REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
ABRIL 2014



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2014
ABRIL
TOMO 266



Nuestra portada: encuentro en la mar de dos buques emblemáticos de la Armada, el más veterano (buque escuela *Juan Sebastián de Elcano)* y el insignia (LHD *Juan Carlos I)*.
(Foto: *www.fn.mdef.es)*.

CARTA DEL DIRECTOR 399

TEMAS GENERALES

LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA AUMENTA DÍA A DÍA 401
Henrique Peyroteo Portela Guedes, capitán de fragata de la Marina portuguesa

HISTORIA DE UNOS CAÑONES O UNOS CAÑONES CON HISTORIA 411
Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina (RE)

COMBATE DE EL CALLAO 423
José Ramón García Martínez

SUB ROSA. UNA INCURSIÓN DE JUAN BENET EN LA NARRATIVA MARINERA 441
Alfonso de la Hoz González, comandante de Intendencia

TEMAS PROFESIONALES

LOS LÍMITES DE LA POLÍTICA COMÚN DE SEGURIDAD Y DEFENSA 447
Guillem Colom Piella, doctor en Seguridad Internacional

SOBRE DEFENSA Y PRESUPUESTOS 455
Santiago Acosta Ortega, teniente coronel de Intendencia

MANTENER A FLOTE 465
Alfonso León García, contralmirante (2.ª RE)

REVOLUCIÓN EN LOS SISTEMAS DE AMARRE DE LOS BUQUES 475
Raúl Villa Caro, teniente de navío (INA)

HISTORIAS DE LA MAR

UNA EMPERATRIZ INESTABLE 491
Luis Jar Torre, capitán de fragata (RNA) (RE)

FOTOGRAFÍAS CON HISTORIAS

EN ANNÁPOLIS 511
Juan Escrigas Rodríguez, capitán de fragata, doctor en Historia Contemporánea

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MARINOGRAMA
PAÑOL DEL ESPAÑOL
MISCELÁNEA
ESCUDOS DE LA ARMADA
LA MAR EN LA FILATELIA

NOTICIARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 083-14-016-5 (edición en papel)
NIPO: 083-14-015-X (edición en línea)

Director: Capitán de navío Antonio M. PÉREZ FERNÁNDEZ
Corrección de estilo: REVISTA GENERAL DE MARINA
Diseño gráfico y maquetación: REVISTA GENERAL DE MARINA
Impresión: Imprenta del Cuartel General de la Armada

Dirección y Administración:
Cuartel General de la Armada - Montalbán, 2 - 28071 MADRID
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28
Correo electrónico: *regemar@fn.mde.es*

Publicidad:
Editorial MIC
C/ Artesiano, s/n (Pol. Ind. Trobajo del Camino). 24010 León
Tel.: 902 271 902 / Fax: 902 371 902
direccion@editorialmic.com / marketing@editorialmic.com

Precio ejemplar (IVA incluido):		**Suscripción anual (IVA incluido):**	
España	1,65 €	España	14,88 €
Unión Europea	2,10 €	Unión Europea	19,57 €
Otras naciones	2,25 €	Otras naciones	20,16 €

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Kiosko Librería*. Sol, 65 / *Central Librera Ferrol S. L.*, Dolores, 2 / *Central Librera Real*, Real, 71
MADRID.—Cuartel General de la Armada. Fundación Museo Naval, Montalbán, 2 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2 / *Librería Náutica Robinson* S. L., Santo Tomé, 6
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Burgos, 5
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37-El Serrallo
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:





A crisis de Ucrania, iniciada en noviembre del pasado año, ha alcanzado su máximo nivel de tensión en la primera quincena del mes de marzo. Rusia, que al igual que en las últimas crisis cuenta con el apoyo de China, no parece dispuesta a ceder en sus pretensiones sobre la península de Crimea y ha tomado la iniciativa, mientras de manera cautelosa la Unión Europea y Estados Unidos, que apoyan la soberanía e integridad territorial de Ucrania, parecen descartar la intervención militar optando por la acción diplomática, la negociación, el diálogo con las partes y la aplicación de sanciones selectivas, mientras la OTAN efectúa misiones de vigilancia aérea, con *AWACS*, desde Polonia y Rumanía para un mejor seguimiento de la situación.

La dependencia de algunos países europeos del gas ruso, que supone alrededor del 30 por 100 del importado por la UE, y los intereses nacionales, especialmente los económicos, como algún sustancioso contrato de material de defensa, subyacen en la moderada reacción de los últimos, y han provocado algunas fracturas en el consenso sobre la aplicación de sanciones a Rusia.

El Kremlin ha jugado sus cartas y ha tomado la iniciativa, desoyendo las peticiones de la comunidad internacional, las amenazas de sanciones, así como algunas medidas de carácter unilateral adoptadas. Argumentando la defensa de la población de habla y etnia rusa, mayoritaria en una región que perteneció a Rusia hasta su cesión a Ucrania en 1954, ante la actitud de un gobierno ucraniano que considera ilegítimo y para garantizar a toda costa un objetivo estratégico irrenunciable, ha desplegado tropas en la península de Crimea, violando la soberanía e integridad territorial de Ucrania; ha efectuado un bloqueo naval del estrecho de Kerch, y ha cerrado el espacio aéreo de la península y la salida al mar de los buques de guerra que Ucrania tiene en la base naval del lago Donuzlav, mediante el hundimiento del crucero *Ochakov*, de la clase *Kara*, en situación de fuera de servicio. Parece que el lema de la artillería naval de comienzos del siglo pasado, «dar primero, dar fuerte y seguir dando», está iluminando el proceder de Rusia.

Con el actual desarrollo de los acontecimientos, no parece aventurado predecir que Crimea se desvinculará de Ucrania. Los primeros pasos ya se han dado. Se ha instaurado el denominado Gobierno Autónomo de Crimea, su parlamento aprobó, el pasado 11 de marzo, la declaración de independencia de la región como paso previo a la cele-

bración del referéndum del día 16, en el que los ciudadanos de esta región decidieron unirse a Rusia, a la que pidieron su incorporación, esta reconoció a Crimea como Estado soberano y ambas partes han firmado un tratado de anexión. Por el otro lado, la canciller alemana y el premier polaco propugnan abiertamente el establecimiento, lo antes posible, de un Acuerdo de Asociación entre la UE y Ucrania. Ante la evolución de la situación no estaría de más plantearnos una pregunta: ¿una Ucrania sin Crimea, pero inserta en la UE, podría ser la situación final deseada y el motivo del proceder de los países occidentales? El devenir de los acontecimientos dará o quitará razones, pero no olvidemos aquella máxima de Confucio que decía «Estudia el pasado si quieres pronosticar el futuro».

Hablando de historia, se observa con alegría el notable incremento de conmemoraciones y de la divulgación de hechos y personajes de nuestra exitosa Historia Naval que últimamente se viene produciendo, tanto por los medios como por otras entidades públicas y privadas. Es hora de cambiar la visión pesimista y derrotista con que de forma habitual, y muchas veces interesada, ha sido tratada nuestra Historia Naval, parte esencial y en muchos momentos decisiva de la Historia de España y del mundo. Las más extraordinarias proezas náuticas realizadas por el ser humano, el descubrimiento de América, del Pacífico y la primera vuelta al mundo son logros que enorgullecerían hasta el máximo a cualquier país, pero que en el nuestro han sido minusvalorados o relativizados, permitiendo, sin una réplica contundente, que fueran desvirtuadas y manipuladas por otras historiografías foráneas. No se trata de negar los merecimientos y gestas de otros, ni de complacernos con viejas glorias que difícilmente se volverán a repetir, pero sí de conocer, saber valorar, hacer respetar y recuperar la realidad histórica e importancia de nuestro pasado.

En este número de nuestra REVISTA incluimos dos artículos sobre acontecimientos históricos navales, uno relacionado con una destacada victoria naval en el Nuevo Mundo, el otro con el desenlace de un lamentable enfrentamiento naval ocurrido en los albores del siglo XIX, en un período de decadencia española, cuando una España en crisis no pudo o no quiso proveer a su Armada con los recursos necesarios.

El incremento de la piratería y la necesidad de una cooperación regional que propicie una adecuada Seguridad Marítima en el golfo de Guinea, zona de interés preferente en la Estrategia de Seguridad de España, así como la tendencia general en los países occidentales a efectuar recortes en los gastos de Defensa como medida cortoplacista para paliar una situación de crisis económico-financiera, con la correspondiente asunción de riesgos para la seguridad y aplazar la realización de un gasto que será mucho mayor en el futuro, son también temas que se tratan en este número.

Otros artículos, actividades operativas como el inicio de la segunda parte del crucero de instrucción del *Juan Sebastián de Elcano,* y el despliegue del patrullero *Infanta Elena* para efectuar diversas actividades de cooperación en el continente africano, que el Ministerio de Defensa y la Armada desarrollan en el marco del plan de diplomacia de la defensa y en la iniciativa AFRICA PARTNERSHIP STATION, así como informaciones sobre actividades relacionadas con la Cultura Naval, completan este número que llegará a nuestros lectores ya bien rebasado el equinoccio de primavera.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ

LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA AUMENTA DÍA A DÍA

Henrique PEYROTEO PORTELA GUEDES
Capitán de fragata de la Marina portuguesa



L número de actos de piratería marítima a nivel mundial viene decreciendo desde 2011, principalmente debido a que la situación en Somalia está más controlada. De hecho el número de ataques en la fachada marítima de Somalia y en el golfo de Adén pasó de 236 en 2011 a 15 en 2013. Este acentuado descenso está directamente relacionado con la permanente presencia de fuerzas navales en la región y con la mayor utilización de protección armada a bordo de los buques civiles, ya sea seguridad privada o por medio de destacamentos de personal militar para la protección a bordo. A pesar de la tendencia decreciente del número de actos de piratería a nivel global, existe una región, situada a miles de kilómetros de Somalia, donde está creciendo paulatinamente; me refiero al golfo de Guinea. Allí este fenómeno se ha visto agravado desde el comienzo de este siglo, aunque no se le haya atribuido una importancia tan acentuada como la dada al Cuerno de África, donde la comunidad internacional ha hecho un esfuerzo permanente para controlar este tipo de actos delictivos.

El golfo de Guinea abarca el espacio marítimo situado (1) entre Costa de Marfil y Gabón, e incluye además aguas de Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún y Guinea Ecuatorial. Geográficamente contiene el cruce de la línea del Ecuador con el meridiano de Greenwich. También hay quien considera que se extiende desde Senegal hasta Angola, o sea, que se encuentra situado entre los paralelos 15º 0' 0'' N y 15º 0' 0'' S.

Esta región de la costa oeste africana ha experimentado un incremento notable de la navegación comercial entre Europa y Estados Unidos con África

(1) De acuerdo con la International Hydrographic Organization.



Países del golfo da Guinea. (Fuente: *Google Maps*).

occidental, central y austral, directamente relacionado con el aumento de la producción de petróleo y gas natural en este Golfo, así como con su localización geográfica (proximidad con Europa y con los Estados Unidos). Los recientes descubrimientos de nuevas reservas de hidrocarburos han incrementado aún más el interés geoestratégico de esta región, ya sea por parte de algunas potencias occidentales (Estados Unidos, Reino Unido, Francia) como por otras emergentes (Sudáfrica, Brasil, China e India).

Se admite que en 2020 la producción de petróleo originada en esta región de la costa africana podría sobrepasar la de la totalidad de los países del golfo Pérsico. Solo Nigeria está produciendo diariamente cerca de 2,5 millones (2) de barriles de petróleo, lo que corresponde a cerca del 13,4 por 100 de lo que Estados Unidos gastaba al día en 2011, y aproximadamente al 18,5 por 100 del consumo diario de todos los países de la Unión Europea ese mismo año. Los Estados Unidos importan actualmente de la costa oeste africana cerca del 15 por

(2) Nigerian National Petroleum Corporations. *http://www.nnpcgroup.com/NNPCBusiness/UpstreamVentures/OilProduction.aspx*. 13 de marzo de 2013.

100 de su crudo, previéndose que este valor pueda pasar al 25 por 100 en los próximos cinco años.

A pesar de toda esta prosperidad, este Golfo es en la actualidad la zona marítima más peligrosa del mundo, teniendo en cuenta la gran inseguridad regional que se ha hecho sentir, en su mayor parte debido al recrudecimiento de la piratería marítima y de los asaltos a mano armada contra los buques, lo que comienza a afectar de una forma permanente a la navegación del tráfico mercante.

Teniendo en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, solo podemos considerar como actos de piratería marítima a los actos delictivos cometidos fuera del mar territorial (3), ya que, de acuerdo con la Resolución de la IMO A.1025 (26) (4), otros de la misma índole cometidos dentro de él o en aguas interiores son calificados como *asaltos a mano armada contra buques*. No obstante, en este artículo vamos a utilizar genéricamente la expresión *piratería marítima* para ambas situaciones.

El crecimiento del número de actos de piratería en la región del golfo de Guinea está influyendo negativamente tanto en el comercio marítimo como en la inversión en los países de la región. Como consecuencia del aumento de la peligrosidad de estas aguas, que actualmente empiezan a ser comparadas con las de Somalia, los seguros de los buques están aumentando sustancialmente. Esta inseguridad está también propiciando que los propios marinos opten por no navegar por la región o que pidan salarios muy superiores a los que normalmente se dispensan, así como indemnizaciones bastante elevadas en caso de incapacidad o muerte. La situación actual ha tenido un gran impacto en la economía local, ya que hay menos armadores que quieran utilizar los puertos de la región y, consecuentemente, el costo de las mercancías en tierra ha subido. En Nigeria, por ejemplo, la pesca local se ha visto muy afectada por toda esta situación, llegando a escasear hasta el pescado, ya que la empresa Trawler Owners Association, con más de 200 buques de pesca en la costa de este país, ha suspendido las salidas a la mar a causa de la piratería. Este hecho esta conduciendo a poner en serio riesgo los cerca de 5.000 puestos de trabajo directos y los 300.000 indirectos, y ha hecho que los precios del pescado aumenten más del 100 por 100 en los mercados locales.

Los Estados de la región carecen en la actualidad de cualquier tipo de política marítima, ya que hace décadas que luchan para conseguir su soberanía y el control de sus territorios en el continente, dedicando poca atención a su

---

(3) El mar territorial consiste en una zona marítima, bajo soberanía nacional, que llega hasta las 12 millas náuticas, contadas a partir de la línea de costa (línea de base recta o normal) de un Estado. Una milla náutica equivale a 1.852 metros.

