 2006, y la prórroga ahora acordada se extiende por un periodo de cuatro años hasta el 11 de julio de 2014.

La zona fue declarada Reserva Marina en 1995. Se extiende desde el Cabo de Palos hacia el noreste con una superficie de 1.898 hectáreas, con forma rectangular, e incluye una zona circular de reserva integral centrada en el faro de Isla Hormiga con un radio de media milla. En el interior de la reserva se encuentra parte del propio Cabo de Palos, los bajos de la Testa, Piles, de Dentro y de Fuera, y el conjunto de las Islas Hormigas, formado por los islotes de La Hormiga, La Losa y El Hormigón.

Sus fondos son una muestra del litoral mediterráneo, con praderas de posidonia oceánica, y diversas especies marinas de interés comercial entre las que destacan el dentón, mero, lubina, dorada, lecha, bonito y melva. La reserva cuenta con embarcaciones de apoyo para el control de la zona y con un pequeño centro de visitantes.

A. P. P.





Dos valencianos obtienen el tercer puesto en la regata del Campeonato del Mundo de Vela adaptada para ciegos

La tripulación del Club Náutico «Un Mar Sin Barreras», formada por Manuel Gimeno y Federico Giner, dos personas con discapaci-

dad visual, ha logrado el tercer puesto en el Campeonato Mundial de Vela para personas con discapacidad visual celebrado en el lago Di Garda, Italia, a primeros de julio. El primer y segundo puestos de la regata fueron para las tripulaciones que representaban a Italia. De este modo, el Club Náutico «Un



Mar Sin Barreras» es la única tripulación española que se clasifica para el Campeonato Mundial de Vela para personas con discapacidad visual de 2011, en Australia, en la categoría de ciegos totales.

Los tripulantes han declarado: «Esta victoria supone un gran orgullo para nosotros, ya que la práctica de este deporte ayuda a la integración social de nuestro colectivo y demuestra nuestra capacidad de lograr aquello que nos proponemos», y han aprovechado esta ocasión para volver a reclamar apoyo institucional para sus actividades. «Actualmente no contamos con financiación ni apoyo logístico para nuestros entrenamientos, a excepción de la cesión de los amarres para las embarcaciones de la Federación de Deportes Adaptados (FESA) que nos ha hecho la Marina Real Juan Carlos I de Valencia, a la que estamos muy agradecidos».

Los integrantes del Club Náutico «Un Mar Sin Barreras» han querido destacar: «Salimos adelante gracias al único esfuerzo de nuestras familias, amigos e integrantes del Club, que incluso nos financian los despla-

mientos y el alojamiento durante las competiciones. Ni siquiera disponemos de boyas sonoras para realizar los entrenamientos; es un amigo el que desde una lancha nos da gritos para que nos podamos ubicar en el mar, por lo que al llegar a los campeonatos utilizamos las primeras jornadas para habituarnos a este sistema».

En las Paraolimpiadas de Londres 2012 la vela para ciegos se constituirá por primera vez como modalidad deportiva olímpica. Por ello, los miembros del club esperan estar entre los representantes españoles de los deportistas náuticos.

Regatas en el Club de Yates de la OTAN en Nápoles

El Naples NATO Yacht Club celebró el pasado día 5 de septiembre sus más tradicionales competiciones de vela ligera: la Regata de Almirantes y la Regata de las Naciones, ambas para personal destinado en los diversos cuarteles generales OTAN en la zona de





Nápoles (JFC, MC, STRIKEFORNATO, SUBSOUTH, MARAIRNAPLES) y sus familias.

La más antigua, la Regata de las Naciones, celebraba su vigésima edición con la participación de equipos, compuestos por tres tripulaciones cada uno, de España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Reino Unido y Turquía. Realizaron tres regatas individuales y una por relevos, especialmente simpática y disputada.

Nuestro equipo español alcanzó un meritorio tercer puesto tras Estados Unidos e Italia.

Ésta fue la participación española: capitán de fragata José Delgado (Perrique) con su hijo Carlos como proel; Federico y Fernando Aláez (hijos del coronel de Infantería de Marina Octavio Aláez) y CC Enrique Pomares con Luis (hijo del capitán de fragata Luis Gómez de Olea).

La Regata de Almirantes —para oficiales generales acompañados de un proel de su elección— celebraba su cuarta edición y contó con 13 tripulaciones pertenecientes a Alemania, España (2), Estados Unidos (5), Italia, Reino Unido (3) y Turquía. En esta ocasión España, con el almirante Carlos

Tortosa y el capitán de corbeta Enrique Pomares, obtuvo el primer puesto, seguida de la tripulación italiana del almirante Gemigniani. Estados Unidos ocupó los tercer y cuarto puestos, con las tripulaciones del GB Lowe y el almirante Fitzgerald. La segunda tripulación española contaba con el general de brigada (EA) José García-Fontecha, pero el aparejo de la escota de la mayor se le rompió durante la fase clasificatoria y no pudo participar en la regata final.

Tras la comida bufé, el almirante Fitzgerald, comandante del JFC de Nápoles y de las Fuerzas Navales USA en Europa, y Daniela Datillo, secretaria del Club de Yates, entregaron los trofeos a los primeros clasificados.

El Naples NATO Yatch Club, afiliado a Federación Italiana de Vela, es una organización sin ánimo de lucro constituida por personal militar y civil de países miembros de la OTAN destinado en los cuarteles aliados en el área de Nápoles. Su fin principal es promover el deporte de la vela con variadas actividades recreativas; para ello mantiene una flotilla de barcos, proporciona puntos de amarre a yates privados, organiza regatas y participa en eventos deportivos nacionales e internacionales.

La Escuela Naval Militar y el Club de Yates de Bayona organizan la XXV Edición de la Regata Príncipe de Asturias

El Monte Real Club de Yates de Bayona, junto a la Escuela Naval Militar de Marín, se ha encargado de organizar la XXV Edición del Trofeo Príncipe de Asturias-Gran Premio Caixa Galicia, en el que han participado 85 embarcaciones agrupadas en siete clases diferentes.



En la clase ORC 0 participaron 11 de las mejores unidades del circuito gallego, las más grandes de la flota; en el Grupo 1, la Oficina de Regatas confirmaba la participación de 15 barcos; en ORC 2, 25 veleros; en ORC 3, cinco barcos; en ORC Especial, 10 embarcaciones; en Clásicos, siete balandros, y en la Ladies Cup, los seis cruceros de la Escuela de Vela Caixa Galicia. Desde el 2 al 5 de septiembre se disputaron el denominado Gran

Premio Caixa Galicia, en la Regata Príncipe de Asturias, que cumple sus 25 años de celebración consecutiva. Esta edición es también prueba valedera para el Campeonato de España de Cruceros ORC.

Esta regata, que ha llenado de grandes momentos las páginas de la historia náutica española, se caracteriza por ser una competición muy técnica, con varias jornadas de pruebas en las que se realizan los clásicos bastones, es decir, recorridos entre boyas montados al viento.

Los favoritos cumplieron y no fallaron el último día de la regata, aunque fuese por la mínima diferencia. En el Grupo ORC 0, el *Castrosua-Carsa* se llevó el Trofeo Príncipe de Asturias-Gran Premio Caixa Galicia con cuatro puntos. El *Solventis* venció en ORC 1. En ORC 2 fue Pedro Campos, con el *Movistar*. En ORC 3 mandó también desde el primer día el *Andarivel*, con ocho puntos.

Los ORC Especial navegaron una costera con recorrido acortado para garantizar la manga. El pequeño *Pitoucho* fue el gran vencedor, con seis puntos. En los Clásicos fue el *Calua*, con 10 puntos.

Durante el transcurso de este XXV Trofeo Príncipe de Asturias se celebró la entrega de los Premios Nacionales de Vela «Terras Gauda», en un acto emotivo y de reconocimiento hacia los valores de la vela española. Como mejor club del año el jurado designó a la Comisión Naval de Regatas de la Armada, precursora del deporte de la vela y promotora de veleros de competición, algunos de ellos míticos por sus excelentes resultados, como los *Aifos*, *Sirius*, *ETEA* o *Mirfak*. El capitán de navío Marcial Gamboa, comandante-director de la Escuela Naval Militar, fue el encargado de recoger este premio en representación de la Comisión de Regatas de la Armada.