(4) La Resolución A.1025 (26), «Código práctico para la investigación de los crímenes de piratería y asaltos a mano armada contra buques», fue adoptada por la Asamblea de la IMO el día 2 de diciembre de 2009.

mar. Como resultado, sus fuerzas navales están mal equipadas, poco entrenadas y mal financiadas para poder asegurar en sus aguas la autoridad del Estado. Estas situaciones, entre otras muchas, han contribuido decisivamente a la proliferación de un gran número de redes criminales, las cuales comenzaron a dedicarse también a la piratería marítima. En los últimos años, han operado esencialmente en la costa de Nigeria, aunque están gradualmente extendiendo su área de actuación a las costas de Benín, Costa de Marfil, Togo, Camerún, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe.

La situación en el golfo de Guinea ha llegado a preocupar a la ONU y a las organizaciones locales

El aumento de la piratería en el golfo de Guinea propició que la ONU pasase a efectuar regularmente, y con gran preocupación, un seguimiento de la situación. Prueba de ello es la aprobación por el Consejo de Seguridad (CSNU) de dos resoluciones relacionadas con este tema, la Resolución 2018 (2011), de 31 de octubre, y la 2039 (2012), de 29 de febrero, en las cuales dejó bien presente la necesidad de una acción concertada de los países de la región para hacer frente a la piratería por medio de una estrategia regional integrada y estructurada, que incluía el intercambio de informaciones y el desarrollo de mecanismos de coordinación operacional.

A nivel local la preocupación también existe, tanto por parte de los Estados como de las organizaciones allí existentes. Esa preocupación por la inseguridad en la región condujo a la realización de una Conferencia Ministerial, en Benín, el 19 de marzo de 2013, con el apoyo de la ONU. Contó con la presencia de representantes de tres organizaciones subregionales, la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG), que en su conjunto representan a 25 Estados africanos. De la conferencia resultaron tres documentos, que tendrán que ser sometidos a la aprobación de los jefes de Estado y de Gobierno de los países de África Central y Occidental, y cuyo principal objetivo es el combate contra la piratería y el crimen organizado en este Golfo.

Más recientemente, el 24 y 25 de junio de 2013, se realizó en Yaoundé, Camerún, la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la CEEAC, CEDEAO y de la CGG sobre seguridad marítima en el golfo de Guinea. En ella se adoptó un Código de Conducta para la prevención y represión de actos ilícitos, tales como: la piratería, los asaltos a mano armada contra buques, el crimen organizado transnacional marítimo, el terrorismo marítimo y la pesca ilegal, entre otros, ya sean llevados a cabo en África Central u Occidental. Este código, que incorporó elementos del Código de Conducta de Djibuti, está ya en vigor en los 22 países signatarios, y fue redactado de conformidad con

las resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012) del CSNU. Asimismo, durante la mencionada cumbre se firmó también un Memorando de Entendimiento en el que está prevista la creación de un Centro de Coordinación Interregional de Seguridad Marítima para África Central y Occidental, que tendrá su sede en Yaoundé. Los Estados representados se comprometieron a elaborar e implementar la legislación nacional necesaria para hacer frente a estas nuevas amenazas, así como a crear políticas nacionales de lucha contra ellas.

Por otro lado, varias organizaciones subregionales se han mostrado muy dispuestas a ayudar a combatir, de una u otra forma, contra los diversos tipos de actividades ilegales que se desarrollan en la región.

Algunas de las potencias occidentales con intereses en la zona también se han mostrado dispuestas a apoyar las iniciativas que contribuyan al aumento de la seguridad, ya financieramente o mediante el intercambio de conocimientos en el área de la seguridad. Todas las políticas de cooperación adoptadas están aún en una fase muy embrionaria y no pasarán de meras acciones simbólicas si no van acompañadas pronto de una presencia continua en la mar.

Nigeria ha sido el país más afectado por la piratería marítima

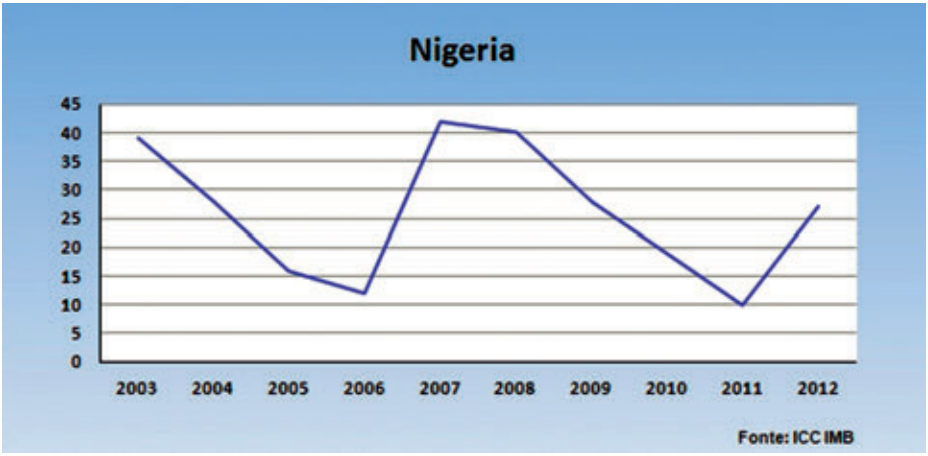
Este país, en la actualidad el mayor gigante económico del África Subsahariana, después de África del Sur, es el más poblado del continente africano, con 152 millones de habitantes. Su población es bastante joven, rondando la media de edad los 19 años. Nigeria ha desempañado un papel vital en el mantenimiento de la seguridad regional, debido a su poder militar y al empleo de sus fuerzas en la cooperación regional y global. En este momento es el mayor productor de petróleo de África y el décimo tercero a nivel mundial, siendo también el vigésimo noveno productor de gas natural del planeta.

La explotación de petróleo en este país comenzó a mediados de la década de los 50 del siglo pasado, cuando la multinacional Shell descubrió yacimientos en Oloibiri, en el delta del río Níger. Este descubrimiento convirtió desde entonces a Nigeria en uno de los mayores productores de petróleo del mundo. Paradójicamente, el oro negro, que ha permitido ingresar al país muchos millones de dólares, ha sido también el principal responsable de la gran pobreza que existe entre sus gentes. El petróleo representa actualmente cerca del 80 por 100 de sus ingresos, si bien debido a la corrupción existente y a la precaria gestión de sus gobernantes apenas una pequeña minoría de la población ha podido sacar partido de la ganancia. Esta situación ha hecho aumentar las tensiones sociales a los largo de los últimos años y ha contribuido al aumento de las actividades ilícitas, entre ellas la piratería marítima, el robo de petróleo de las tuberías de suministro, la creación de un mercado paralelo de venta de combustible robado y de refinado clandestino y la pesca depredadora, que ha traído graves consecuencias para los pescadores artesanales de la región y

para los *stocks* de peces. La mala administración, que ha dado origen a altas tasas de desempleo y mucha pobreza, asociada a un conjunto de tensiones étnicas —existen más de 250 grupos étnicos diferentes— y religiosas que se vienen produciendo desde hace décadas, han contribuido significativamente en la frecuencia e intensidad de los conflictos en este país.

Solo en la región del delta del río Níger viven cerca de 30 millones de personas, de las cuales el 30 por 100 están desempleadas, en su inmensa mayoría jóvenes, lo que asociado con la gran proliferación de armas ilegales en el país, propician que la opción por el crimen organizado sea una realidad muy apetecible y de fácil reclutamiento. En agosto de 2009, con la idea de reducir y controlar mejor la actividad de los grupos rebeldes, el Gobierno les concedió una amnistía. Esta iniciativa hizo que cerca de 15.000 militantes depusieran las armas, municiones y todo tipo de material bélico. Fueron así entregadas cerca de 2.760 armas y 287.445 municiones de diferentes calibres. A pesar de que estas cifras puedan ser considerables, son muy pequeñas si tenemos en cuenta que podrían existir entre ocho y diez millones de armas ilegales en la región del golfo de Guinea, admitiéndose que solo en territorio nigeriano existen entre 5,6 y 7 millones de armas en circulación.

La presencia de tantos factores de desestabilización en Nigeria contribuyó de forma significativa al crecimiento de la piratería marítima en sus aguas, principalmente en la región del delta del río Níger, que ha venido a registrar desde el inicio de este siglo un considerable número de actos de piratería. El año 2007, con 42 actuaciones ilícitas, fue el peor de las últimas dos décadas. Entre 2009 y 2011 hubo un decrecimiento de este tipo de actividades, debido al proceso de amnistía entonces en desarrollo. El aumento del número de



Nigeria. Ataques o tentativa de estos en la última década.

ataques en 2012 puede estar bastante relacionado con la renuncia a la amnistía en 2011 por parte de una facción del Movimiento para la Emancipación del delta del Níger (MEND), el mayor y más peligroso grupo rebelde que opera en el país. Entre 2003 y 2013 se registraron 292 actos de piratería marítima en aguas de Nigeria, de los cuales 136 se llevaron a cabo en buques fondeados, 127 en buques en navegación y 29 en buques atracados. Los piratas nigerianos acostumbran a atacar a las embarcaciones donde quiera que estén, o sea, junto a la costa, en los ríos, en los fondeaderos o en los puertos; y roban esencialmente dinero, objetos de valor del buque y de los tripulantes, teléfonos móviles, carga, combustible, comida, ropa, llegando a veces a secuestrar a integrantes de la tripulación para después obtener buenos rescates. A pesar de que la cantidad de estos actos ilícitos es significativa, se puede acreditar que más del 50 por 100 de los ataques no son informados a las autoridades competentes, ya sea porque los armadores no quieren mostrar la fragilidad de la seguridad de sus buques o bien para no estar sujetos a aumentos de las primas de los seguros o para no sufrir represalias en futuros desplazamientos a esta región.

Los piratas nigerianos utilizan diversos *modus operandi*, que van desde ataques de oportunidad, perpetrados por un solo elemento o pequeños grupos, en los que emplean normalmente barcos de madera, cuchillos y bastones y cuya táctica consiste en robar y huir; a ataques mejor organizados, que duran entre 30 y 40 minutos, efectuados por elementos ya equipados con embarcaciones o lanchas rápidas, con armas de asalto y con *rocket-propelled grenade* (RPG). Los ataques acostumbran a ser muy violentos y frecuentemente acaban con muertos y heridos. Existen diversos grupos rebeldes que operan en estas aguas, los cuales no se dedican en exclusividad a la piratería marítima. De ellos, el MEND es el que se ha mantenido más activo. Comenzó por hacer sus ataques cerca de tierra, en la región del delta del Níger, después extendió su radio de acción; existe un registro de un ataque, el día 19 de julio de 2008, a una plataforma holandesa de la Shell, en el campo petrolífero de Bonga, situado a 75 millas de costa, que produjo la interrupción momentánea de la producción.

Este proliferación de la criminalidad marítima ha obligado al Gobierno nigeriano a tomar diversas medidas para combatir este brote. Se destaca entre ellas la sustitución, en enero de 2012, de la Operación RESTAURAR LA ESPERANZA (RESTORE HOPE) —cuyo objetivo principal era combatir la actividad del delta del río Níger— por la Operación PULO SHIELD. Esta última, más allá de contar con la participación de una fuerza conjunta, que integra a militares de la Marina, del Ejército y de la Fuerza Aérea e incluso con elementos de la Policía, tiene un área de actuación más vasta y un propósito diferente de la primera. Está destinada a proteger las instalaciones de petróleo y gas, combatir el vandalismo de los gaseoductos, el robo de petróleo y la piratería marítima, así como todas las otras formas de crimen en el mar dentro de su área de responsabilidad.

Con el objetivo de aumentar la capacidad de respuesta a la piratería o a cualquier otro tipo de crimen marítimo por parte de las marinas del golfo de Guinea, a través de la mejora de la interoperabilidad de las comunicaciones y de la distribución de información, se realizó en febrero de 2013 el ejercicio anual OBANGAME EXPRESS. Fue organizado por Camerún, y tuvo como participantes a fuerzas navales africanas, europeas y de los Estados Unidos, con un total de 15 países: Nigeria, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Santo Tomé y Príncipe, Benín, Togo, Congo, Costa de Marfil, Francia, España, Bélgica, Brasil, Holanda y Estados Unidos.

En los últimos años, los Estados Unidos han estado muy atentos a los problemas de esta región, habiendo empleado ya más de 35 millones de dólares en el adiestramiento de personal perteneciente a las armadas de los países del Golfo, en especial de Nigeria. También ha participado con sus fuerzas navales en ejercicios conjuntos con las marinas de la región.

Benín y Togo también comenzaron a registrar ataques piratas

La criminalidad marítima en la región del golfo de Guinea estuvo muchos años confinada a las aguas de Nigeria; sin embargo, últimamente se ha extendido a las aguas de los países vecinos, concretamente Togo y Benín. Este último, situado entre Nigeria y Togo, y con una costa de apenas 120 km, registró 20 actos de piratería en 2011, de los cuales 19 ocurrieron en las proximidades de la ciudad costera de Cotonú, la mayor del país, lo que representó el 5 por 100 de la totalidad de los actos registrados a nivel mundial. Existen indicios de que los piratas que actuaron en las aguas de Benín en 2011 podrían no haber sido de origen beninés, sino nigeriano. Con independencia de su nacionalidad, estos piratas secuestraron a lo largo del año 2011 un número considerable de tripulantes, exactamente 140, lo que representó el 17,5 por 100 del total de individuos secuestrados en todo el mundo. En lo que se refiere a los años 2012 y 2013, hubo una reducción drástica del número de actos ilícitos de piratería en las aguas de este país, apenas se registraron dos actos en 2012 y ninguno en 2013, lo que denota una cierta moderación en este tipo de crímenes. A esa disminución podría haber contribuido el sistema de patrullas marítimas conjuntas creado en octubre de 2011 entre Nigeria y Benín con la denominación de Operación PROSPERIDAD (PROSPERITY). Esta cooperación bilateral fue la primera del género en la región y se espera que en el futuro, como continuación de esta, las marinas de Togo y Ghana también se puedan incorporar a estas patrullas, teniendo en cuenta el aumento de la vigilancia y de la seguridad que proporciona en sus costas.

En lo que se refiere a la piratería en las aguas de Togo, país con apenas 56 km de costa, situado entre Ghana y Benín, hay registro de seis ataques o tentativas durante el año 2011, de quince en 2012 y siete en 2013. En los últi-

mos dos años, el puerto y los fondeaderos de la ciudad de Lomé, la capital del país, fueron los más afectados, con 18 actos ilícitos de este género. En Togo fueron también secuestrados cuatro buques y 79 tripulantes durante el año 2012.

Es preciso actuar de forma rápida en el golfo de Guinea

A pesar de la expresión preocupante que nos transmite el número de ataques, la situación en este Golfo está aún lejos de ser considerada crítica, aunque es necesario actuar cuanto antes para que esta no se llegue a descontrolar. En primera instancia, sin duda, compete a los gobiernos de la región la definición e implementación de las medidas conducentes a la reducción de las actividades ilícitas que vienen ocurriendo en sus aguas. Esas medidas, entre otras posibles, pasan por la aplicación de reformas en su modo de ejercer el gobierno para que sus políticas sociales sean de hecho efectivas y permitan reducir el desempleo y, consecuentemente, la pobreza, dificultando así la captación y el reclutamiento de jóvenes por los grupos ilícitos. Es necesario que los países del Golfo asuman que la lucha contra la piratería marítima tiene que ser una prioridad de sus gobiernos. Para ello, tienen que desarrollar e implementar estrategias marítimas que permitan, por lo menos a corto plazo, minimizar la acción de los grupos criminales que actúan en la mar. Para combatir a estos grupos de malhechores tienen que estructurar o mejorar sus fuerzas navales y sus autoridades portuarias, equipándolas con los medios que permitan disuadir y combatir el tipo de actividad ilícita en las aguas de esta región.

Para tener controlada la criminalidad marítima es indispensable la existencia de un patrullaje naval diario, con el posible apoyo de un componente aéreo, ya sea con aeronaves tripuladas o no, a semejanza de lo que se viene haciendo en el Cuerno de África. Esta vigilancia difícilmente sería efectiva si no hubiera presencia permanente de medios navales de la comunidad internacional.

Respecto al aspecto de orden público y judicial, es también necesario comenzar a detener y juzgar, a la luz de los instrumentos jurídicos internacionales, a todos los piratas que fueran sorprendidos en flagrante, para lo que es conveniente la existencia de acuerdos interestatales que permitan agilizar los procesos.

Para disuadir de las actividades ilegales en la región es también indispensable que se asegure una buena cooperación en el ámbito de la seguridad marítima regional entre las tres organizaciones subregionales existentes, ya sea a través de la definición de estrategias marítimas, con la organización de patrullas conjuntas o con la programación de ejercicios navales conjuntos.

La Marina portuguesa estuvo en el Cuerno de África por sexta vez

El combate a la piratería marítima en el Cuerno de África continúa siendo una preocupación de la Marina portuguesa. La sexta presencia en esta región estuvo proporcionada por la fragata NRP *Álvares Cabral,* que desatracó el 21 de marzo de 2013 de la Base Naval de Lisboa, para participar en la Operación ATALANTA de la Unión Europea. La ceremonia de transferencia de mando de la fuerza naval europea (EUNAVFOR), que asumió el comodoro portugués Novo Palma durante cuatro meses, embarcado en la mencionada fragata, se realizó el 6 de abril en Djibouti. La *Álvares Cabral* pasó a ser buque insignia de la Operación desde ese instante. Esta es la tercera participación de la Marina portuguesa en esta operación, habiendo cooperado también en tres oportunidades en operaciones NATO en esta misma región del globo.



BIBLIOGRAFÍA

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2011. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau (2012).

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2012. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau (2013).

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2013. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau (2014).

International Maritime Bureau. Disponible en : *http://www.icc-ccs.org*. Acceso en: 10 de marzo de 2013.

HISTORIA DE UNOS CAÑONES O UNOS CAÑONES CON HISTORIA

Miguel ARAGÓN FONTENLA

(RE)

Los pueblos que olvidan su historia están condenados a repetirla.

Marco Tulio Cicerón.

Introducción



unos cincuenta metros de la orilla, donde la profundidad no supera los seis, pudimos observar que del uniforme fondo arenoso destacaba una oscura formación rocosa. Restos de madera y unos pequeños promontorios calizos, constituidos por proyectiles concrecionados y fusionados entre sí, cubrían una superficie alargada de unos veinte metros. Del lecho marino sobresalían alineados varios pernos de cobre unidos a una semienterrada y gruesa viga de madera. Estábamos buceando entre los restos del naufragio hallado años atrás frente en la playa del Retín.

Los cañones del Panteón

¿Qué visitante al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando o suboficial de la Armada a su paso como alumno por la ESUBO no se ha fijado en los dos cañones de hierro que, montados sobre cureñas de madera, jalonan la entrada principal de tan insigne mausoleo? En ambos, en uno de sus costados y grabado en placa de latón, se puede leer la siguiente inscripción:

«Cañón de la artillería de 36 libras del navío *Santísima Trinidad,* hundido gloriosamente en la Batalla de Trafalgar. Permaneció sumergido desde 1805 hasta 1982 en aguas de la ensenada de Barbate, costas del Retín.»



«Del lecho marino sobresalían alineados varios pernos de cobre…». (Foto del autor).



Cañones frente al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando. (Foto del autor).



Placa identificativa de los cañones del Panteón. (Foto del autor).

Siempre que he tenido la ocasión de estar frente a esas reliquias del pasado me ha surgido la misma pregunta: ¿en qué se ha basado el autor de dicho texto para asegurar que esas piezas pertenecieron a tan insigne buque cuando todavía no se tiene constancia de que el pecio del *Santísima Trinidad* haya sido localizado?

Con este trabajo se pretende cuestionar a quien ha querido dar importancia a estos cañones, atribuyéndoles, sin un sólido argumento, ser reliquias de tan célebre episodio de la historia de nuestra Armada como fue el combate de Trafalgar, y a su vez,

analizar la posibilidad de que puedan tratarse de testigos de otro suceso, no menos dramático y lamentablemente poco conocido, ocurrido por aquellas aguas, recuperando con estas líneas del inexorable olvido del tiempo el recuerdo del que fue otro fatídico suceso.

El pecio del Retín

En el año 1982, la Armada adquiría, para uso como campo de maniobras, una amplia zona comprendida entre las poblaciones de Barbate y Zahara de los Atunes, que incluía la sierra del Retín y una arenosa playa limítrofe de unos cinco kilómetros de longitud. Durante los meses de verano de ese año se encomienda a un equipo de buceadores del Centro de Buceo de la Armada, en colaboración con otro de zapadores anfibios del Tercio de Armada, el reconocimiento hidrográfico de la línea de playa y la eliminación, mediante voladuras controladas, de unos promontorios próximos a la orilla que eran obstáculos para la varada de las embarcaciones de desembarco. Como consecuencia de la remoción del fondo por las voladuras efectuadas, quedan al descubierto los restos de un naufragio. De entre estos se extraen dos cañones, que fueron primero depositados en el Arsenal de La Carraca para después ser colocados como ornamentación en su actual ubicación en la Escuela de Suboficiales.

Treinta años después del hallazgo retomé el interés por conocer la historia de esos cañones. Lo primero fue contactar con algunos de los buceadores que habían participado en aquellos trabajos. Todos ellos recordaban perfectamente cómo se descubrió el pecio, pero ninguno me supo decir con certeza el motivo por el que se llegó a relacionar ese hallazgo con los restos del *Santísima Trinidad*. Según pude deducir de las conversaciones, una de las razones se debió a la relativa proximidad de la playa del Retín con el lugar donde tuvo lugar el combate de Trafalgar. Otra fue que de entre los restos se extrajo una campana de bronce en la que se podía distinguir grabada una inscripción, que pensaron era el nombre del buque. Aunque las letras estaban bastante erosionadas, la inscripción comenzaba por una «S», seguida de una palabra ilegible. Se desconoce el paradero de dicha campana, ya que su localización, sin duda, aportaría una valiosísima información.

No pueden ser del *Santísima Trinidad*

Rendido a los ingleses tras el combate del 21 de octubre de 1805, el navío *Santísima Trinidad* es tomado a remolque por el *Prince*, que intenta en vano dirigirlo hacia Gibraltar. El fuerte temporal de suroeste impediría esa maniobra, y el 24 acaba siendo hundido por los mismos ingleses que lo remolcaban. No se tiene certeza del lugar exacto del hundimiento, pero existe un documen-

to fechado el 30 de octubre de 1805 que dice: «...Se han hallado en la costa de Castilla cuatro pedazos de un costado del navío *Trinidad*, pintado a fajas encarnadas y negras desde el plan de la 2.ª batería hasta la 4.ª, y en ellos, desde 18 a 20 cañones embragados» (1).

El lugar conocido como la costa de Castilla, hoy playa de Castilla, corresponde al litoral del Coto de Doñana en Huelva.

Considerando como totalmente fiable el relato anterior, resultaría difícil creer que los restos hallados en la ensenada de Barbate puedan corresponder a los del *Santísima Trinidad;* más aún cuando el fuerte temporal de suroeste que persistió durante los días posteriores al combate arrastró a todos los buques, captores y capturados, en dirección norte. Por ello a la ensenada de Barbate, más al sur del lugar donde tuvo lugar el combate, no pudo haber llegado resto alguno de los navíos perdidos tras el enfrentamiento.

Son españoles, pero de a 24 libras

Posiblemente, el mejor tratado sobre artillería naval de la época a la que nos referimos sea el que, bajo el título *La Artillería Naval Española en el Siglo XVIII,* tiene como autor a Enrique García Torralba. Esta publicación contiene un estudio detallado de los reglamentos por los que se regía la fabricación de los cañones con los que se dotaba a los buques de la Real Armada. Basándonos en los datos reseñados en dicha publicación, se podrían catalogar las piezas del Panteón como dos cañones españoles de a 24 libras modelo 1783 (aprobado por Real Orden de 1782), según el proyecto del capitán de fragata Francisco Medina, quien fue director de la fábrica de cañones La Cavada.

La confusión de quien catalogó estos cañones como piezas de a 36, en vez de a 24, es justificable, ya que para el modelo de 1782 tanto los cañones de a 24 como los de a 36 son de la misma longitud: 2,64 metros; no así el diámetro del ánima, que es de 15,31 cm para los de a 24 y de 17,40 en los de a 36. Se puede comprobar que en ambas piezas del Panteón, a pesar del estado de corrosión que presentan, el diámetro del ánima en boca es de unos 15,5 centímetros.

De no ser equivocado este razonamiento, se podría afirmar que los restos hallados en la playa del Retín pertenecen a un buque de guerra español, naufragado en fecha posterior a 1783 y del porte de navío o fragata, ya que en ambos se montaban cañones de a 24 libras.

(1) GONZÁLEZ-ALLER, J. I.: *La Campaña de Trafalgar (1804-1805)*. Corpus Documental.

Un lamentable enfrentamiento

Descartando que este pecio pertenezca al *Santísima Trinidad,* surge la pregunta: ¿entonces de qué naufragio se trata? La poca entidad de los restos visibles en la playa del Retín hace pensar que, probablemente, estos son una pequeña porción del casco de un buque de gran porte que, deshecho como consecuencia de combate o incendio, llegan a varar en la playa tras naufragar en algún lugar próximo a la ensenada de Barbate.

Indagando en la historia, tan solo un hecho ocurrido en el año 1801 pudo aportar restos como los hallados en el Retín: el lamentable enfrentamiento en la noche del 12 de julio entre los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, ambos españoles. Son varias las versiones de tan triste episodio, siendo la más verosímil, y la que mejor se ajusta a la documentación de archivo, la publicada en abril de 1984 en la *Revista de Historia Naval*, escrita por el entonces capitán de fragata José Ignacio González-Aller Hierro, y que de manera resumida se narra a continuación:

«Tras el combate de Algeciras del 6 de julio de 1801, la escuadra francesa del almirante Linois, aunque victoriosa frente a la del almirante inglés Saumarez, quedó seriamente dañada. En su auxilio y para escoltarla a Cádiz, el día 9 zarpa de ese puerto el teniente general Juan Joaquín Moreno con los navíos *Real Carlos* (112 cañones), *San Hermenegildo* (112 cañones), *San Fernando* (74 cañones), *Argonauta* (80 cañones), *San Agustín* (74 cañones) y la fragata *Sabina* (34 cañones). A ellos se les une el navío francés *Saint Antoine* (74 cañones) y tres fragatas de la misma nacionalidad. Al día siguiente la escuadra española llega a Algeciras y se une a la francesa conformando una fuerza combinada. En la mañana del 12, con aparejo de circunstancia en los tres buques franceses que lo habían perdido, se alista para dejar el fondeadero de la bahía de Algeciras la escuadra aliada. Moreno y Linois, en conformidad, embarcan en la fragata *Sabina* y acuerdan que, tras superar punta Carnero, la flota aliada adopte una formación de dos líneas de frente. En cabeza los tres navíos franceses dañados y en retaguardia los cinco navíos españoles y el navío francés *Saint Antoine*, entre ambas líneas se colocaría la fragata *Sabina*. En la confianza de que esa es la formación más segura, ante la amenaza de un contraataque, por la retaguardia, de la escuadra inglesa del almirante Saumarez que, recuperados sus buques de los daños sufridos del combate acaecido seis días antes, acechaba desde Gibraltar con tomarse la revancha.

»Con mucha dificultad la combinada abandona la bahía de Algeciras, no sin antes desistir de llevar a remolque a Cádiz al navío inglés *Annibal* capturado en el combate del día 6. A las siete y media, ya oscureciendo, la combinada dobla punta Carnero y enfila el Estrecho cuando el viento de levante comienza a recrudecer. En ese momento Saumarez, con cinco navíos y una fragata, inicia la persecución confiado en que el mejor andar de sus buques le permiti-

rán dar alcance al enemigo antes de que lleguen a su puerto de destino. El general Moreno no es ajeno a la amenaza que se cierne sobre ellos, de ahí que las órdenes dadas a los navíos que protegen la retaguardia son*:* "…hacer el primer fuego con los cañones de la cámara de popa y toldilla y al oportuno tiempo con los de los costados sobre la perpendicular del rumbo y determinada proa a una de las costas del Estrecho para no embarazarse entre sí" (2).