Cultura Naval

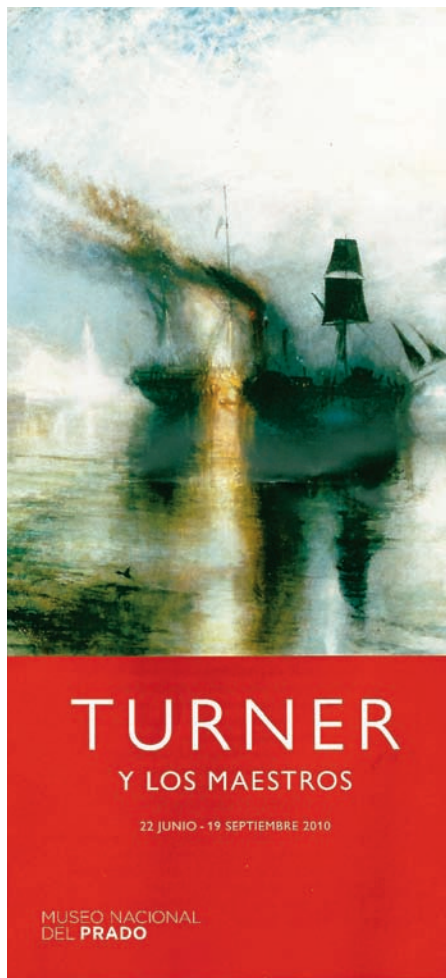
EXPOSICIÓN «TURNER Y LOS MAESTROS»

Del 22 de junio al 19 de septiembre de 2010 se celebró en el Museo del Prado la exposición «Turner y los maestros», en la que se mostraron unos 80 cuadros del pintor británico Joseph Mallord William Turner y de otros pintores anteriores y contemporáneos, cuyas obras habían sido estudiadas en detalle por el propio Turner.

Nacido en Londres el 23 de abril de 1775, Turner fue hijo de un barbero y comerciante en pelucas, y de un ama de casa que falleció en un hospital psiquiátrico cuando el pintor contaba 29 años. Desde muy joven destacó por su afición al dibujo y la pintura, y en 1786 firmó sus primeros dibujos de los que se tienen conocimiento. Ingresó como estudiante en la Royal Academy en 1789, donde su director animaba a los alumnos a que analizaran las obras maestras de sus predecesores, lo que seguramente caló muy hondo en Turner porque, manteniendo un estilo propio y

personal, toda su vida estudió las obras de otros pintores de su tiempo y de épocas pasadas. En 1790 expuso su primera acuarela en la Royal Academy, de la que fue nombrado miembro en 1802. A partir de entonces efectuó numerosos viajes por toda Europa, en los que estudió las obras de grandes pintores, realizó exposiciones, dio conferencias y pintó gran cantidad de cuadros, hasta 1851, en que con 76 años falleció en Chelsea y fue enterrado en la catedral londinense de San Pablo.

La exposición celebrada en el Prado consistió en mostrar obras de Turner junto a las de aquellos pintores anteriores o contemporáneos a los que había estudiado, y en los que muchas veces se había inspirado para realizar su obra. En estas comparaciones, a veces se dejaba traslucir una velada influencia de aquellos pintores en Turner, y en otras, sin perder su particular estilo y su personal forma de tratar la materia y dar las pinceladas



das, Turner se ajustaba al diálogo compositivo del cuadro que le servía de modelo, a modo de personal copia del viejo cuadro (cosa que por otra parte han hecho todos los grandes maestros de la pintura a lo largo de la historia).

Los cuadros de la muestra se presentaban por parejas, tríos, e incluso grupos de cuatro, en los que al menos uno siempre era de Turner y el resto de otros maestros. Y en este aspecto, Turner tuvo en su punto de mira a pintores de todas las épocas y todos los luga-

res, por lo que al lado de sus cuadros figuraban obras de Canaletto, Claudio de Lorena, Constable, Cuyp, David Wilkie, Gainsborough, Gaspar Dughet, Louthembourg, Poussin, Rafael, Rembrandt, Richard Wilson, Rubens, Ruysdael, Teniers, Tiziano, Van de Velde, Veronés, Watteau y otros.

En esta confrontación de cuadros los temas eran muy variados, pero destacaba uno al que Turner era muy aficionado: la mar. Turner fue el pintor de las tormentas en la mar, de los naufragios, y también de las mares en calma matizadas por la luz ambiental. Y junto a la mar y los barcos, en la exposición también había cuadros dedicados a las gentes de mar, a los pescadores y a las escenas de puertos. Entre las obras expuestas de Turner con la mar como protagonista o como telón de fondo se mostraban las siguientes, citadas por orden alfabético: *Arenal de Calais, marea baja*, *pescadores recogiendo cebo* (cuadro de gran formato, de composición muy sencilla y ambiente magistral); *Barcos de pesca conduciendo un buque averiado a Port Ruysdael*; *Cascos de barcos en el Tamar: crepúsculo*; *El declive del imperio cartaginés* (escena portuaria llena de luz y ambiente); *El Puente de los Suspiros*, *el Palacio Ducal y La Aduana de Venecia*. *Caneletto pintando*; *La batalla de Trafalgar, 21 de octubre de 1805* (con un enorme navío *Victory* ocupando casi todo el cuadro de gran formato); *Naufragio de un carguero*; *Paz. Entierro en el mar* (cuadro que ilustraba el folleto de la exposición, y que hacía referencia al entierro de *Wilkie en la mar, cerca de Gibraltar*); *Port Ruysdael*; *Salida del sol a través de la bruma: pescadores limpiando y vendiendo pescado*; *Un barco encallado*; *Vapor frente a la bocana de un puerto haciendo señales en aguas poco profundas y guiándose por la sonda*, y *Venecia desde el pórtico de la Madonna della Salute*.

Fue una magnífica exposición, que sirvió para hacer un amplio recorrido por la pintura de Turner a lo largo de su vida, y para dar a conocer muchas de sus mejores obras, que hasta la fecha nunca habían sido expuestas en España.

M. G. F.

PRESENTACIÓN DEL TOMO II DE LA *HISTORIA MILITAR DE ESPAÑA*

El pasado día 7 de junio del año en curso, en el incomparable marco del Salón de Embajadores del Palacio de Buenavista, sede del Cuartel General del Ejército, se presentó el Tomo II, «Edad Media», de la *Historia Militar de España*, el cual está dirigido por el insigne medievalista y académico de la Real Academia de la Historia Miguel Ángel Ladero Quesada.

Como ya saben los lectores de esta REVISTA, la obra presentada es fruto de la colaboración entre la Real Academia de la Historia y la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), y el conjunto de ella está dirigido por Hugo O'Donnell, duque de Tetuán, que a su condición de oficial de la Infantería de Marina (R) y a la de académico une la de vicepresidente de la citada Comisión.

Presidió el acto que reseñamos el jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra, general de ejército Fulgencio Coll Bucher, que estuvo acompañado en la mesa presidencial por el almirante Rafael Sánchez-Barriga Fernández, presidente de la CEHISMI, los académicos Martín Almagro Gorbea, autor del Tomo I de esta *Historia*, en representación de su Institu-

ción, Miguel Ángel Ladero Quesada y por el duque de Tetuán.

Tomaron la palabra todos los componentes de la mesa y además el almirante Sánchez-Barriga, tras pronunciar las suyas, se la cedió al capitán de navío José María Blanco Núñez, secretario general de la CEHISMI, coordinador técnico de esta obra y coautor de uno de los capítulos de este tomo, para que explicase algunos detalles de la labor desarrollada, dado que en ese día pasaba, por imperativos de la edad, a la situación de retirado.

Asistió más de un centenar de personas, entre ellas todos los componentes de la Comisión Española de Historia Militar, académicos de la Real de la Historia, generales, almirantes y dos ex presidentes de la citada CEHISMI.

En las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de julio del presente año encontrarán una recensión de este recién presentado Tomo II.

E. C.



LOS MÉDICOS TAMBIÉN HACEN ESCULTURAS.
ANTONIO DEL CASTILLO RODRÍGUEZ,
CORONEL MÉDICO DE LA ARMADA Y ESCULTOR

No hace mucho acudimos a un hospital para acompañar a nuestros hijos con motivo de la operación de un nieto. A esa cita acudieron también nuestros consuegros. El abuelo de la «parte contraria» había cogido a la entrada del centro sanitario una revista de las habituales sobre temas relativos a la medicina y que también incluyen como complemento algunos artículos de carácter social y cultural. En esta ocasión el título de la crónica se titulaba, más o menos, «Los médicos también saben escribir», aludiendo, sin duda, no a lo que hacen al extender una receta, sino a su no despreciable calidad literaria. Y describía como ejemplo al famoso novelista Frank G. Slaughter.

El señor Slaughter nació en Washington en 1908, falleciendo en 2001; estudió medicina en el hospital Riverside de Jacksonville, participó como tal en la II Guerra Mundial y vendió más de 60 millones de ejemplares de sus novelas. Entre sus títulos más conocidos podemos citar: *Nadie debería morir*, *Cirujano del aire*, *Hospital de sangre*, *La Venus del cuadro* y *La dama de Florida*.

Otro famoso escritor, William Somerset Maugham, nació en París en 1874 y falleció en Saint-Jean-Cap-Ferrat, Niza, en 1965 a los 91 años. Estudió Medicina en el St. Thoma's Hospital y ejerció hasta 1897, año en que publicó su primera novela, *Liza de Lambeth*, que alcanzó un gran éxito, dedicándose entonces al mundo literario. Entre sus obras podemos destacar: *Servidumbre humana* (1915), *El velo pintado* (1925) y *El filo de la navaja* (1946).

Y otro más, Sir Arthur Conan Doyle, nació en Edimburgo (Escocia) en 1859 y murió en Crowborough (Inglaterra) en 1930. Estudió Medicina en la Universidad de Edimburgo desde 1876 a 1881, año este último en que se hizo médico naval, recibiendo su doctorado en 1885. En 1882 se trasladó a Portsmouth donde instaló una clínica, y como no le fue bien se dedicó en sus tiempos libres



a escribir historias. En 1891 ejerció de oftalmólogo, también sin gran éxito, dedicándose a fondo a escribir. Creó el famoso personaje de Sherlock Holmes. Escribió además novelas históricas, como *La guerra de los Bóers* (1900) y *La guerra en el sur de África*, causas y desarrollo (donde justifica la presencia de Inglaterra), que según su opinión fue la causa de su nombramiento como Sir.

Pero no pensemos que el don de la escritura en determinados doctores sólo se producía en el mundo anglosajón. En España hemos tenido —y seguimos teniendo— ilustísimos médicos que han dejado un legado literario que no tiene nada que envidiar a los nombrados. En la obra de Juan Arencibia de

Torres, *Diccionario biográfico de literatos científicos y artistas militares españoles* (Editorial E y P Libros Antiguos S. L., 2001) se citan nada más y nada menos que 40 médicos, pertenecientes a los tres ejércitos, que fomentaron la cultura literaria de forma notable. Podemos citar, por ejemplo, a eminencias como Santiago Ramón y Cajal, capitán de Sanidad Militar, y Antonio Vallejo-Nájera, coronel del mismo Cuerpo.

Pero no es sólo en el campo literario donde muchos doctores militares han destacado. Hay otras ramas de las Bellas Artes que se ven agraciadas con la actuación de algunos de nuestros doctores, como es el caso que nos ocupa. Toda esta introducción, por tanto, no ha tenido más fin que justificar el título de este pequeño artículo y poder presentar a nuestro querido amigo Antonio del Castillo Rodríguez que, además de médico en ejercicio, durante muchos años ha sabido aprovechar sus ratos libres de igual forma que los ilustres galenos que hemos nombrado anteriormente, pero en este caso para deleitarnos con sus obras escultóricas.

Antonio del Castillo es un notable escultor del que desconocíamos (hasta



ahora) su obra, tal vez por su modestia y porque ese *hobby* lo ha empleado exclusivamente para utilizar su tiempo fuera de la profesión.

Comienza su inclinación hacia la escultura a edad temprana y asiste a los 14 años a la Escuela de Artes y Oficios de Jaén, donde obtiene un premio de 200 pesetas, nada despreciable en aquella época. Continúa en la citada escuela hasta los 16 años. Estudia Medicina en Granada; más adelante obtiene el título de Medicina Legal y Forense; realiza igualmente su formación como estomatólogo. Durante su destino en Bilbao, en la Comandancia de Marina, acude a un curso de dirección de hospitales y dirige durante algún tiempo el Hospital de Cruces de Bilbao. En Granada conoce a un escultor de reconocido prestigio, López Burgos, y entabla amistad con un ayudante de éste llamado Rafael Mortol, de edad parecida a la de nuestro protagonista y del que aprendió muchas cosas, asistiendo a su taller de Madrid con frecuencia durante tres o cuatro años. Como



anécdota nos comenta que el 23 F le cogió asistiendo a clase con Rafael Mortol.

Antonio desarrolla normalmente su trabajo en una casa de campo situada en la localidad de Valdeconcha, en el provincia de Guadalajara, donde tiene su taller. No tiene una especial inclinación a ningún tema determinado, pero abundan en su obra los cristos, vírgenes y desnudos, realizando igualmente toda clase de escudos nobiliarios, escudos de los buques en los que prestó servicio y reproducciones de escenas obtenidas de un libro de cetrería, algunas de las cuales datan del año

1320. En su familia el único antecedente artístico fue una bisabuela que pintaba.

Las escenas de cetrería son plasmadas con gran fidelidad, donde la ingenuidad y la desproporción priman sobre la perspectiva y el rigor, dándoles un estilo que podría calificarse cercano al *naif*.

Los cristos tallados en madera (utiliza indistintamente caoba, nogal, tilo, aliso y ukola) representan a Jesús después de su muerte; están minuciosamente trabajados, no solamente por la expresión natural del rostro del fallecido, sino por el estudio anatómico, resultado sin duda del profundo conocimiento del cuerpo humano derivado de su profesión. Las imágenes que hemos contemplado de Jesús (y que reproducimos con este texto) son de una gran belleza, aumentada si cabe por un extraordinario realismo. En su casa, sin embargo, también pudimos observar algún cristo con clara inclinación románica.

La Virgen María, trabajada en terracota con el Niño Jesús sobre sus rodillas, es una imagen cuyo rostro expresa sencillez y serenidad, con una leve sonrisa que evidencia la cercanía a su hijo.

Los desnudos de mujer, plenos de belleza, reflejan con perfección la anatomía femenina; están tallados en nogal, con la dificultad añadida de utilizar trozos de madera separados que luego tienen que ensamblarse a la perfección, como hemos comprobado sobre las esculturas originales.

Lo mejor que puede decirse al contemplar estas obras es que hablan por sí solas.

Ha sido para mí una gran satisfacción contemplar la magnífica obra de Antonio del Castillo, que con su contribución artística aumenta sin duda la alta calificación que las personas de la Armada ya tienen en otros campos de las Bellas Artes.



EXPOSICIONES EN EL MUSEO FERROLANO DE HERRERÍAS

El Museo de Herrerías, además de contener la Exposición Nacional de la Construcción Naval (EXPONAV), es sede de diversas exposiciones temporales. Durante parte de este verano, del 12 de junio al 31 de julio, ha sido la sede de la exposición «Torrente Ballester e o mar», dedicada a la presencia del mar en la vida personal y en la literaria del escritor. Un Torrente que en su juventud intentó ser marino, pero la fuerte miopía que padecía le impidió su acceso a la Escuela Naval.

La exposición se dividió en tres bloques principales:

- Uno de grandes paneles reproduciendo las principales páginas escritas por Gonzalo Torrente dedicadas a la mar y a los buques.

- Otra sección con diversas piezas específicas del museo para remarcar la pasión que el escritor sentía por las cosas de la mar.

- Y un tercer bloque con obras de pintura dedicadas a la mar, de diversos autores ferrolanos como Bello Piñeiro, Álvarez de Sotomayor y Máximo Ramos.

El Museo prepara ahora la exposición «Un milagro en la ría», dedicada a las construcciones navales de la factoría Astilleros y Talleres del Noroeste S. A. (ASTANO) fundada en 1941, donde se construyeron un total de 248 buques y artefactos flotantes.

Se estructurará en tres secciones para dar a conocer, a través de planos, documentos, fotografías, piezas originales, herramientas y maquetas, el mundo de la construcción naval de los años 60 y 70 del pasado siglo, que supusieron todo un hito para la industria naval con la construcción en grada de grandes superpetroleros como los *Arteaga*, *Butrón* y *Santa María*. La exposición, con fecha de apertura en octubre, se diseñó inicialmente como exposición temporal. Con posterioridad se ha decidido que va a convertirse en una sección permanente del Museo. De esta forma, la Exposición Nacional de la Construcción Naval contará con una sección específica dedicada al gran astillero de la Ría de Ferrol, cuyas instalaciones pertenecen hoy día a la empresa Navantia.