»La noche es muy oscura y el fuerte viento de levante favorece la buena marcha de los navíos. A las diez, la escuadra aliada ya ha sobrepasado la altura de Tarifa y navega en total oscuridad. Tan solo las luces de los tres faroles de popa y la de tope en la fragata *Sabina*, situada en el centro de la formación, delatan la posición del buque de mando. Tres navíos de la retaguardia quedan rezagados: *San Hermenegildo*, *Real Carlos* y *Saint Antoine*. Saumarez fuerza velas acortando distancias a la escuadra franco-española y ordena al navío *Superb*, el más ligero de los que dispone, que se adelante del resto de la escuadra y hostigue a la retaguardia enemiga por el extremo derecho de su formación. A las once y media, estando a escasos 300 metros de la retaguardia de la aliada, el *Superb* cae a babor y hace fuego con toda la batería de estribor sobre la aleta de babor del navío que ocupaba el extremo de más a tierra de la formación, el *San Hermenegildo*. Algunos impactos también alcanzan al *Real Carlos*. Los tres navíos de la retaguardia aliada navegan bien alineados, pero muy próximos entre sí. Al recibir el *San Hermenegildo* el fuego enemigo, y en cumplimiento de las órdenes del general en jefe, cae a babor para hacer frente al inglés, y así también lo hace el *Real Carlos,* su inmediato por babor en la formación, pero no así el *Saint Antoine* que no modifica su rumbo. Para evitar la colisión con el navío francés el *Real Carlos* rápidamente rectifica el rumbo y maniobra a estribor, sin poder evitar el encontronazo con el *San Hermenegildo,* donde los impactos recibidos del navío inglés, tal vez por el empleo de la temida bala roja (3), comienzan a provocar un incendio a su cubierta. Fue la voz de "fuego", referida a la alarma por incendio a bordo, lo que en la confusión y oscuridad reinantes es interpretada por los artilleros de la primera batería de babor del *San Hermenegildo* con la de hacerlo con sus piezas sobre el buque que, por babor se les venía encima, sin percatarse que se trataba de uno de los propios "…hallándose aquella noche en su destino de la primera batería, y haber después entendido que el fuego tuvo origen en la toldilla, solo

(2) AGM, leg. 197. doc. 43.

(3) AGM, leg. 197. doc. 989. Informe del capitán de fragata Francisco Vizcarrondo, segundo comandante del *Real Carlos* y único oficial superviviente de ese navío. Tras ser rescatado por los ingleses fue conducido a Gibraltar y luego liberado: «Todavía no puedo decidirme a determinar la causa del incendio, si bien haya procedido de los tacos del navío *Hermenegildo* que tocándonos nos batía, o ya de los del enemigo que también nos llegaban, causando singulares explosiones que me inclinan a creer lo que confidencialmente aseguraron en Gibraltar, de que llevaban tacos preparados con mixtos y aun hornillos de bala roxa».

puede decir que las voces que lo expresaban, darían lugar á creerlas mandato de romper el de la artillería contra el navío de su inmediación, que después supo era el *R. Carlos*". (Relato del alférez de fragata Antonio Piñeiro, quien junto al brigadier de guardias marinas Manuel Fernández Flores son los únicos oficiales supervivientes del *San Hermenegildo*). Tan próximos están ambos navíos que los tacos y el fogonazo de los cañones provocan un incendio en la mesa de guarnición mayor de estribor del *Real Carlos*. Con el abordaje caen los palos trinquete de ambos sobre la cubierta del *Real Carlos*. Los dos buques quedan enganchados por los aparejos y el fuego no tarda en extenderse con rapidez entre ellos, haciéndose incontrolable. Pasada la media noche, ardiendo de proa a popa, los navíos logran desembarazarse el uno del otro para poco después saltar por los aires. El primero en desaparecer es el *Real Carlos* y a los quince minutos le sigue en suerte el *San Hermenegildo*. De los casi dos mil hombres que formaban la dotación de los dos grandes navíos tan solo unos trescientos lograron salvarse» (gráfico 1).

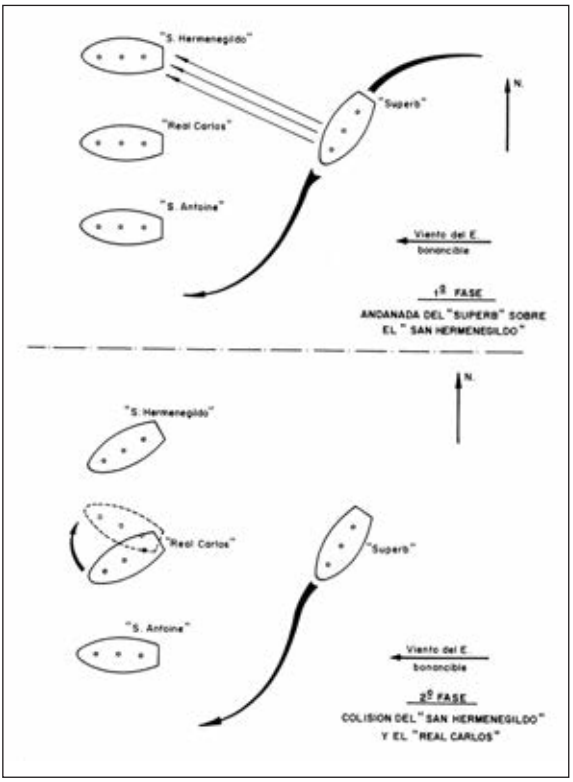


Gráfico 1. Maniobra del *Superb* y enfrentamiento entre el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*. (J. I. González-Aller. *Revista de Historia Naval,* abril 1984).

Tanta mortandad pudo deberse a que el inesperado ataque nocturno inglés no permitió la maniobra que, previa al combate, se solía hacer en los navíos, consistente en el arriado al agua de los lanchones y botes auxiliares del buque para llevarlos a remolque, con el objeto tanto de despejar la cubierta para facilitar la maniobra de aparejos y artillería como el de forzar el cambio de rumbo y servir de auxilio a los caídos al mar. Por ello, los que desesperados se lanzan al agua huyendo de morir abrasados y no encuentran dónde

acogerse en su mayoría perecen ahogados. De los supervivientes, unos cuarenta lograron salvarse en una embarcación del *Real Carlos* y el resto fue rescatado por los ingleses. El mando de la escuadra aliada fue ajeno a lo ocurrido en su retaguardia, hasta que al amanecer se notó la falta de los tres navíos.

Es conocida y muy difundida una versión, sin fundamento, que otorga al valiente capitán Keats del *Superb* la proeza, en la oscuridad de la noche y dado el buen andar de su buque, de aproximarse a la retaguardia enemiga hasta colocarse entre medias de los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo* para una vez a la altura de ambos hacer fuego a dos bandas y, posteriormente, en una hábil maniobra, quitarse de en medio. Confundidos por el ataque sorpresa, cada uno de los navíos españoles cree ser atacado por el contiguo, al que toma por enemigo, y acaban destrozándose mutuamente. La claridad del amanecer da cuenta del error, pero ya es tarde: destrozados y entre llamas ambos sucumben llevándose consigo a casi dos mil almas. Esta interpretación, más propia de una novela de Patrick O'Brian, carece de base documental y es desmentida por los propios ingleses.

Estimación del lugar de la pérdida del *Real Carlos* y del *San Hermenegildo*

En ninguno de los documentos consultados se hace referencia al lugar exacto del enfrentamiento y posterior pérdida de ambos navíos. Resulta extraño que de uno de los sucesos más dramáticos de la historia de la Armada española la información existente en los archivos no sea abundante, lo que hace suponer que la mayoría de los documentos que forzosamente generaría la pérdida de dos grandes navíos acabaran, al igual que ellos, siendo pasto de las llamas en el incendio que en 1975 destruyó el Archivo de San Fernando. No obstante, del análisis de algunas de las fuentes documentales existentes en el Archivo de El Viso se puede deducir, de una manera aproximada, la zona del desastre, lo que sería suficiente para la finalidad de este trabajo:

«…no se consiguió hasta el oscurecer (4) el estar reunidos sobre la punta de Carnero… se estaría para las 10 un poco más avante de Tarifa… se amaneció (5) casi en calma de cinco a seis leguas E. O. con Santi Petri, reconociéndose la falta de los navíos españoles *Real Carlos* y *San Hermenegildo*… (6).

…A las 1120 atacaron los enemigos nuestra retaguardia… (7).

(4) Según fuentes consultadas, en esa fecha el ocaso fue a las 1913 horas.
(5) Según fuentes consultadas, en esa fecha el orto fue a las 0447 horas.
(6) AGM, leg. 197, doc. 537.
(7) AGM, leg. 197, doc. 43.

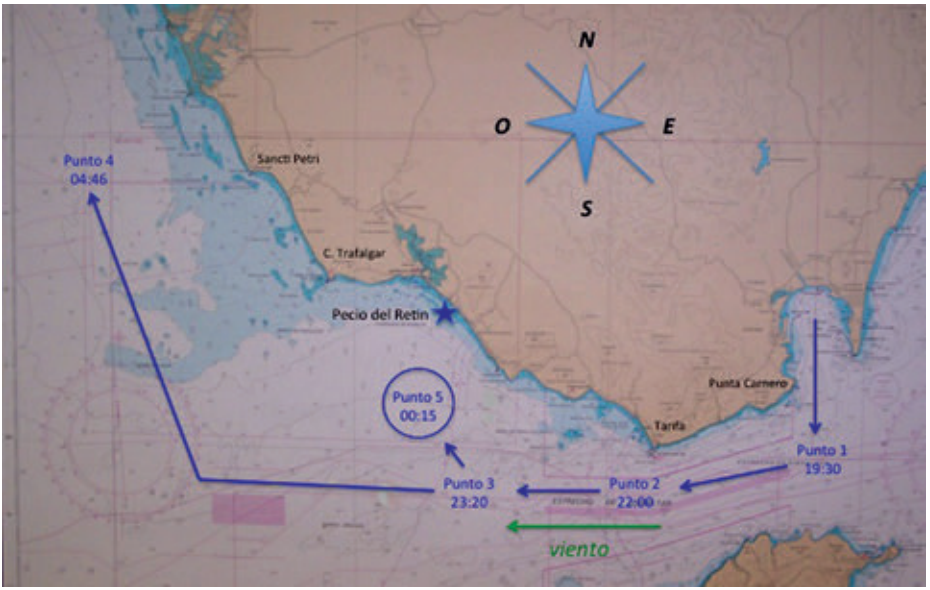


Gráfico 2. Derrota de la escuadra aliada. (Estimación del autor).

…At 1215 AM, july 13th, the *Real Carlos* blew up, and fifteen minutes later, the *San Hermenegildo* ablaze from stem to stern, suffered the same fate…» (8).

Teniendo en cuenta los datos referidos en estos cuatro relatos, vamos a considerar cuatro puntos para establecer el Punto 5, o lugar aproximado de la voladura de sendos navíos (gráfico 2):

Punto 1.—Punta Carnero. Lugar donde al oscurecer del 12 se reúne la escuadra aliada y enfila el Estrecho con viento fuerte de Levante. Aproximadamente a las 1930.

Punto 2.—Tarifa. Sobrepasada por la escuadra poco antes de las 2200 horas del 12.

Punto 3.—Lugar donde a las 2320 se encuentra la escuadra aliada y comienza el ataque del *Superb* a su retaguardia.

(8) WILLIAMS, James: «A las 1215 de la madrugada el *Real Carlos* voló y, quince minutos más tarde, el *San Hermenegildo*, en llamas de proa a popa, sufrió la misma suerte». *A Naval History of Great Britain*. MacMillan and Company, 1902.

Punto 4.—Sancti Petri. Donde, de tres a cuatro leguas al oeste de este islote se sitúa el grueso de la aliada al amanecer del 13.

La distancia navegada por la escuadra aliada del Punto 1 al Punto 2 es de unas 15 millas, que recorre en algo más de dos horas, de lo que resulta un andar de unos siete nudos.

La distancia estimada sobre la derrota que se cree que pudo ser la seguida por escuadra aliada entre los Puntos 2 y 4 es de 55 millas, que son recorridas en siete horas, por lo que en ese tramo la velocidad media fue de unos ocho nudos.

Podría parecer excesivo que grandes navíos, yendo en conserva, hubieran podido mantener durante toda la noche una velocidad de siete a ocho nudos, máxime escoltando a los tres buques franceses dañados. Posiblemente el lograr esta marcha se debió a que durante todo el tiempo tanto el viento como la corriente estuvieron a favor de la dirección de marcha (9).

El ataque del *Superb* a la retaguardia aliada tiene lugar a las 2320, una hora y veinte minutos después de haber sobrepasado el Punto 2, que con un andar de ocho nudos da un desplazamiento aproximado de unas diez millas. Por ello el Punto 3 se podría situar, más o menos, al sur de cabo Plata.

Iniciado el combate, la formación de línea de frente se deshace. El *Real Carlos* y el *San Hermenegildo* se abordan, enredándose los aparejos. Enganchados, ardiendo y sin gobierno, durante una hora van a la deriva mientras que las llamas se extienden rápidamente por ambos buques alimentadas por el fuerte viento de levante. La corriente y el viento hacen que el abatimiento sea sensiblemente hacia la costa, hasta que a las 0015 horas, librados el uno del otro, se deshacen en explosiones. El desplazamiento de los dos navíos en el tiempo que duró el enfrentamiento no debió de ser superior a las tres millas, lo que permite hacer una estimación del Punto 5, lugar de los naufragios.

De considerarse válido el anterior razonamiento, los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo* se debieron de perder en algún lugar de la ensenada de Barbate y a unas siete millas al suroeste de Zahara de los Atunes. A esa distancia de la costa y arrastrados por la corriente y el oleaje no tardaría en llenarse la playa de multitud de restos del naufragio, tanto de maderos y jarcias como de cadáveres. No es de extrañar que, entre tanto destrozo, partes del casco lleguen a varar en la orilla, manteniendo a flote pesados cañones enredados en sus aparejos.

---

(9) Recurriendo a un programa de cálculo de mareas, en la fecha del 12 al 13 de julio de 1801 fue creciente en el Estrecho desde las 2100 horas del 12 a las 0300 del 13, cuya resultante es una corriente de superficie paralela a la costa en dirección este-oeste.

Conclusión

Sin duda, el enfrentamiento entre el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo* no constituye un episodio de nuestra historia naval del que debamos sentirnos orgullosos, y de nada sirve el pretender justificar lo que fue una tragedia con otros argumentos que no sean que la fatalidad y el error condujeron al desastre. Pero cuando hasta en la historia de la Gran Bretaña se refieren a esta acción diciendo que *this was certainly one of Spain's most tragic chapters in naval history, and should never be forgotten or obscured* (10), no debemos ser nosotros quienes la ignoremos. Por ello merece recordarse —aunque tan solo sea a través de unos objetos inanimados como unos cañones, testigos mudos de un triste desenlace— que allí sucumbieron dos prestigiosos marinos, los capitanes de navío Antonio Emparán y José de Ezquerra, junto con la casi totalidad de sus dotaciones.