A. P. P.





Helicóptero SH-60B en la cubierta de vuelo de la fragata *Álvaro de Bazán*.
(Foto: J. Torrecillas Rodríguez),



GACETILLA

Presencia de la Armada en las fiestas de la Patrona de La Palma

Como viene siendo tradición desde hace unos cuantos lustros, la Armada estuvo presente en las Fiestas Lustrales de Nuestra Señora de las Nieves en el día de su entrada triunfal en la ciudad de Santa Cruz de La Palma. En esta ocasión la ceremonia revistió un carácter especial al situarse el patrullero *Cazadora* en la desembocadura del barranco de Las Nieves durante el tiempo que duró el recorrido procesional de la venerada imagen desde la iglesia de la Encarnación hasta su llegada a la Alameda, donde se celebró el tradicional diálogo entre el castillo y la nave, uno de los actos de mayor raigambre y emotividad de estas fiestas.

En la mañana del 18 de julio, correspondiente al domingo de la Semana Grande, el diálogo entre el castillo y la nave volvió a represen-





tarse en presencia de la Señora de La Palma, evocando así la larga tradición marinera de la ciudad de Santa Cruz de La Palma y su condición de Juzgado de Indias en el siglo XVI, tercer puerto del imperio después de Amberes y Sevilla y paso obligado del tráfico marítimo hacia las Indias occidentales.

Existen varios «diálogos» correspondientes a otros tantos autores, pero el que se escenifica en la actualidad es obra del insigne poeta palmero Antonio Rodríguez López (1836-1901), estrenado en el año lustral de 1875. El diálogo es un intercambio de réplicas dramatizadas entre el severo castillo, situado en lo alto del risco como defensor de la isla ante la amenaza de los piratas, y la pacífica nave de María, anclada en el margen derecho del barranco, que simula acercarse a la orilla palmesana llevando en su interior un singular misterio. Finaliza el diálogo con doce salvas de amor y pleitesía por parte del

castillo, contestadas por otras doce desde el barco de la Virgen, provocando los aplausos de la muchedumbre agolpada en torno a la venerada imagen de Nuestra Señora de las Nieves, que sigue su camino de entrada a la ciudad por la histórica calle Real.

En la procesión hasta el templo matriz de El Salvador se encontraban las primeras autoridades civiles, militares y eclesiásticas de Canarias; entre ellas el presidente del Gobierno autónomo, Paulino Rivero Baute; el presidente del Parlamento, Antonio Castro Cordobez; el general jefe del Mando de Canarias, José Ignacio Medina Cebrián; Francisco Javier Franco Suanzes, almirante comandante del Mando Naval de Canarias; el cardenal Carlos Amigo, arzobispo emérito de Sevilla; el arzobispo emérito de Zaragoza, Elías Yanes, y otras representaciones.

J. C. D. L.

Acto de entrega de Reales Despachos a la LXXII Promoción de Suboficiales de la Armada

El día 8 de julio tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales de la Armada el acto de entrega de Reales Despachos, presidido por S. A. R. el Príncipe de Asturias, a los sargentos de la 72 promoción de la Escala de Suboficiales, pertenecientes al Cuerpo General de la Armada y al Cuerpo de Infantería de Marina.

Entre las autoridades que asistieron al acto se encontraban, por parte civil, la ministra de Defensa Carmen Chacón, el presidente de la Comunidad andaluza José Antonio Griñan y el alcalde de San Fernando Manuel María de Bernardo, y por la parte militar, el jefe de Estado Mayor de la Defensa general José Julio Rodríguez Fernández y el jefe de Estado Mayor de la Armada almirante general Manuel Rebollo García.

Tras recibir los honores de ordenanza y la novedad del jefe del batallón de alumnos, S. A. R. el Príncipe





de Asturias pasó revista a la Fuerza. Una vez ocupado su lugar en la presidencia y efectuado el traslado de la bandera a pie de la escalinata del Panteón, comenzó el Acto de Homenaje a los que dieron su vida por España mientras se entonaba *La muerte no es el final*.

Concluido éste y trasladados los guiones y la escuadra de gastadores a sus puestos en formación, S. A. R. el Príncipe de Asturias hizo entrega de los Reales Despachos a los sargentos que obtuvieron la mejor calificación de sus respectivos Cuerpos: sargento del Cuerpo General de la Armada María Teresa Piñeiro Álvarez y sargento del Cuerpo de Infantería de Marina Zorobabel Soto Vargas.

A continuación recibieron los Reales Despachos de mano de las distintas autoridades civiles y militares hasta un total de 176 sargentos de la Armada (151 del Cuerpo General de la Armada y 25 del Cuerpo de Infantería de Marina).

Siguiendo con los actos programados, el presidente de la Diputación de Cádiz, Francisco González Cabaña, hizo entrega de sendos sables a los sargentos números uno de cada Cuerpo. Seguidamente tuvo lugar el desfile de los nuevos sargentos bajo la bandera, dando paso, a su finalización, a la alocución del comandante director de la escuela, que impartió la última lección del curso en un discurso en el que en primer lugar agradeció a S. A. R. el Príncipe de Asturias su presencia

en el acto, para a continuación felicitar a los nuevos sargentos de la Armada, a los cuales dedicó unas reflexiones sobre lo que a partir de ahora se va a esperar de ellos una vez que ocupen sus nuevos destinos, animándoles a ejercer el liderazgo que de ellos se espera ante los subordinados y la lealtad y respeto hacia sus superiores. Tuvo también unas palabras para los familiares y amigos que de manera masiva acompañaron a los sargentos en este día tan importante para ellos. Concluyó el director animando a los sargentos alumnos que han finalizado el primer año académico a continuar con ilusión, empeño y entusiasmo el periodo de formación que les queda por completar en las distintas escuelas hasta llegar a recibir sus Reales Despachos.

Tras el himno de la Armada, el batallón de alumnos desfiló ante S. A. R., autoridades y personal asistente, poniendo fin al acto militar.

A continuación, y antes de dirigirse a los jardines de Cristóbal Colón, lugar donde fue ofrecida una copa de vino español, S. A. R. se hizo la tradicional fotografía con los nuevos suboficiales en la escalinata del Panteón de Marinos Ilustres.

Por la noche se celebró una cena-baile de gala en el Club Naval de Suboficiales, a la que asistieron autoridades, profesores y la promoción de nuevos sargentos.

Bicentenario de la muerte de Liniers

En la mañana del 26 de agosto de 1810, en el bosque de los Papagayos, en Córdoba, Argentina, suena una descarga cerrada. El jefe de Escuadra don Santiago de Liniers y Bremond, el capitán de navío don Juan Gutiérrez de la Concha y tres leales más mueren fusilados por un piquete de revolucionarios por defender, fieles a la palabra dada, la continuidad de la pertenencia del Virreinato de la Plata a la corona española, por aquel entonces secuestrada por Napoleón Bonaparte.

Su testimonio de lealtad y valor ha sido recordado el día 28 de agosto de 2010 ante el busto que el último virrey por designación real del Río de la Plata, Santiago de Liniers, tiene en su ciudad natal, Niort, Francia, al que asistieron más de cuatrocientos familiares y vecinos de dicha localidad.

En la ceremonia, que consistió en unas sentidas alocuciones ante el busto situado en la calle Alsace-Lorraine de Niort, una ofrenda floral y la interpretación de los himnos nacionales de Francia, Argentina y España, participaron:

— El general francés Jérôme Millet, presidente de la Asociación «Memoria Santiago de Liniers» y descendiente suyo, quien en su alocución recordó a «un marino valiente, audaz, carismático, que superó numerosas pruebas, un hombre leal que no quiso ser el Bolívar argentino».

— El primer teniente de alcalde de la ciudad de Niort, señor Pascal Duforestel, quien afirmó que «Niort no sabría ni quiere monopolizar el recuerdo de un gran personaje histórico cuya memoria pertenece a dos continentes».

— El capitán de fragata Enrique Liniers, representante de la Armada española y descendiente del virrey, que expresó la



Ofrenda floral.

gratitud de la misma hacia ese marino, grande de espíritu y de valor probado en numerosas ocasiones, entre ellas en la reconquista de Menorca de 1781, el sitio de Gibraltar del año siguiente y las invasiones inglesas del Río de la Plata de 1806 y 1807. Recordó su lealtad a toda prueba, que culmina hace doscientos años cuando, contra toda esperanza y desoyendo el consejo de su suegro que apela incluso a la supervivencia de sus hijos, se enfrenta a los partidarios de la independencia, de los que no obtiene la misma compasión por el enemigo vencido que él siempre mostró. Finalmente hizo votos para que su memoria, junto con la de los que como él fueron fieles a la Patria entonces atribulada, no se pierda y sirva de luminaria a generaciones presentes y futuras de marinos españoles, franceses y argentinos.



Alocución del capitán de fragata Enrique Liniers.