BIBLIOGRAFÍA

García-Parreño, Jorge: Revista General de Marina. Agosto, 1981.
Fernández Duro, Cesáreo: *La Armada Española.*
Pavía, Francisco de Paula: *Galería Biográfica de los Generales de Marina.*

(10) «Ciertamente fue uno de los más trágicos episodios en la historia naval española, y nunca debería ser olvidado ni ocultado».



Heliapoyo a unidades de Infantería de Marina. (Foto: J. Máiz Sanz).

COMBATE DE EL CALLAO

RESTAURACIÓN EN EL CEMENTERIO DE LIMA DEL MAUSOLEO DE LOS HÉROES DEL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866

José Ramón GARCÍA MARTÍNEZ



DOS de mayo de 1866, 1150 horas, fecha y hora escogida por el comandante general accidental de la Escuadra del Pacífico, brigadier Casto Méndez Núñez, para proceder al bombardeo de la plaza fuerte de El Callao de Lima.

Veinte minutos antes, a las 1130 horas, el buque insignia de la Escuadra del Pacífico, la fragata blindada *Numancia*, iza sobre su palo de mesana la numeral reservada n.º 61, aquella cuyo lapidario significado es el de zafarrancho general de combate.

Nuestros buques, desde las 1010 horas de la mañana, están ejecutando una espectacular maniobra de internamiento a sus predeterminadas posiciones de batir que impresiona por la perfección de su coordinado despliegue a sus expectantes adversarios y, no menos, a las tan interesadas como numerosas fuerzas navales extranjeras que fondean al norte, lejos del factible campo de batalla. Las fragatas y corbeta hispanas constituían una compacta división, que primero se fraccionó en dos grupos, luego en tres, subdividiéndose de ese trío a su vez cada uno de los siete buques, recreando un conjunto de tres unidades al sur, otro de dos al centro y uno más de igual número al norte, conformando todas las naves una paralela muralla naval que encara sus bordas de botafuego al estático frente terrestre que presentan las intranquilas defensas peruanas (1).

---

(1) A las 1000 horas leva de su fondeadero la *Numancia,* y diez minutos después todos los demás buques de combate de nuestra Escuadra comienzan a organizarse a su alrededor, formándose una compacta línea de frente que de norte a sur, es decir, tomando como septentrión o norte referencial la isla de San Lorenzo, base de operaciones de nuestras naves, y como sur la adversaria ciudad de El Callao, muestra el subsiguiente orden de marcha: II División, fragatas *Berenguela* y, siguiendo sus aguas, *Villa de Madrid*; III División, paralela a la II, fragata

El Callao muestra con desafiante orgullo a la escuadra española que bloqueó aquella rada y principal puerto del Perú todo cuanto la ciencia y la más moderna técnica militar fueron capaces de suministrar en el año de 1866 para rechazar con garantía de éxito, al menos en teoría, cualquier intrusión que una fuerza naval intentase contra esa ciudad, pues, no en vano, el Supremo Gobierno Provisorio de la República Peruana, que acaudillaba el coronel Prado, había proseguido con los ya emprendidos trabajos de fortificación que inició el recién depuesto presidente constitucional Pezet, aprovechándose Prado, el flamante dictador supremo, de los grandes recursos de guerra que aquel, el prudente general Pezet, había adquirido en Europa. Las obras continuaron sin descanso, aunque con cierto desorden, hasta conseguir levantar en las playas chalacas un formidable frente militar, terrestre y naval que encerraba, entre diversas baterías menores, un par de dominantes torres blindadas que descubrían cuatro amenazantes cañones rayados Armstrong con proyectil sólido ojival (136,08 kg; 25 x 40 cm) de 300 libras de peso, dos fuertes con otras cuatro piezas rayadas Blakely con bala cilíndrica maciza (226'80 kg; 27'50 x 48 cm) de 500 libras de peso y un solitario cañón Blakely de ese mismo calibre y peso, además de otras siete baterías, un gran campo de minas activado por electricidad desde tierra, cinco canoas torpederas y una pequeña flotilla compuesta por dos monitores (*Loa* y *Victoria*) y tres vapores de guerra (*Tumbes*, *Sachaca* y *Colón*) y, asimismo, detrás de las precitadas baterías, torres acorazadas y fuertes, un significativo contingente de fuerzas de infantería y caballería, cuyo rol en la próxima lid no sería otro que el de recibir sobre sí todo aquel proyectil que los buques hispanos disparasen y que, desviándose de su trayectoria, cayese largo, no pudiendo olvidarnos aquí del *Castillo de la Independencia* o del *Real Felipe de El Callao*, una descomunal estructura defensiva de 1747-1774 y de unos aproximados 76.000 metros cuadrados de extensión que, desartillado por «resolución suprema», pero demostrando aún su incuestionable valía castrense, sirvió de amurallado refugio «a prueba de bomba al Estado Mayor de la Defensa» peruana, concentrándose allí, con el presidente Prado, un sinnúmero de ayudantes, edecanes y otros muchos empleos sin destino en la arriesgada primera línea de fuego, aquella que aguantaría el castigo artillero de los buques de su majestad católica Isabel II, reina de las Españas; no así, como acabamos de referir, el impresionante *Castillo de la Independencia*, desartillado, dejaba de ser objetivo militar a batir por los cañones españoles.

La contendiente Escuadra del Pacífico de Méndez Núñez, aquel marino que prefería honra sin barcos a barcos sin honra, enrolaba, además de los buques de su convoy o conserva, naves pertenecientes a nuestra fuerza naval

---

Almansa y detrás corbeta *Vencedora*; I División de la Escuadra del Pacífico, paralela a la *III*, fragata blindada *Numancia* y tras ella las fragatas *Blanca* y *Resolución*.

en calidad de transportes de guerra (*Marqués de la Victoria*), capturas a la República de Chile (*Paquete del Maule* y *Matías Cousiño*), compras de forma encubierta (*Uncle Sam*) o embarcaciones fletadas al comercio (*Mataura*, *Mary* y *Lotta and Mary*), alistándolos como buques de vanguardia la que quizás haya sido, sin incurrir en superflua exageración, la más flamante, combativa, poderosa y disciplinada escuadra que nuestro país fue capaz de reunir desde los casi entonces olvidados años del Imperio Español, aglutinando un blindado, la *Numancia*, que en su época fue el mayor y más potente del orbe, dos enormes fragatas de hélice, *Villa de Madrid* y *Almansa*, otras tres fragatas idénticas a las anteriores aunque de menor desplazamiento (*Resolución*, *Blanca* y *Berenguela*) y, por último, una corbeta, también de tornillo (*Vencedora*), buques estos modernos, capaces y, ante todo, bien gobernados y mejor coordinados por un excelente equipo de profesionales de la navegación y de la milicia, como fueron Méndez Núñez, Antequera, Lobo, Pezuela…

Nuestras naves oponían a la artillería peruana, con sus estratégicos proyectiles de 300 y 500 libras, la bala táctica de 32 y la de 68 libras, no siendo preciso incidir en que una inteligente conducción de la batalla por parte de los mandos peruanos les tendría que haber dado la victoria y, sin embargo, no fue así… por primar los americanos la trastornadora ilusión del mixtificado deseo sobre la entrenada profesionalidad de la Escuadra del Pacífico, creyendo los primeros en el triunfo como fe revelada, y los segundos en que, aunque «la fortuna ayuda a los audaces», el éxito hay que ganarlo aunando la bizarría, la cualificación o el oficio; y mientras los peruanos delegaron el mando único del combate en entusiastas hiperpolitizados, como el ministro de la Guerra Gálvez, los españoles, aprovechando esa coyuntura, consiguieron empujar a sus antagonistas hasta la derrota, machacando sus posiciones artilleras con una combinada amalgama de tiro directo y tiro de saturación, consiguiendo en pocos minutos hacer volar el principal reducto peruano, la sureña Torre de la Merced, donde muere con un gran número de jefes el antedicho secretario de Guerra y Marina, coronel José Gálvez, apagando la mayor parte de todo aquel imponente aparato militar y naval hasta dejarlo reducido en el instante en el que se decide dar por finalizada la función, las 1640 horas, a un par de cañones que, desde la adelantada batería de Chacabuco o, lo que es más probable, desde el atrasado fuerte de Santa Rosa, con tronar intermitente, permanecen disparando con pólvora sola, sin proyectil, como queriendo afirmar una presencia y una continuidad en la lucha que honra a sus servidores pero que, también, no era capaz de producir nada más que eco lejano, confirmando lo sucedido aquel deseo del brigadier Méndez Núñez de retrasar el anunciado combate de El Callao por espacio de una jornada, para hacerlo coincidir con la triunfal fecha del 2 de mayo de 1808 en Madrid, aquel día en el que el pueblo soberano, que no sus autoridades regias, despojándose de su condición de plebe o de súbditos, quiso hacer patria e irrumpir en la historia enfrentándose civiles y algunos pocos soldados al gran ejército de Napoleón, dando lugar

este hecho, en lo que a la Escuadra del Pacífico se refiere, a que uno de sus buques tomase el enaltecedor nombre de *Villa de Madrid* en honor a aquel pequeño pero resuelto gentío, en el que entre hombres y mujeres menudeaban hasta algunos niños.

Cinco horas y diez minutos de la tarde. Nuestras naves comienzan a dar fondo en su base de operaciones, frente al cabezo norte de la isla de San Lorenzo, y en ese preciso instante el monitor peruano *Victoria*, desde la proximidad del lejanísimo muelle de El Callao, dispara el que sería el último cañonazo de aquel día, un balazo que como el par anterior, con pólvora sola, no es más que el reconocimiento del frustrado ideal de querer decir la última palabra cuando se sabe que pocos han de oírla y que nadie se va a revolver para contestarla.

Audacia española, sí, pero también pericia, y hasta, si se me permite mentar helénicas teogonías, la diosa Némesis se encargó de frenar la apasionada verborrea pseudopatriótica de quienes como el aficionado irreflexivo Gálvez, como el más juicioso aunque fanatizado, Borda y como tantos otros en las filas peruanas (Malinousky, Arancibia, etc.) y, en cierta medida, entre las avergonzadas por Méndez Núñez fuerzas navales estadounidenses y británicas que, desde pocos días atrás del bombardeo de Valparaíso arrastraban su humillante baldón de haber sido intimidadas por la intrepidez de nuestro brigadier, viéndose forzadas a ser los abochornados acompañantes de nuestros buques desde Valparaíso hasta El Callao, como una infeliz comitiva de plañideras de su propio duelo, el de los que habían creído en una victoria fácil y rápida del Perú sobre las naves hispanas, cometiendo americanos y europeos, latinos y sajones el error de minusvalorar al contrario. Sí, verdad es que un solo proyectil de a 300 o de a 500 libras podría echar a pique a cualquiera de nuestras unidades de madera (2), no encontrándose ni siquiera la blindada *Numancia* a salvo ante tales monstruos; pero cuando la ignorancia de las leyes de la guerra ansía dirigir un combate, se descubre con sorpresa no solo que aquella falta del conocimiento es mal consejero, sino que el precio a pagar puede ser el de la propia existencia. Nunca el Supremo Gobierno Provisorio pudo consentir que los buques españoles ganasen sus posiciones de combate sin ser antes cañoneados, aprovechándose para ello del mayor alcance y peso

(2) Como casi pudo suceder así, pues la fragata *Berenguela* fue alcanzada por uno de aquellos gigantescos proyectiles, ocasionándole una oquedad bajo la flotación de 3’901 por 1’115 m (4’35 m^2), y la *Villa de Madrid* por otro, alto este, que cortándole la conducción principal de vapor a máquinas la privó de movimiento, sacándola remolcada del campo de batalla la ágil corbeta *Vencedora*. La *Berenguela*, gobernándose a hélice, evitó su hundimiento dando pendol o, lo que es igual, pasando los grandes pesos, la artillería, de la banda agredida, la de botafuego, a la de sotafuego, consiguiendo de esta forma que el enorme orificio por el que se inundaba el barco quedase fuera del agua, y de esta manera, tumbada pero autopropulsándose, alcanzó la isla de San Lorenzo.

de sus grandes proyectiles, pero perder la iniciativa estratégica les costó el combate, y a muchos de ellos su propia vida. Méndez Núñez no habría tenido que ser quien, a las antedichas 1150 horas, diese la delegada orden al alférez de navío Joaquín Garralda y Oñate —responsable de las seis piezas de la primera batería proel de estribor de la *Numancia*— de «fuego a la primera», habiendo debido ser Gálvez quien, cuando sus artilleros le comunicaron que tenían al buque insignia español a tiro, tomase la arrojada determinación de «cortar la virada» hispana, pero… *errare humanum est* (3).

Ellos, el gobierno de la «dictadura suprema», gozaban de todas las ventajas tácticas, técnicas, logísticas y estratégicas, todo les favorecía, lugar, gentes, armamento superior… pues El Callao era el avanzado frente de una nación, y



Detalle del monumento erigido en 1966, y en la base inferior, leyenda grabada en 2013 en sustitución de una de las tres placas robadas.

(3) Al tercer tiro de la *Numancia*, a las 1151 horas, replicó contra nuestro «buque de la insignia» la fortificación insignia de los «Defensores de El Callao», la *Torre de la Merced*, habiendo perdido la «dictadura suprema» la capacidad de atacar a nuestras naves cuando ellas no podían defenderse ni por su posición ni por su distancia. En ese inaugural cruce de disparos, ambos adversarios erraron su puntería, cayendo largas las proyecciones artilleras del blindado español y pasando alto sobre la despejada arboladura hispana el disparo peruano.

su oponente, la Escuadra del Pacífico de Méndez Núñez, era vanguardia y retaguardia de sí misma, pues preguntémonos dónde repararía sus naves, dónde adquiriría carbón de piedra para sus hornos y comida para sus hombres, dónde internaría a sus enfermos o heridos, dónde obtendría pólvora y municiones, dónde… No en la despoblada isla de San Lorenzo, que cerraba la bahía de El Callao, pues allí no había nada, ni siquiera agua, ni un solo árbol, salvo piedra, polvo y cadáveres allí enterrados desde centurias, pues aquel desértico lugar no ofrecía recurso alguno para vivos —un solitario farero al que alimentaron víveres y cocinas españolas— ni tampoco para los miles de muertos que desde la conquista la poblaban como preventivo enterramiento de pestilencias.