— La consejera cultural de la Embajada de Argentina en Francia, Mac Laughlin (el embajador de Argentina en Francia, don Luis Ureta Saenz Peña, que tenía prevista su asistencia, finalmente no pudo hacerlo por un accidente de carretera, afortunadamente sin consecuencias graves). La consejera alabó a «ese hombre valiente y fiel a España, primer héroe popular en Argentina, y particularmente en Buenos Aires, donde un barrio y varias calles conservan su nombre».

— Y finalmente, el secretario general de la prefectura de Deux-Sèvres, Jean-Jacques Boyer, que afirmó que «su vida se desarrolla en un doble escenario geográfico e histórico,

entre Europa y América, entre el Siglo de las Luces y el siglo XIX».

Durante la tarde se desarrolló la jornada de estudios, con intervenciones y debates de gran interés e intensidad. Al día siguiente tuvo lugar una jornada familiar en la residencia de los señores de La Martinière, descendientes del virrey, a la que asistieron más de seiscientos familiares venidos de Argentina, Canadá, España y Francia. Comenzó con una misa concelebrada por sacerdotes también descendientes del mismo y diversas actividades conmemorativas del bicentenario.

E. L. V.

Éxito de la Escuela Naval Militar en la Copa Internacional de Aquatlón «Almirante Yi»

El pasado 29 de agosto se celebró en la ciudad de Tongyeong, en Corea del Sur, la VI Copa Internacional de Aquatlón «Almirante Yi». Invitados por la Federación Coreana de Triatlón, la Escuela Naval Militar de Marín fue representada por primera vez por dos alumnos y un profesor.

La prueba consistió en 1.000 metros de natación y 10.000 de carrera, bajo unas duras condiciones de humedad y temperatura. En la categoría de «Academias Militares», los representantes de la Escuela Naval destacaron sobre los favoritos, estadounidenses y austrianos.

El primer puesto, conseguido por el aspirante de 2.ª Fernando Pita Dodero, y el tercero, por el guardia marina de 2.ª Angel Martín Pinadero, pusieron a España de nuevo en lo más alto. La entrega de medallas con el izado de la enseña nacional por partida doble a los acordes de nuestro himno conquistó la admiración del numeroso público y participantes congregados.



Ingreso de nuevos alumnos en la Escuela Naval Militar para el curso escolar 2010-2011

A las 1000 de la mañana del miércoles 1 de septiembre efectuaron su presentación en la Escuela Naval de Marín 91 nuevos alumnos que constituirán las promociones 415 del Cuerpo General, 145 de Infantería de Marina, 86 de Intendencia e Ingenieros. Promociones que se completaron el 14 de septiembre con la incorporación de los alumnos que ingresan por promoción interna, un total de seis pertenecientes a los cuerpos de Ingenieros e Intendencia. Del total de estos alumnos seis son mujeres, pertenecientes tres de ellas al Cuerpo General, una al Cuerpo de Infantería de Marina y dos al Cuerpo de Ingenieros. Además, cabe destacar que este año, por primera vez y conforme a lo establecido en la Ley de la Carrera Militar, ingresan ocho sargentos y un marinero por el sistema de promoción interna en los cuerpos General y de Infantería de Marina.

Los nuevos aspirantes fueron llamados uno a uno por su brigadier y recibidos por su comandante de brigada, incorporándose a continuación a la formación en su nueva brigada. Posteriormente el brigadier les leyó en voz alta los versos de Calderón de la Barca expuestos en la puerta de Carlos I, para a continuación ser saludados por el capitán de navío comandante director de la Escuela Naval Militar, quien les dirigió unas palabras de bienvenida.

Los alumnos recién ingresados de los cuerpos General e Infantería de Marina serán los primeros a los que se les aplique el plan



de carrera mediante el cual, con la superación de los cinco cursos anuales programados en la Escuela Naval Militar, recibirán dos titulaciones simultáneas, una militar propia como oficiales de la Armada de cada uno de los respectivos cuerpos y una segunda titulación de grado de Ingeniería Mecánica otorgada por la Universidad de Vigo a través del recientemente creado Centro Universitario de la Defensa en la Escuela Naval Militar, adscrito a dicha universidad. Este nuevo plan, que se inaugura en este curso escolar, ha dado lugar a que se tripliquen las solicitudes de ingreso en la Escuela Naval Militar con respecto a años anteriores, quedando determinada la nota de corte de selectividad para ingreso en un 8,4.

El resto de los alumnos que comienzan su segundo, tercer, cuarto y quinto curso, y que efectuaron su presentación en la Escuela Naval Militar a lo largo del miércoles día 1 de septiembre, continuarán bajo el modelo de carrera que se venía impartiendo hasta la fecha, hasta la finalización de la misma.



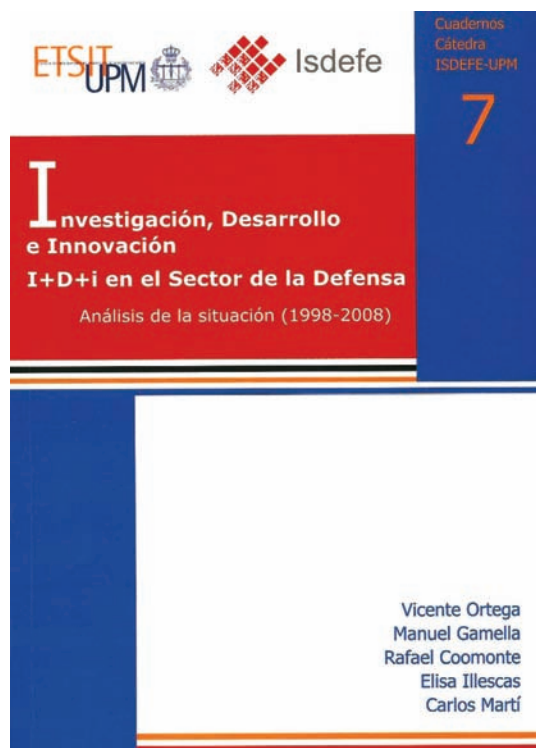
LIBROS

ORETAGA, Vicente, y otros: *Investigación, Desarrollo e Innovación. I + D + i en el Sector de la Defensa. Análisis de situación 1998-2008*.—(ISBN 978-84-7402 -367-1). Cuadernos ISDEFE-UPM, número 7; 218 páginas.

La industria española de Defensa es un sector que a lo largo del periodo 1998-2008 ha mostrado un envidiable comportamiento. Los esfuerzos en I + D + i, el incremento del personal investigador y de las exportaciones han sido recogidos en una monografía realizada por la Cátedra ISDEFE, que dirige Vicente Ortega de la Universidad Politécnica de Madrid. Comprometido, aunque en las cifras de 2008 ya se ve que el recorte presupuestario estaba haciendo una importante brecha en la tendencia mantenida. Del compromiso del 16 por 100 de incremento se pasó a un 2,2 para el 2009, y el horizonte se torna más preocupante si no se toman medidas este mismo año.

En el informe caben destacar varios puntos: el primero es que aunque los esfuerzos de investigación en España durante el periodo estudiado han crecido en un 60 por 100, con una media del diez anual, queda todavía muy lejos tanto de los objetivos del Plan Ingenio 2010 como de la Agenda de Lisboa, que pretendía dedicar el 2 o el 3 por 100 del PIB a este campo, reduciéndose la cifra al 1,27 por 100. En 2007 la inversión en España fue de 13.342 millones de euros.

Igualmente, el número de investigadores en el periodo de estudio se ha duplicado hasta alcanzar más de 122.000 en 2007. Habría que hacer una serena reflexión para evitar tanto recorte presupuestario aleatorio, ya que podemos



vernos en otra fase de fuga de cerebros y de pérdida de un *know-how* que ha costado años alcanzar. Sin olvidar que prácticamente todo lo investigado tiene su aplicación en al ámbito civil.

La concentración de la industria de Defensa en un pequeño grupo de cinco o siete líderes occidentales puede poner en peligro a la industria española, dado que el mercado doméstico es muy limitado, viéndose obligado a competir con verdaderos monstruos industriales, especialmente de los Estados Unidos. Así, el estudio recoge en España 155 empresas de Defensa, 159 de Seguridad y 36 en ambos campos, con unos empleos directos de más de trece mil trabajadores en el primero.

En Estados Unidos existen ya tan sólo cuatro grandes grupos: Lockheed Martin, Northrop-Grumman, Raytheon y Boeing, resultado todos ellos de adquisiciones o fusiones de las 25 empresas con las que se iniciaba la década. Por su parte, EADS está compuesta por 14 empresas originarias. El sector europeo de Defensa, en cuanto a grandes grupos, está más atomizado y se divide en: el terrestre, integrado por 17 empresas; el aéreo, por 21, y el naval, que cuenta con 13. Como se adelanta en el estudio, estamos en el inicio de procesos de concentración más amplios si se quiere competir internacionalmente.