Terminado el combate nuestros buques, acribillados (4), sí, pero a flote, sin haber perdido ni siquiera un palo macho, dando máquina y ondeando todas sus volantes banderas de victoria, vitoreando la marinería a la reina Isabel II desde las jarcias, se gobiernan hacia su circunstancial fondeadero, en la isla de San Lorenzo. Allí repararán sus daños y enterrarán a sus muertos, a aquellos cadáveres que pudieron o que quisieron preservarse en sus respectivos barcos.

¿Cuántos fallecieron en la batalla y quiénes fueron? Sin caer en la desapasionada estadística y desde la siempre respetuosa óptica, el número exacto de caídos peruanos, chilenos, ecuatorianos, bolivianos y de otras nacionalidades que, como patriotas o mercenarios, nutrieron las filas de los defensores de El Callao se desconoce, pues la «dictadura suprema» no quiso cuantificarlo, temiendo que aquella elevada cifra y la alta y cualificada jerarquía de sus víctimas menguasen su campaña propagandística al presentar su derrota al mundo como la de la fuerza española. Pero la serena investigación nos ha proporcionado unos valores rigurosos que ahora detallaré resumidos y que resultarán difícilmente cuestionables, salvo para quienes se niegan a reconocer lo obvio, dejándose conducir por la mezcolanza de la cómoda ignorancia con la suma del más ruin resentimiento. Veamos:

— Escuadra del Pacífico, a 10 de mayo de 1866 (de un total de 3.319 combatientes): 44 muertos + 64 heridos + 86 contusos = 194 bajas.
— Defensores de El Callao, a 10 de mayo de 1866 (de un total de 8.145 combatientes): 152 muertos + 232 heridos + 304 contusos = 688 bajas.

Quiénes fueron los fallecidos principales:

(4) Con la excepción de la corbeta *Vencedora,* que a pesar de haber demostrado una combatividad extrema, de haberse arriesgado dando remolque a la *Villa de Madrid* y de sufrir un gran cañoneo no recibió un solo impacto en la lid.

— Escuadra del Pacífico, a 10 de mayo de 1866: guardias marinas de segunda clase Rull y Godínez.
— Defensores de El Callao, a 10 de mayo de 1866: un ministro (secretario de Guerra y Marina, coronel Gálvez), un general, dos comandantes militares o jefes técnicos, cuatro coroneles, un capitán de navío, dos tenientes coroneles, un mayor, diez capitanes, un alférez de fragata, siete tenientes, seis subtenientes y dos sacerdotes.

Primero hemos analizado la cantidad de las bajas habidas a 10 de mayo, no creyendo el autor que nadie pueda cuestionar el convincente axioma que nos enseña que las bajas de una acción militar no son solo las habidas en el instante bélico, sino también las que días después de la batalla se acumulan, pereciendo por diversas causas heridos leves, graves y terminales. Después hemos dado fe de su cualificación profesional o calidad, y ahora toca hacerse la pregunta cardinal, aquella de la que dependerá el término de toda duda vehemente, de toda frustrante propaganda de guerra, aquella que nos responderá mejor que cualquier otro interrogante al hecho de adjudicarse el lauro dos contendientes a la vez, es decir, en lenguaje coloquial, quién ganó.

Vence quien convence y el infalible convencimiento último es este: ¿los defensores de El Callao podrían haber vuelto a presentar batalla contra los buques de la Escuadra del Pacífico el día 3 de mayo de 1866 o, en otro orden —pues tanto monta, monta tanto—, la Escuadra del Pacífico podría haber reanudado el combate en el curso de la subsiguiente jornada del 3 de mayo de 1866? Respuesta: los españoles sí, los peruanos no. Cierto es que no con su fuerza naval completa, pero con todas sus carencias nuestros marinos podrían volver a dar la batalla (5), mientras que el Perú de Prado aún tardaría semanas y aun meses en recomponer su volada, desmontada o averiada artillería. Dicho esto, que no ha de contentar a los que solo se complacen con la lectura de los cuentos infantiles, hemos de iniciar lo que el título de este trabajo anuncia, una rehabilitación de un mausoleo del que aún no hemos dicho ni una sola palabra, viniendo aquellas ahora, con el término de esta primera parte que bien podemos calificar de introducción histórica, aunque, permítanme ahora un breve inciso, la Escuadra del Pacífico no había comenzado aún a enterrar a sus muertos cuando sus adversarios ya habían emitido el subsiguiente telegrama que ahora copio literalmente. Dice así:

«S. Secretº de Guerra [Señor Secretario (Ministro) de Estado en el Despacho de Guerra y Marina del Supremo Gobierno Provisorio de la República

(5) La fragata *Villa de Madrid*, el 3 de mayo de 1866, había conseguido dar propulsión a su máquina con cuatro calderas, quedando totalmente reparada el día 6. La *Berenguela*, debido a sus grandes destrozos, quedó lista el día 9.

Peruana, General Pedro Bustamante García, anterior Inspector General del Ejército y recién nombrado, 2-5-1866, Ministro de Guerra y Marina por causa de la muerte en el Combate de El Callao de su predecesor, el Coronel José Gabriel Gálvez Egúsquiza en la voladura de la *Torre de la Merced* por la fragata española *Blanca*].

Digame U. que todas las Baterias se hallan en estado de combate y que el entuciasmo (*sic*, entusiasmo) es tan grande como ayer para rechazar la Escuadra; asi lo requiere el Boletin.

1 pm
Pascual Saco
Callao Mayo 3 de 1866
87» (6).

Pascual Saco, es decir, Juan Pascual Saco Oliveros, firmante de este telegrama, no era otro que el coronel subinspector general del Ejército de la República Peruana, y su pretensión al signarlo era la de proponer a su antiguo e inmediato superior, el precitado inspector general del Ejército, general Bustamante, y también recién nombrado (2-5-1866) ministro de Guerra y Marina, la acomodación de la verdad histórica a la embustera razón de Estado, pues el Supremo Gobierno Provisorio no podía permitirse perder el combate de El Callao: «Así se ganan las batallas en las dictaduras… por *Resolución Suprema*».

Iniciemos la segunda parte de este trabajo donde la primera quedó detenida. Nuestros muertos fueron conducidos desde sus buques a tierra, a la isla de San Lorenzo. Desde allí se transportaron hasta una algo elevada planicie sita a juiciosa distancia de la mar, abriéndose una fosa rectangular de diez por tres metros y uno de profundidad, donde, tras rezarse los responsorios por el eterno descanso de sus almas y por el temporal de sus cuerpos, fueron inhumados siguiendo un orden escrupuloso, permaneciendo allá, en compartida soledad con todos aquellos que les precedieron en aquella isla y en aquel lugar reconocido bajo diversos nombres que definen su secular cometido, como son los de: caleta Sanitaria, ensenada de la Muerte y, por último, entre otros locales, playa del Panteón. Allí, como acabamos de indicar, descansaban, entre otros varios centenares de cuerpos, los de otros dos marinos de la Escuadra del Pacífico que habían fallecido por causas naturales tiempo atrás y de los cuales daremos fe cuando corresponda.

---

(6) 144. «Rejistro (*sic*) de los Despachos trasmitidos de Palacio á la Comdcia. Gral [Comandancia General] de Marina-Febrero de 1866». «Registro de los despachos transmitidos de Palacio á la Comandancia General de Marina desde el 27 de febrero de 1866. El Callao, febrero 28 de 1866». Biblioteca Nacional del Perú. D-4642, p. 128 (resultados y conclusiones tácticas y técnicas). Vid. GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: *El Combate del 2 de Mayo de 1866 en El Callao*. Editorial Naval. Madrid 1994, pp. 159-160 (notas 144 y 63).

Día 10 de mayo de 1866. Nuestros buques abandonan aquellas aguas, quedando España en latente estado de guerra con las aliadas repúblicas del Pacífico Sur o, lo que es igual, contra Perú, Chile, Bolivia y Ecuador.



Placa atornillada en el interior de la cripta en la que se da fe de cuáles son los cuerpos que se encuentran inhumados en este mausoleo.

Desde ahora procederé casi telegráficamente, pues una mínima presentación de lo que ha de venir nos ocuparía el espacio de incontables páginas, pues aquel enterramiento ha supuesto muchísimo más de lo que parece para la Historia de España, para la del Perú y, sobre todo, para la de Chile (7), no ignorando aquí al Ecuador.

La Escuadra del Pacífico desde El Callao arrumba en dos divisiones, aproando una de ellas hasta las islas Filipinas y la otra hacia el Atlántico, donde permanecerá en diferentes puertos, vigilante de los movimientos de los buques peruanos y chilenos, previniendo cualquier tentativa contra las islas de Puerto Rico y de Cuba. Esa reducida y después reforzada Escuadra pronto se rebautiza como Escuadra del Océano Atlántico Meridional (1867) y más tarde como Escuadra del Sur de América (1870), no obteniendo ningún fruto esos cambios, pues aquella fuerza, sintiéndose orgullosa de sus méritos, proseguía firmando sus escritos y emitiendo su documentación oficial como Escuadra del Pacífico. Nuestros buques, como dije, se gobiernan desde la hispánica Estación Naval del Río de la Plata (8), sita en Montevideo, a Río de Janeiro y hasta Santiago de Cuba, donde, entre otras naves a ella adscritas, encontramos a la ferrolana fragata blindada *Tetuán* y… Prometí concisión o, mejor aún, laconismo militar.

---

(7) Véase, de autoría del firmante, en prensa: «Intrahistoria del Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile de 1883». *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* Lima, 2013), y «Descubrimiento en el Cementerio de Lima de una placa conmemorativa en honor de las dotaciones de la Escuadra del Pacífico fallecidas en el Combate de El Callao (2 de Mayo de 1866)». REVISTA GENERAL DE MARINA, Madrid, noviembre 1994, pp. 517-524.

(8) La, desde 1845, Estación Naval del Río de la Plata muta también por aquellas fechas su nombre original por el de Estación Naval del Sur de América, evitando así suspicacias semánticas y complicaciones políticas.

España, Perú, Chile, Bolivia y Ecuador firman en Washington, el 11 de abril de 1871, un armisticio que impedirá la reanudación de hostilidades entre las partes contratantes.

Perú y Bolivia, por cuestiones económicas derivadas del aprovechamiento de las riquísimas salitreras de Atacama, explotadas por anglochilenos en Tarapacá y Antofagasta, por su crisis monetaria y crediticia y por otras razones que no podemos explicitar por falta de espacio, fuerzan la confrontación contra Chile, declarando la Cancillería de Santiago la guerra contra sus antiguos aliados el 5 de abril de 1879, hecho este que había pronosticado años atrás el primer comandante general de la Escuadra del Pacífico, el jefe de Escuadra Luis Hernández y Pinzón Álvarez. Las tropas chilenas, tras diversas operaciones militares y navales, ocupan Lima el 18 de enero de 1881, posesionándose del Palacio de los Virreyes o Palacio de Pizarro, sito en la céntrica Plaza de Armas, estacionándose en esa ciudad el resto del ejército expedicionario, con la excepción de la División Lynch, que quedaba encargada de la custodia de El Callao. No quiero detenerme en la inconmensurable profundidad de la amarga crisis política, militar y vital en que se sumió un exhausto Perú que, despreciando a Chile, siempre había creído en una fácil victoria contra aquellos a quienes se definía en el habla vulgar como «tontos como chilenos».

Ese Perú del mismo presidente Prado (presidente constitucional del Perú desde 2-8-1876 hasta 18-12-1879) que ahora se encontraba rendido era el que, casi coincidente con el inicio de los litigios contra Chile, se había apresurado a firmar un Tratado de Paz y Amistad con España, el conocido como Tratado de París (14-8-1879), por el que ambos antiguos contendientes declaraban «el ...completo olvido de lo pasado y…».

Bolivia, nación que casi desde siempre se ha conducido a remolque de Perú, había signado igualmente con nuestro país un tratado idéntico al peruano, firmándolo en la misma *Ciudad de la Luz* y casi en la misma fecha (Tratado de París, 21-8-1879).

Ecuador, para terminar, aunque no corresponde la cita con la cronología, sellaría la definitiva paz con España el 8 de enero de 1885.

Chile, por el contrario, a pesar de las incontables ocasiones en las que esta República había querido reanudar las relaciones con España y, asimismo, España con ella (9), no había podido alcanzar un pacto beneficioso interpartes, pues un obstáculo infranqueable frustraba, abortándolas, todas las aproximaciones diplomáticas, tratándose de la imposición chilena de compro-

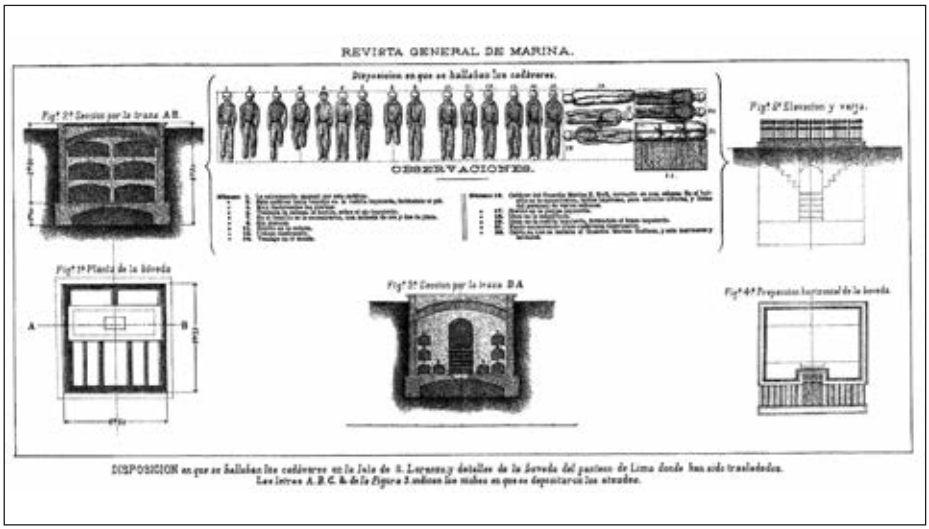
(9) España y Chile o, mejor expresado, Chile y España, ya habían llegado a un amistoso acuerdo diplomático y militar (Londres, 18-2-1868) del que la República chilena no había querido dar cuenta a sus aliados (Perú, Bolivia y Ecuador) y por el cual ambas potencias aceptaban desbloquearse las naves que tenían en construcción en la Gran Bretaña, tratándose por España de las fragatas blindadas *Victoria* y *Arapiles* (12.823 toneladas y de un valor de 540.000 libras esterlinas) y por Chile de las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins* (3.340 toneladas y

meter a España en el pago de alguna cantidad por el Bombardeo de Valparaíso (31-3-1866), pretensión esta a la que todos los consecutivos gobiernos hispanos se habían negado, encontrándonos ahora en la curiosa tesitura de un gabinete, el español, que disponía de un par de diplomáticos acreditados en Lima y en El Callao, ambos, obvio es, ante el derrotado por Chile Gobierno de la República Peruana, pero que no gozaban de autoridad ni de representación ante el Gobierno de ocupación chileno en el Perú, tratándose del encargado de Negocios de la Legación de España en Lima, Enrique Vallés y Soler de Aragonés, y del cónsul general de España en El Callao, Ernesto Merlé y Alós, ya que tras la derrota la consentida Presidencia Provisoria del Perú la encabezaba Francisco Calderón Landa quien, elegido por una Junta de Notables el día 12 de marzo de 1881, ejercía sus amenguadas funciones tolerado por el último virrey del Perú o, lo que es lo mismo, por el general en jefe del Ejército de Ocupación del Perú, el contralmirante Patricio Lynch, quien poco después, el 6 de noviembre de esa misma anualidad, arrestaría a Calderón, no reconociendo más poder peruano que el de las autoridades municipales (28-9-1881), enviando a Calderón a Chile a bordo del blindado *Almirante Cochrane*, donde permanecería confinado hasta la firma en Lima (20-10-1883) del para Perú vejatorio Tratado de Ancón, por el que se restablecería la paz entre peruanos y chilenos, poniéndose fin a la históricamente conocida como Guerra del Pacífico.