El volumen del mercado es cercano a los 66.000 millones de euros y representa el 0,6 por 100 del PIB comunitario. Pero los esfuerzos nacionales en I + D + i europeos son irrisorios comparados con los de Estados Unidos, que en 2006 dedicó casi el 59 por 100 del presupuesto de I + D a Defensa respecto al presupuesto nacional, mientras que en España era un porcentaje del 16, aunque la media en ese año en los 27 países de la Unión era cercana al 14 por 100. La creación de la Agencia Europea de Defensa puede ser también una amenaza para la industria española, que tiene intereses encontrados con

empresas alemanas, francesas o británicas, si políticamente no se lucha por tener un papel destacado en la misma.

Señalar la pujanza del sector naval, con la exportación de fragatas, submarinos, patrulleras, etc., donde se están cubriendo prácticamente las necesidades con proveedores nacionales.

El estudio analiza todos y cada uno de los principales programas de la década, como las *F 100*, *BAC*, *BAM*, *S 80*, *A400M*, carros *Leopardo* y *Pizarro*, misiles *Spike*, *IRIS-T*, *Alad Taurus*, *Obús 155* y otros.

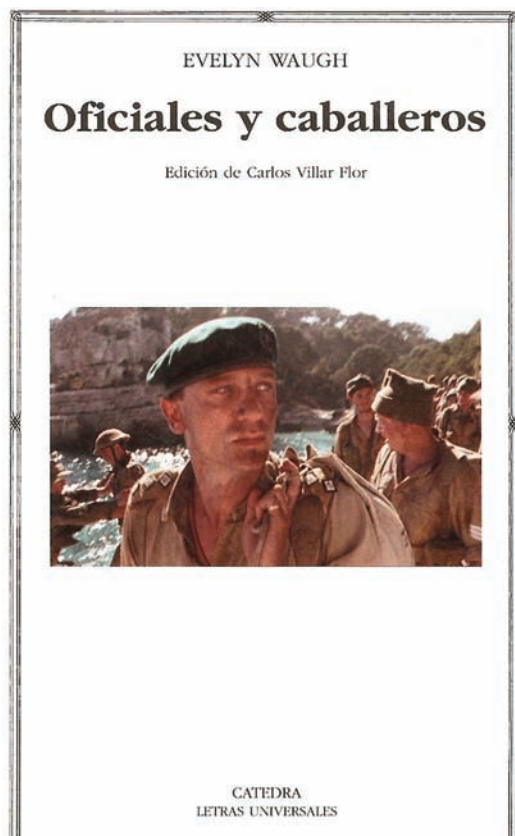
Los responsables de la Cátedra e ISDEFE se comprometieron en la presentación del libro a realizar actualizaciones del mismo. De esta forma podremos contemplar series históricas y analizar la situación actual en perspectiva.

A. K. E.

WAUGH, Evelyn: *Oficiales y caballeros*. — (ISBN: 978-84-376-2644-4). Editorial Cátedra. Letras Universales, 2010; 426 pp., 16,50 euros.

Considerada como la mejor novela escrita sobre la Segunda Guerra Mundial, *Espada de Honor* está estructurada en tres libros, de los que se han publicado los dos primeros, *Hombres en Armas* y *Oficiales y caballeros*, este último en el presente año. La obra del reconocido autor de *Retorno a Brideshead* está prologada en los primeros volúmenes por Carlos Villar, y es imprescindible su lectura previa ya que ofrece un detallado panorama de la sociedad inglesa de preguerra y cómo ésta influye en todos y cada uno de los personajes. La novela gira en torno a los *Royal Marines*, donde sirvió el propio autor, aunque en la novela se denomina Cuerpo de Alabarderos.

El protagonista, un señorito inglés educado en Italia, se incorpora al estallar la guerra a un regimiento con nuevas misiones. Escrita con un sensacional sentido británico del humor, se centra en unos pocos personajes, a cada cual más excéntrico, con situaciones personales a menudo hilarantes. El escenario de ambos libros, especialmente el segundo, se desarrolla en Inglaterra, en clubes privados de Londres, campamentos militares, Escocia y el rudo entrenamiento de comando, travesías por el Atlántico, Egipto y la rocambolesca campaña de Creta, cuya crítica por el autor es demoledora. Viviremos la etapa de formación del nuevo regimiento (en realidad los comandos de los *Marines*), la descripción de las personalidades de los jóvenes tenientes que se incorporan al servicio, en contraposición de los jefes más antiguos, el brigadier, en todo caso inusual y que protagoniza escenas de mando, arrojo y mala uva en dosis cuantiosas, pasando por el mismo protagonista —una semblanza del propio autor—, que pasa del idealismo caballeresco familiar a un desencuentro absoluto con las reglas y sobre todo con el cambio de valores y costumbres de la sociedad inglesa a medida que va avanzando la contienda



mundial. Los devaneos amorosos, los camaradas de diverso pelaje social y académico, superiores de la más variada condición militar y una crítica sin tapujos a los sistemas de reclutamiento, gestión y manejo de los asuntos militares y de inteligencia ingleses van entrelazándose hasta dar una gran consistencia a la obra.

El lector pasará de la risa a la intriga por el desenlace de la obra, pasando por una profunda reflexión sobre la vocación militar, sus ilusiones, desencuentros y el balance final de una vida dedicada de pleno a las armas, donde lo que llena la actividad son los momentos de aburrida formación, marchas sin sentido, contraórdenes permanentes y un enfrentamiento entre armas y cuerpos en donde el autor no escatima nada. Momentos como el enfrentamiento por el inodoro portátil de un teniente, el desembarco en submarino

en zona no prevista o el ataque a tierra contra indígenas no tienen desperdicio. Destaca la madurez de nuestro personaje, último caballero de los valores de entreguerras, con un buen componente de tormento psicológico por sus firmes creencias católicas y una Inglaterra no sólo contraria a éstas, sino llena de escepticismo y cierta vulgaridad.

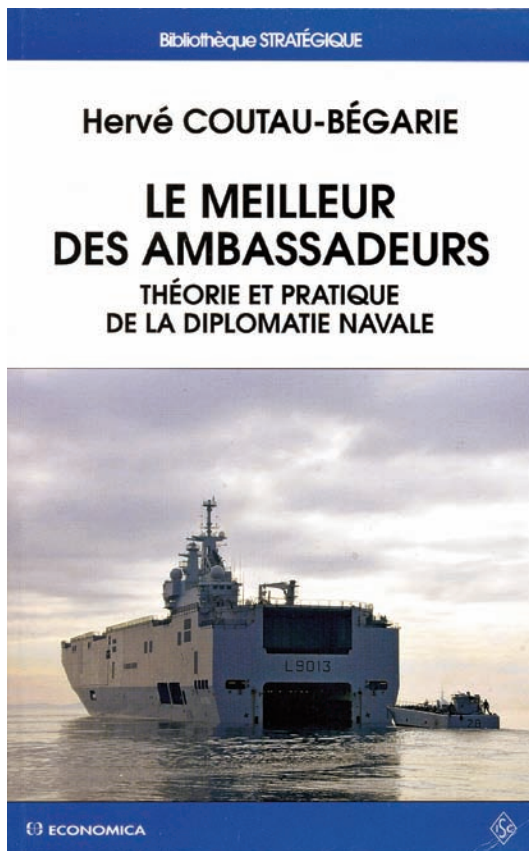
Una novela que hay que leer, muy superior a las americanas como *Vientos de Guerra* o *El motín del Caine*, por poner algunos ejemplos conocidos. Fue llevada al cine, pero no he visto edición en español. El actor de la fotografía de la portada del libro lo tenemos identificado con James Bond, pero no con este teniente que nunca asciende, protagonista de la novela autobiográfica.

A. K. E.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé: *Le meilleur des Ambassadeurs: Théorie et pratique de la Diplomatie Navale*. — (ISBN: 978-2-7178-5682-8). Institut de Stratégie Comparée y Editorial Económica, 2010; 380 pp., 37 euros.