Consecuencias: además de las presumibles derivadas de la guerra, Perú perdió el Departamento de Tarapacá, y Bolivia su salida al mar, integrándose estos dos territorios en la emergente República de Chile.

Retornemos a nuestra senda. Vallés, encargado de Negocios de España en Lima, no podía tratar con peruanos ni chilenos por carecer de representatividad diplomática. Las negociaciones de paz que se celebraban en París entre españoles y chilenos se trasladan a Lima a favor de Vallés, quien inicia sus trabajos con el plenipotenciario chileno Pedro Eulogio Altamirano Aracena y, como expuse, debo refrenarme pues es imposible dar cuenta fidedigna de todo lo acaecido en unos pocos párrafos, allegándome hasta abril de 1882, mensualidad en la que Vallés noticia al ministro de Estado, el marqués de la Vega de Armijo (Gabinete Práxedes Mateo Sagasta, 8-2-1881), que la presidencia de la limeña Sociedad Española de Beneficencia ha visitado días atrás la Isla de San Lorenzo y ha concebido la idea de dar un enterramiento más digno a nuestros compatriotas de la Escuadra del Pacífico allí enterrados, trasladándolos hasta el Cementerio General de Lima, debiendo de contar para ello con el permiso español, con el de la curia peruana, con el de la dirección de la Sociedad de

137.000 libras esterlinas). Este «pacto entre caballeros» permitió la salida del Reino Unido de cuatro buques que importunaban en sus astilleros, y a Madrid y a Santiago reforzar sus respectivas fuerzas navales en común detrimento de mutuos adversarios o amigos.



Panteón de Lima en 1883. «Traslación al Cementerio de Lima de los restos de los marinos españoles que murieron en el glorioso Combate de El Callao de 2 de Mayo de 1866». REVISTA GENERAL DE MARINA. Madrid, marzo 1883, pp. 365-383 y tres láminas.

Beneficencia del Perú y con la aquiescencia del general jefe del Ejército de Ocupación de Chile. Vallés, provisto de todas las autorizaciones (arzobispo de Lima, Sociedad de Beneficencia del Perú) y contando con el apoyo del contralmirante Lynch, quien facilitó este proyecto, proporcionando lanchas de vapor de la Intendencia General del Ejército y negándose a aceptar cualquier pago por lo facilitado, emprende con la Sociedad Española de Beneficencia y con el concurso de otras personas los trabajos de archivo, apertura de fosa (17-11-1882, 11 horas), traslado de restos y demás labores que tampoco detallaré por necesidades de espacio y por constar en un abultado expediente que no deja apenas pregunta sin respuesta, demostrando un exhaustivo rigor al que no estamos muy acostumbrados los investigadores y del que en imágenes daré justa fe.

Condensando hasta donde puedo, diré que los cadáveres se extrajeron y en un respetuoso convoy naval de duelo, en el que participaron con 35 embarcaciones de vela y vapor, una multitud de marinos de guerra y mercantes, además del personal civil, administrativo y militar de todas las nacionalidades presentes en El Callao y Lima (estadounidenses, británicos, franceses, italianos, españoles y chilenos, entre otras), los féretros fueron desembarcados en El Callao, pasando a su Iglesia Matriz y desde allí, en el ferrocarril, fueron llevados a Lima, al Cementerio General, donde quedaron depositados en la abovedada cripta (27-11-1882) que, a expensas de la Sociedad Española

de Beneficencia, se había excavado en lugar preferente de la precitada necrópolis.

Vallés, con anterioridad, vista la favorable predisposición del contralmirante Lynch (Patricio Javier de los Dolores Lynch Solo de Zaldívar; 1824-1886) (10), había tentado con él y con los plenipotenciarios chilenos (Altamirano, ya citado, y Jovino Novoa Vidal) la posibilidad de que en el momento de la prevista inhumación de los soldados y marinos españoles en su tumba (30-11-1882) (11) el Ejército de Chile les rindiese honores militares, pues esa acción sería inmediatamente correspondida por el Gobierno de Su Majestad que enviaría un buque de guerra al puerto de Valparaíso para saludar al cañón a la bandera chilena. Altamirano, desde Valparaíso, el 5 de julio de 1882, explica a su colega español que «en el primer momento ofrecía dificultad la idea de tomar la iniciativa de una manifestación, que pudiera estimarse por algunos en sentido molesto para la dignidad nacional; pero recordando lo que súbditos

---

(10) Cuál era el motivo que explicaba tanta amabilidad de Lynch hacia nuestro país. En 1866, en el transcurso de la guerra contra España, su hermano, el capitán de corbeta y director de la Escuela Naval chilena Luis Alfredo Lynch Solo de Zaldívar (1834-1883), se encargó de la comandancia del vapor *Paquete del Maule*, una nave cuyo objeto en el momento de su captura por los buques españoles era el de conducirse desde Lota hasta Montevideo para allí proporcionar la dotación militar a los buques peruanos que se esperaban desde Europa: el monitor *Huáscar* y la fragata blindada *Independencia*. El 9 de marzo el *Paquete del Maule* carbonea 197 t en Lota, aproando a las 1130 para Arauco, avistando allí al otro vapor chileno *Independencia*. Quince minutos después la fragata *Blanca* le da orden de detener su máquina e ignorándola fuerza su captura al cañón a pesar de enarbolar bandera británica y de argüir pretextos poco serios, declarándose el buque «buena presa» y siendo incorporado a la Escuadra del Pacífico como *Transporte de Vapor Número 2*. A la llegada de la *Numancia* y del apresado *Paquete del Maule* a Valparaíso (14-3-1866) su esposa le visita a bordo del blindado, donde toda la oficialidad chilena recibe un trato amistoso y exclusivo por parte de mandos hispanos, allegándose aquella en un bote de la fragata británica *Leander*. Lynch y todos los apresados irían a España, sirviendo esta captura como oportuno canje para el de los marinos españoles de la *Virgen de Covadonga*. Lynch, en España, estuvo en estado de pseudolibertad, con sueldo y mayordomo pagado por el Gobierno de S. M. C. y el de Chile, habiendo residido en Cádiz, Cartagena, La Coruña y, con plena libertad «bajo palabra», en Sevilla, regresando a Valparaíso, desde Le Havre, el 12 de diciembre de 1867, como resultado del precitado intercambio de prisioneros (*Paquete del Maule vs Virgen de Covadonga*). Tanta fue la libertad de la que disfrutaron Lynch y todos sus mandos, y en alguna medida sus hombres, que Lynch llegó a solicitar al Gobierno español permiso para acudir en persona a la Exposición Universal de París de 1867 (abierta desde 1-4-1867 hasta 31-10-1867) y se le concedió, bajo «palabra de honor de retorno», asignándole un acompañante en calidad de asistente de cámara o mayordomo chileno y dinero para todos los gastos en los cuales incurriese.

(11) Esto tuvo lugar el anterior 27 de noviembre, introduciéndose los féretros en sus correspondientes nichos el 30, a las 1400 horas. Con ellos se rescataron de la isla de San Lorenzo los cadáveres del subteniente graduado o primer condestable de la *Numancia*, José Gómez Romero, y del fogonero de la *Berenguela,* Melchor Varela, fallecidos ambos por causas naturales y enterrados también allí, habiendo muerto el primero el 30 de junio y el segundo poco después, el 9 de agosto de 1865.

españoles hicieron en honor de Prat (12), y la conducta observada por España durante la última guerra del Pacífico, el Presidente [Domingo Santa María González] autorizaría con gusto al general en Jefe [Lynch], para tributar honores á los restos de los españoles muertos en el combate del Callao, siempre que V., en su carácter de Ministro de España, y entendiéndose con los señores Novoa y Lynch, les pueda dar la seguridad de que su Gobierno correspondería á nuestra iniciativa, mandando un buque de guerra á Valparaíso. El incidente es muy importante, á mi juicio, porque, realizado felizmente, nada impediría ya que pudiéramos ir resueltamente á la paz».

Así se hizo y por fortuna no hubo mayores dificultades en este emprendido tránsito en el que los soldados y marinos muertos de la Escuadra del Pacífico prestaron su último servicio al país, ganando, como el Cid, batallas después de fallecidos.

Refrenando de nuevo mi anhelo por contar todo lo pretérito, que es mucho más de lo que aparece y apetece, indicaré ahora que «...el Ministro de Estado, enterado del despacho de V. S. [Vallés] se ha servido aprobar su conducta, y me encarga le manifieste que por el Ministerio de Marina se dan las órdenes oportunas para que la Navas de Tolosa, la fragata que trajo á España á S. M. el Rey [Alfonso XII] en ocasión de su advenimiento al Trono, y que hoy se encuentra en la Habana, vaya á Valparaíso, cuando llegue el momento oportuno, á saludar aquella Plaza, en justa correspondencia á los honores que á los españoles muertos en el Callao se propone tributar el General en Jefe del ejército Chileno». Firmado: Felipe Méndez de Vigo, subsecretario de Estado, al encargado de Negocios de España en Lima. Madrid, 28 de agosto de 1882.

Como ya expuse, los cadáveres se inhumaron en la bóveda del Cementerio Presbítero Matías Maestro de Lima y el que sigue es el fehaciente documento

---

(12) Una vez más los muertos nos facilitan la vida. Guerra del Pacífico. El monitor peruano *Huáscar*, al mando del contralmirante Miguel Grau Seminario, libra el llamado Combate de Iquique, enfrentándose en él el antedicho monitor contra la corbeta chilena *Esmeralda*, comandada por el capitán de fragata Agustín Arturo Prat Chacón. El *Huáscar* cañonea a la *Esmeralda* y, ante la imposibilidad de echarla a pique al cañón, la espolonea en tres ocasiones, consiguiendo hundirla, habiendo fallecido en la cubierta del monitor el abordador comandante de la *Esmeralda*, Prat, y el teniente segundo Ignacio Serrano Montaner, relegando aquí el combate anexo al que libran la fragata blindada peruana *Independencia* contra la goleta *Covadonga*, antigua *Virgen de Covadonga* (apresada a la escuadra del teniente general Pareja quien, al perderla por haberla capturado la *Esmeralda*, se suicidó, facilitando su muerte la irrupción de Méndez Núñez en la Comandancia General accidental de la Escuadra del Pacífico). Volviendo a la batalla, diré que los cuerpos de Prat y de Serrano fueron desembarcados en el muelle de Iquique y enterrados el siguiente 22 de mayo en el cementerio por obra del altruista ciudadano español Eduardo Llanos y del presidente de la Sociedad Española de Beneficencia de aquella localidad, Benigno Posada, envolviéndose sus cuerpos en sábanas con las iniciales E. LL. (Eduardo Llanos), asistiendo a la inhumación ocho personas, abonando Eduardo Llanos los cinco soles del importe de cada ataúd y los 83 soles subsiguientes debidos a los gastos de entierro de Prat y Serrano.

que atestigua lo que desde España y Chile se ambicionaba, el digno término a un contencioso que había entorpecido las relaciones diplomáticas entre dos pueblos hermanos:

Telegrama – «Lima, 27 de noviembre de 1882.

Se ha verificado la traslación de los restos. Mucha concurrencia. Por orden del Gobierno chileno han hecho los honores un batallón con bandera y banda [Arica, 4º de Línea], haciendo en el cementerio una [doble] descarga. Han asistido los Jefes de Estado Mayor, todos los Jefes y Oficiales de la guarnición. Considero estas demostraciones como saludos á la Nación y bandera española.

Vallés».

Y, concluyendo ya con esta otra segunda pieza documental:

Encargado de Negocios de España en Lima a ministro de Estado, Madrid.

Telegrama – «Lima, 30 de noviembre de 1882.

Además de las demostraciones en Lima, la Marina chilena escoltó, con otros barcos extranjeros, los restos; en la bahía del Callao había 28 lanchas. El orden de parada era: á la cabeza el Capitán del puerto; en el centro, la balandra conduciendo los restos y la comisión de Beneficencia de Lima; los oficiales de la Marina chilena y otras naciones, conduciendo las cintas de los fére-



El mausoleo terminado, febrero 2013.

tros. Se calcula en 5.000 personas la concurrencia; el Jefe de Estado Mayor chileno estuvo á mi lado en el cortejo; asistiendo á la función de Iglesia todo el Cuerpo Diplomático y el Consular. Estuvo suntuoso. He recibido telegrama de V. E. de ayer.

Vallés».