La razón de ser de toda marina de guerra, como su nombre indica, es hacer la guerra. Pero también constituye un formidable instrumento de la política exterior, bien para mostrar la bandera, socorrer a la población tras una catástrofe, evacuar a personas de un país en crisis, apoyar a los aliados o enviar una advertencia sutil a algún enemigo potencial: la tan conocida «diplomacia de cañoneras», magistralmente expuesta por James Cable en su famosa obra, con cuyo nombre pasó a la historia. Una vez que la perspectiva de un enfrentamiento naval de gran intensidad parece haber quedado relegada al olvido, surgen múltiples conflictos llamados asimétricos y gran número de situaciones de crisis, en los que las actuaciones «políticas» de las unidades navales pueden ser determinantes, pero insuficientemente conocidas. Y eso que quizá de entre todos los cometidos que por principio tienen asignadas las fuerzas navales el que con más frecuencia y permanencia en el tiempo se ponga en práctica sea el conocido como Diplomacia Naval, brazo extendido de la política exterior de un país, como decíamos antes, cuyo abanico de acciones puede ir desde las visitas amistosas hasta la coacción para doblegar la voluntad de un oponente ante un grave desacuerdo.

De todo eso trata el libro que presentamos, última obra de la «Bibliothèque Strategique», dirigida por Lucien Poirier y Hervé Coutau-Bégarie, que ha llegado a nuestras manos en el idioma original y esperamos que por su interés y la categoría del autor sea pronto traducida al español.



La obra aparece presentada en tres partes: una primera dedicada a la teoría, en la que hace un repaso histórico de la Diplomacia Naval desde la Guerra del Peloponeso hasta nuestros días, destacando la que el autor llama Edad de Oro de la Diplomacia de Cañoneras, el siglo XIX, debido a dos hechos sobresalientes: la aparición del vapor, que permitió una gran libertad de movimiento y autonomía a las fuerzas navales, y el cable submarino, que hizo posible el intercambio rápido de información. La segunda parte la dedica a la Diplomacia Naval francesa, y la tercera al análisis de la Diplomacia Naval en diferentes países, tanto europeos como americanos o asiáticos, entre ellos España, exponiendo los ejemplos de Ifni en 1957 con la presencia del *Canarias* apuntando sus cañones al puerto de Agadir, del *Dédalo* en 1969 en la bahía de Algeciras para reafirmar la soberanía española sobre la roca, el episodio de isla Perejil y varios más.

Hervé Coutau-Bégarie es director del Curso de Estrategia en el «Collège Interarmées de Défense», director de la revista *Stratégique* y presidente del «Institut de Stratégie Comparée». Es también miembro de la Academia Real de Ciencias Navales de Suecia, y ha escrito numerosas obras sobre cuestiones estratégicas. Este libro sale a la luz en un momento sumamente oportuno, ahora que tan en boga está el concepto de Seguridad Marítima, en el que tanta aplicación puede tener la política exterior de los países a través de las unidades navales. Fácil de leer y entender, a pesar de estar escrito en el idioma original, lo consideramos de utilidad, sobre todo, para los alumnos del Curso de Estado Mayor y para los de la Escuela Diplomática

R. P. G.

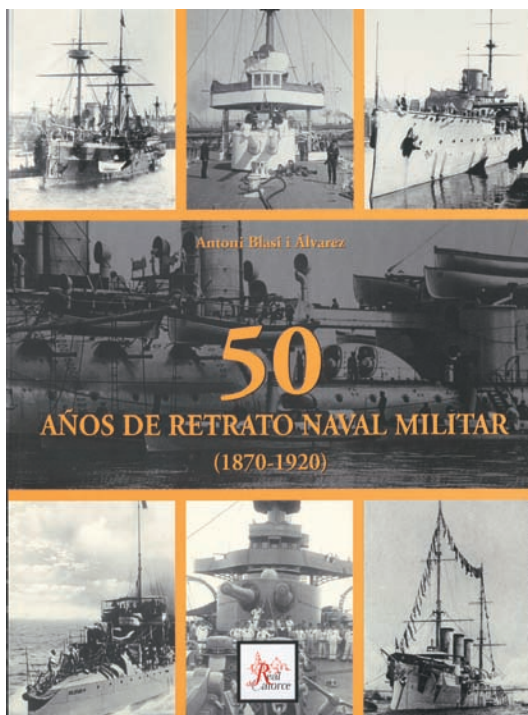
BLASI I ÁLVAREZ, Antoni: *50 años de retrato naval militar (1870-1920)*.— (ISBN: 978-84-936755-6-1). Real del Catorce Editores, S. L. Madrid, 2010. 429 pp, 24 x 32 centímetros.

Podemos decir que nos encontramos ante una auténtica obra de arte. Antoni Blasi formaba parte de un notable grupo de retratistas navales, que durante muchos años nos deleitaron —y algunos de ellos siguen haciéndolo— con excelentes fotografías de todo tipo de buques, gracias a cuya labor podemos hoy disfrutar de magníficos y utilísimos archivos fotográficos. Profesional de intensa actividad y grandes conocimientos, logró reunir una de las colecciones privadas de retrato naval más importantes de España y probablemente de Europa, en especial en cuanto a unidades navales que navegaron en los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Gracias a su ingente esfuerzo y a la colaboración de la familia ha sido posible, tras su muerte en abril de 2006, la recopilación y publicación de esta excelente colección de más de 600 fotografías, labor llevada a cabo principalmente por Camil

Busquets i Vilanova, asiduo colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA y amigo de Antoni Blasi, con quien compartió innumerables jornadas de trabajo fotográfico durante largos años.

En una voluminosa obra de 32 x 24 centímetros y 430 páginas se nos ofrecen detalladas imágenes de acorazados, cruceros, torpederos, cañoneros, etc., de las marinas de guerra más importantes de la época: Alemania, Austria-Hungría, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Reino Unido y Rusia, a las que se suman en el último capítulo (IX) algunas fotografías de unidades de Argentina, Brasil, Chile, China, Cuba, Japón, México, Países bajos, Portugal, Suecia y Turquía. Todas ellas con su correspondiente

pie de foto en el que se exponen las características y datos relevantes de cada unidad. Un par de fotos del puerto barcelonés, tomadas en el año 1888, constituyen el final de este meritorio y valioso volumen.



G. S. S.

SÁNCHEZ-MORALEDA Y LÓPEZ, Manuel: *La Escuela de Máquinas del Cantón de Molins (Crónica de 1939 a 1982)*.— (ISBN 978-84-9886-298-0). Visión Libros. Madrid, 2010. Profusión de gráficos y fotografías en color y blanco y negro; 20 euros.

Tras la extensa monografía del coronel Bonaplata y la exhaustiva tesis doctoral del capitán de navío De la Vega, parecía que el tema del Cuerpo de Máquinas, con sus antecedentes y consecuentes, estaba cerrado. Sin embargo, el autor de esta monografía nos ofrece una crónica útil, sencilla, fácil de leer y de obligada consulta para futuros historiadores de la Armada, los cuales tendrían fácil continuar la labor iniciada por Cesáreo Fernández-Duro si todas

LA ESCUELA DE MÁQUINAS DEL CANTÓN DE MOLÍNS

(Crónica de 1939 a 1982)



Manuel SÁNCHEZ-MORALEDA y LÓPEZ



las Escuelas de la Armada publicasen crónicas parecidas.

El libro es fruto de la profunda investigación del autor en el archivo de la escuela —cuyo traslado a la actual «Antonio de Escaño», de la misma población de Ferrol, tuvo el honor de concluir— y en otros archivos, tanto oficiales como particulares.

De su lectura se desprende la evolución del pensamiento naval español en materia de formación y enseñanza, a través de los numerosos informes de los comandantes directores, que ha analizado y sintetizado.

Ha articulado su crónica por anualidades, dividiéndola en cuatro capítulos, que abarcan los antecedentes históricos, la puesta en escena de la escuela, los difíciles años de la posguerra y el último cuarto de siglo de su actividad docente, en el cual se consolidó, se afianzó y llegó a su plenitud.

El capítulo quinto hace un repaso por todo el alumnado formado en la escuela entre 1945 y 1982, tanto de los aspirantes del antiguo Cuerpo de Máquinas como de los oficiales de las distintas especialidades, los de la Reserva Naval, Escala Especial y Escala de Complemento (IMECAR). Continúa con una cronología que abarca desde 1850 a 1994. Ofrece a continuación un resumen numérico del alumnado entre 1940 y 1982, y finaliza con las muchas referencias incluidas en el texto y la imprescindible bibliografía.

Nuestra sincera felicitación al autor, que además ha contado con escasas ayudas en esta siempre arriesgada aventura editorial.

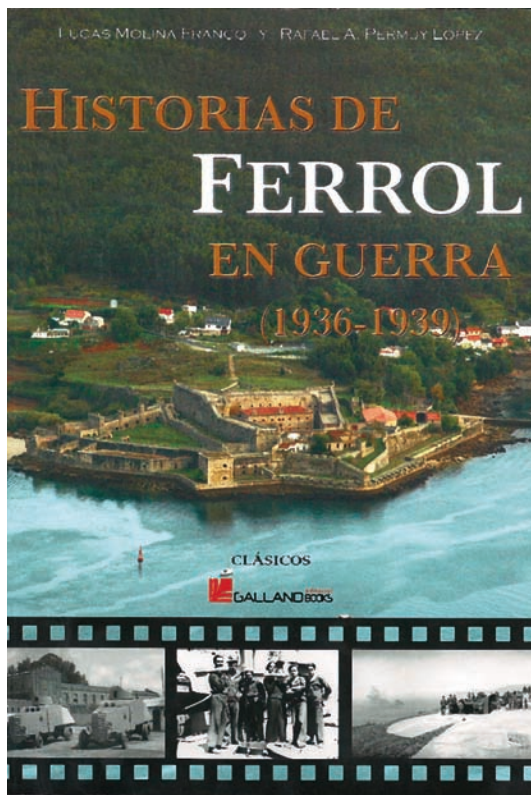
E. C.

MOLINA FRANCO, Lucas, y PERMUY LÓPEZ, Rafael A.: *Historias de Ferrol en guerra (1936-1939)*. — (ISBN 978-84-937266-4-5). Galland Books, S. L. N. E; 2009, 142 pp. Ilustraciones.

En un principio se puede pensar que éste es uno más de los libros que hablan de la Guerra Civil española para contarnos los acontecimientos que tuvieron lugar en Ferrol en sus comienzos y a lo largo de su desenlace. Y así es al menos en parte, ya que narra acciones del conflicto, pero desde puntos de vista diferentes a los tradicionales, dando a conocer muchos hechos y detalles ignorados o sobre los que se había pasado de puntillas. De ahí su gran interés.

Por otra parte, tal y como dicen sus autores en la introducción, se trata de un libro que no describe acontecimientos previos ni explica los orígenes responsables del conflicto. Sencillamente, cuenta hechos ocurridos durante la guerra y protagonizados por gentes de Ferrol y su comarca, y lo hace a lo largo de una docena de capítulos muy bien documentados y escritos con una narrativa ágil y de gran fuerza descriptiva.

Comienza hablando del Regimiento de Artillería de Costa n.º 2, sus actuaciones y su gran papel en el desarrollado de los acontecimientos, que en ocasiones se vio eclipsado por otros hechos. Continúa con un espeluznante relato de los asesinatos de los oficiales del crucero *Miguel de Cervantes*, ocurridos de 1 al 7 de agosto de 1936, y contados en un diario por uno de los miembros de la dotación, adicto al Frente Popular y testigo de los hechos. A continuación hace una detallada narración de los bombardeos sufridos por Ferrol en el 1936. Sigue una corta y curiosa reseña de la confusión que se produjo el 27 de julio de 1936, cuando al entrar en la ría de Ferrol el crucero *Cervera* fue confundido con el *Libertad*, que estaba en manos republicanas, y



fue tiroteado por la artillería de costa, afortunadamente sin consecuencias más graves que el consiguiente susto. Continúa con un capítulo dedicado a los «negrillos», o técnicos y asesores de la marina de guerra alemana, que actuaron en Ferrol en 1936 y 1937. Los blindados «Ferrol», camiones Hispano-Suiza pertenecientes al ya citado Regimiento de Artillería de Costa n.º 2 y blindados en su propio Parque de Artillería, son los protagonistas del siguiente capítulo. Sigue un detallado relato de la historia, captura y botín obtenido con el *Mar Cantábrico*. A continuación narra la vida y milagros del hidroavión ferrolano *Virgen de Chamorro*. Sigue el relato de las actuaciones de los hidros basados en Ferrol en 1936-1937. El capítulo X es un relato corto de la estancia del acorazado de bolsillo alemán *Admiral Scheer* en Ferrol en mayo de 1938, y la entrada y salida de dique que hizo por su propio pie. Y los dos últimos capítulos cierran el libro con sendos bombardeos aéreos en 1938: el sufrido por el *Cervera* en febrero de dicho año y el supuesto bombardeo sufrido por el *Baleares* en su hundimiento en marzo del mismo año.

Es un libro corto, ameno y fácil de leer, que ayuda a comprender el gran protagonismo que tuvo Ferrol durante la Guerra Civil, y desvela algunos detalles poco conocidos o totalmente ignorados. Su moderna artillería de costa, al quedar en manos del bando nacional, a la larga sirvió para artillar muchos barcos. Los aviones e hidros de uno y otro bando hicieron de las suyas en la zona. Los medios y las gentes de la comarca tuvieron su protagonismo. Y los astilleros ferrolanos permitieron mantener unos barcos que fueron esenciales desde el mismo comienzo del conflicto. Si el bando nacional no hubiese contado con Ferrol, estas aventuras nunca habrían sido realidades, y seguramente la duración y el resultado de la Guerra Civil habría sido muy diferente.

M. G. F.

DELGADO BAÑÓN, Luís: *El navío Asia (El seno mexicano)*.—(ISBN: 978-84-7486-212-6). Editorial Noray, Barcelona, 2010. 444 pp.

La saga de los Leñanza sigue surcando mares y enriqueciendo los caminos de la Historia. El tercer Santiago ya es brigadier y ha tenido por tanto que dejar el mando de la fragata *Proserpina*, de feliz memoria. Los tiempos no son buenos y ha de estar “disponible hasta que consigue el mando del navío *Asia*, el sueño de todo marino. Se está ganando la guerra en España pero se está perdiendo en los territorios americanos, inmersos en la fiebre de la emancipación. Y el *Asia* y su flamante comandante se desplazan al seno mexicano para el transporte de tropas y pertrechos, con gran espíritu de sacrificio y el cumplimiento del deber como objetivo primordial.

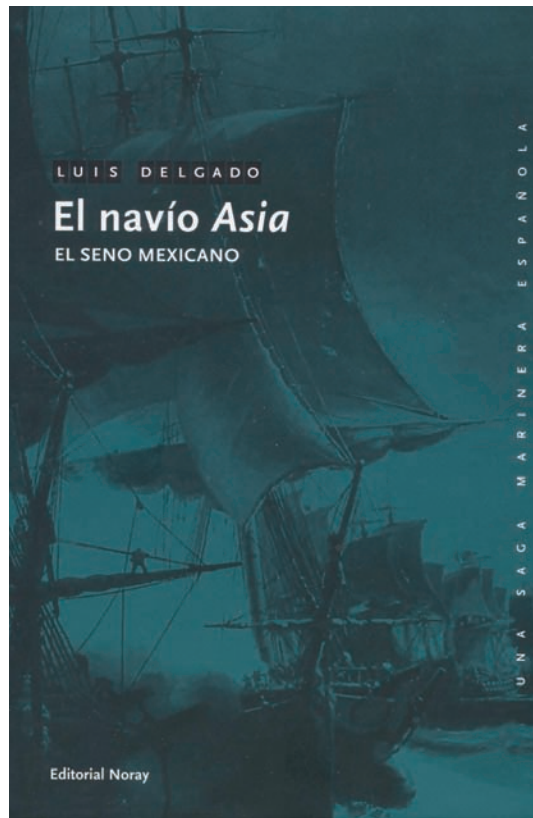
En esta nueva entrega, Luis Delgado vuelve a narrar con el ritmo y fuerza

de su prosa y el ímpetu que sabe imprimir a las motivaciones de sus personajes. En este buen entramado de situaciones surgen no pocas sorpresas que avivan el interés del lector, y que el autor acierta a plasmar con su habitual acierto. Son de destacar sus facultades de observador y la insólita facilidad que tiene para penetrar en las zonas más íntimas de la conciencia humana, evidentes y trascendentes señas de identidad en su inmersión.

Luis Delgado escribe sin sosiego —un libro cada seis meses no es empresa fácil—, pero también sin apresuramiento, sin que el hilo conductor de sus relatos se pierda entre las nieblas de la improvisación. Sus esfuerzos se ven correspondidos con la calidad de sus novelas y el rigor histórico con que las documenta. Siente la ilusión de crear, pero también la exigencia de que su creación discurra por las vertientes de la ecuanimidad; camino en el que estoy seguro volveremos a encontrarlo en las próximas y esperadas entregas.

La Editorial Noray, tan experta en la perspectiva histórica naval, prestigia también el libro con la calidad de su edición.

J. C. P.





Patrullero *Medas* en la procesión de la Virgen del Carmen en Las Palmas. (Foto: José E. Regodón Gómez).