Agotada aquí la segunda parte comenzaremos con la tercera y última que ha de ser tan pequeña en extensión como grande en lo que de respetuoso homenaje supone a quienes entregaron su vida por España. Una única y reiterada prevención. Seré muy breve e incurriré a sabiendas en grandísimos errores de omisión histórica y documental, pues lo significativo es la tumba en sí y lo que fue, lo que aún es y lo que volverá a ser el próximo año 2016, cuando se conmemore el 150 aniversario del Combate del 2 de mayo de 1866, y no un prolongado rosario de indignas miserias que, aunque quisiera exponer para escarnio de muchos, me prohíbo mencionarlas, citando, por el contrario, tan solo a quienes siempre me apoyaron en mi particular empeño, tratándose de José Ignacio González-Aller y de Gonzalo González-Aller, ambos antiguos directores del Museo Naval de Madrid.

El autor, hace casi un cuarto de siglo, cuando se documentaba para su primer libro editado en el Perú, entre archivos, bibliotecas, museos y otras fuentes correctoras de su ignorancia, descubrió en el Cementerio General de Lima, tras buscarlo con incontenido tesón, este enterramiento y, ante su vergonzante estado, se sintió forzado a repararlo a su costa… tras sufrir un



Algunos de los destrozos ocasionados en la tumba objeto de este trabajo.

descorazonador sinfín de frustradas reuniones, entrevistas y otras conferencias con quienes en verdad estaban obligados a acometer esos trabajos; pero, vista la falta de empatía, la ignorancia y hasta la mala fe demostrada por aquellos, parafraseando *El Quijote*, de quien no quiero acordarme, el firmante desagravió aquel mausoleo que antes, en 1966, ya había sido remozado por las autoridades diplomáticas españolas de aquel entonces, aprovechando la feliz coyuntura del centenario del Combate de 1866. Finalizadas las obras de 1994 y los consecutivos actos públicos en los que con ese objeto se congregó a una gran multitud de agregados militares iberoamericanos, congresistas españoles y de otros países, colonia española y autoridades políticas y militares de la legación de España, el enterramiento subsistió en paz hasta el año 2011, en que la carestía y elevado precio del cobre y la asociada dejación de los responsables de la necrópolis limeña facultaron el cobarde robo de todas las placas de bronce del monumento, la violación de la tumba y, resumiendo, la casi completa vandalización del mausoleo por desaprensivos que no creamos antiespañoles, ya que devastaron un sinnúmero de sepulturas sin dejar escapar bronce alguno. De nuevo y con reverdecidas y aún mayores dificultades y resistencias, que tampoco detallaré, el autor se impuso la tarea de volver a restaurar aquel mausoleo, y así lo hizo, iniciándose las obras el día 6 de noviembre de 2012 y terminando el 18 de febrero de 2013 y, una vez más, como hacían grabar algunos romanos en los trabajos que a sus expensas rehabilitaban, *de sua pecunia fecit* o, lo que es igual, «pagándolo de su dinero» y, como podrá comprobarse en las imágenes que deben acompañar este lamento, la labor ha sido compleja y completa, no escatimándose nada en honor y fúnebre seguridad de estos soldados y marinos de la Escuadra del Pacífico, que todo lo dieron por su patria, debiendo quizás de referir ahora que esta no es la primera tumba que el infrascrito recupera, redimiéndola del desagradecido olvido de familiares o de los poderes estatales, aludiendo aquí al que quizás haya sido el mejor intérprete pictórico de la tan mentada Escuadra del Pacífico, Rafael Monleón y Torres (1843-1900), pintor-conservador del Museo Naval de Madrid.



A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Deberán ser entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección *regemar@fn.mde.es* o por CD y correo ordinario a *REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid*. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica ***Time New Roman***, de cuerpo ***12 puntos a doble espacio***. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

SUB ROSA. UNA INCURSIÓN DE JUAN BENET EN LA NARRATIVA MARINERA

Alfonso DE LA HOZ GONZÁLEZ



Benet ha inaugurado, él solo, la literatura contemporánea en lengua castellana.

Lecturas compulsivas. Félix de Azúa.



I el llamado *boom* latinoamericano supuso para nuestras letras una necesaria bocanada de aire fresco que, llegada del otro lado del Atlántico, vigorizó a una literatura aparentemente varada en el realismo social, no menos trascendente resultó la irrupción de Juan Benet Goitia (1927-1993), novelista, ensayista y dramaturgo, en el panorama literario hispánico. Desdeñando cualquier pretendida función social de la literatura, Juan Benet apostó desde el principio por un proyecto literario en el que se concedía prioridad absoluta al estilo en detrimento de una trama que el escritor jamás llegaría a desvelar del todo, generando todo tipo de enigmas e incertidumbres. En su primer ensayo literario, *La inspiración y el estilo* —escrito en diferentes lugares, entre Oviedo y León, mientras Benet desempeñaba sus actividades como ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en diversas obras hidráulicas—, sentó las bases sobre las que edificaría uno de los corpus literarios más importantes y originales de la literatura española. El proyecto narrativo de Benet, con grandes dosis de ambición y de exigencia, se proponía la recuperación del estilo noble o *grand style*, abandonado por nuestra literatura tan pronto esta se sometió al costumbrismo.

Como todos los innovadores, Benet tuvo muchos detractores y recibió múltiples acometidas, especialmente desde los sectores más trasnochados del casticismo patrio, que llegaron a tachar de compleja, oscura y aburrida la mayor parte de su producción narrativa. De igual modo, Benet se mostró

como un crítico ferozmente demoledor y no tenía ningún reparo en aborrecer abiertamente la obra de Galdós, posiblemente nuestro último escritor nacional.

Ciertamente no es un escritor de lectura fácil y cómoda. Su laberíntica escritura (lo del laberinto es un lugar común ineludible cuando se habla de Benet) exige algo de esfuerzo y muchos lo han rehuido al primer intento; absténganse por tanto los devotos del *whatsapp* y el *SMS*. Para leer a Juan Benet hay que venir leído e instruido; pues como bien dice Javier Marías, gran amigo y discípulo de Benet: «No es culpa de un escritor que algunos de sus lectores no lo hicieran bien en la escuela».

El lector que se sumerge en el mundo benetiano —toda una aventura repleta de claroscuros e incertidumbre— tras haber sorteado largas parrafadas de las que le dejan a uno sin resuello, no por ello exentas de precisión y exactitud, se dará cuenta de que difícilmente encontrará una prosa mejor y más certera.

Al igual que su admirado Faulkner, Benet creó su propio territorio mítico e imaginario en el que transcurre gran parte de su producción literaria: *Región*. Así sucede con *El aire de un crimen*, *Una meditación* o *Herrumbrosas lanzas* y, por supuesto, con *Volverás a Región*, su referencial obra maestra.

Benet y la literatura del mar

En uno de los capítulos de *La inspiración y el estilo,* titulado «Algo acerca del buque fantasma», Benet aborda la cuestión de la literatura marinera —una modalidad característica de la literatura anglosajona y escasamente cultivada en nuestras letras— del siguiente modo:

«La novela del mar, en cuanto género, es una invención específica del siglo xix que con él nació y casi murió con él.»

La narrativa marinera, género complementario y simultáneo de la novela de misterio, permite a Benet considerar al medio marino como el ideal para la pervivencia permanente del misterio merced a su naturaleza insondable y a su incesante movilidad.

Tras referirse a Melville (*Moby Dick*) y un poco más extensamente a Edgar Allan Poe (*Las Aventuras de Arturo Gordon Pym* y la terrorífica *Un descenso al Maelström*), Benet reconoce la supremacía de Joseph Conrad —uno de los escritores más próximos a la perfección en lengua inglesa pese a su origen polaco—, al que considera el más marinero de los escritores del mar debido a su propia experiencia como marino, gracias a la cual jamás tuvo que recurrir al misterio, bastándole con interpretar y contar sus propias vivencias:

«En la ciencia literaria de las cosas del mar llegó Conrad a una altura difícil de alcanzar.»

Una de las obras de Conrad que más impactó a Benet es *El espejo del mar*, novela de cuya existencia supo en 1954 cuando se encontraba realizando prácticas ingenieriles en Suecia. Benet, que creía haber leído todo lo publicado por Conrad (*Lord Jim Juventud, El Negro del Narcissus*…), recorrió de regreso a España las librerías de media Europa buscando alguna edición en inglés de aquel título, hasta que lo encontró en París publicado en francés: *Le miroir de la mer*. Aquel hallazgo no pudo ser más valioso, por lo que no debe extrañarnos que en 1981, cuando decidió prologar la traducción al español de *The mirror of the Sea,* escribiera:

«El libro me proporcionó una impresión indeleble y la seguridad de haber topado con una prosa exacta, acabada, perfectamente trabajada, ensamblada y estanca como los cascos de los buques que describía.»

Merece la pena señalar que el traductor —que no era otro que Javier Marías— agradecía en su nota introductoria la colaboración de un oficial de la Armada que le había auxiliado en la compleja tarea de conseguir la exacta equivalencia de algunos giros y términos marineros: don Luis de Diego.

Otro de los relatos marineros prologado por Benet es el *Benito Cereno* de Melville, una escalofriante historia basada en los hechos vividos por el capitán Amasa Delano en la que a decir del propio Benet:

«...no falta nada indispensable: la aventura, la acción guerrera, el rigor y la crueldad de la vida a bordo, el exotismo de los países lejanos y desiertos, y sobre todo… el misterio.»

Como apuntaba Benet, la literatura marinera tuvo sus mejores días en el siglo XIX y obviamente en lengua inglesa. Stevenson, Poe, Melville y Conrad —Kipling y Jack London están a caballo entre dos siglos— no dejaron sucesores de su talla durante el siglo XX, salvo quizás Ernest Hemingway *(El viejo y el mar)*, si bien no escasearon los novelistas históricos especializados en la época de Nelson, como Alexander Kent, Patrick O'Brian o Cecil Scott Forester.

Nuestra literatura, poco dada a este tipo de narrativa, tuvo como altos dignatarios en este género a Pío Baroja e Ignacio Aldecoa. Curiosamente, ambos escritores fueron frecuentados por Juan Benet en diferentes etapas de su vida. El primero, uno de los pocos autores hispanos admirados por Benet, publicó una falsa trilogía —pues consta de cuatro títulos— sobre el mar: *Las inquietudes de Shanti Andia*, *El laberinto de las sirenas*, *Los pilotos de altura* y *La estrella del capitán Chimista*. Benet frecuentaba la tertulia que el escritor

guipuzcoano solía convocar en su piso madrileño de la calle Alarcón, de la que da buena cuenta en «Barojiana», uno de los capítulos más divertidos del que posiblemente sea su libro más accesible: *Otoño en Madrid hacia 1950*.

Años más tarde Benet coincidiría repetidamente en el Café Gijón y en el Gambrinus con Aldecoa, quien en 1958 publicó *Gran Sol*, una vibrante novela sobre los pescadores de altura; a juicio de Caballero Bonald, la mejor novela del mar en lengua castellana.

La narrativa marinera en español ha subsistido mal que bien a lo largo de los últimos años. Recientemente nos ha dejado Álvaro Mutis, el escritor colombiano que nos encandiló con las aventuras de *Maqroll el Gaviero*, aunque todavía podemos contar con el popular Arturo Pérez-Reverte (*La carta esférica*, *Corsarios de levante)*.

Finalmente, no podemos obviar a dos escritores, ambos oficiales de la Armada, que —permítaseme el pleonasmo— comparten la gracia de llamarse Luis: don Luis Berenguer Moreno de Guerra y don Luis Mollá Ayuso.

Aunque Berenguer alcanzó la fama nacional gracias a *El mundo de Juan Lobón*, novela en la que se narran las desventuras de un cazador furtivo, también cultivó con cierto éxito la novela del mar, de la que son muestra *Marea escorada* y *Sotavento*, esta última de lectura obligada para los «cañaíllas».

Nuestro capitán Marryat particular —el multilaureado Luis Mollá— debutó en el mundo de la narrativa del mar con *El veneno del escorpión*, una recreación naval de *El Conde de Montecristo*, a la que siguieron entre otras: *La tumba de Tautira* y *Perdidos en la memoria*. Su desbordante imaginación, asistida por un estilo ágil y ameno, nos permite navegar por geografías y cronologías varias.

Sub rosa

Además de conocer ampliamente la narrativa marinera, Benet también se ejercitó como pintor, llegando a exponer en más de una ocasión sus *collages* y sus marinas, entre las que figuran algunas batallas navales.

Con tales antecedentes, no debe extrañarnos que en 1973 Benet decidiera emular a Conrad y Poe —dos de sus referentes— y se lanzase a la aventura de escribir un relato marinero y enigmático. El título es suficientemente indicativo de lo que el lector puede encontrarse, o tal vez no llegue a encontrar nunca; puesto que *sub rosa* es una expresión latina que literalmente quiere decir «debajo de la rosa», pero cuyo significado real es «confidencial o reservado», confundiéndose ambas palabras. Aunque estos dos últimos términos no signifiquen exactamente lo mismo en el ámbito de las clasificaciones de seguridad, no olvidemos que hablamos de literatura y que estamos a punto de abordar un libro de Juan Benet, ya que, como decía Juan García Hortelano: «Los libros de Benet son como una expedición a la alta montaña».

Quédense pues en casa quienes no van más allá del «sujeto, verbo y predicado», principio inspirador válido para las previsibles aguas del lenguaje administrativo, pero francamente insuficiente para las procelosas y enigmáticas aguas del lenguaje literario, que demandan un lector de talante similar al requerido por Shackleton en su célebre anuncio en el diario *Times* en 1901: «Se buscan hombres para viaje peligroso».

Sub rosa no es precisamente un «ocho mil», pero sí requiere del lector algo de voluntad y cierto temperamento. Por lo que podemos inferir a lo largo de este cuento o novela corta —Benet no termina de aclarárnoslo en el prólogo de sus cuentos completos—, nos situamos en la segunda mitad del siglo XIX; España ha perdido sus dominios en América pero mantiene sus posesiones en Cuba y Puerto Rico. El relato se inicia en el penal de El Puerto Santa María, donde se encuentra recluido en espera de sentencia don Valentín de Basterra, capitán del *Garray*, por su comportamiento criminal en los hechos que condujeron al naufragio del buque. Misteriosamente, Basterra rehúsa cualquier tipo de defensa y se muestra dispuesto a acatar la pena que le sea impuesta.

El relato está escrito en tercera persona. Una tercera persona omnisciente, pues su constante presencia en todo los acontecimientos en los que se ve envuelto Basterra nos indica que, lejos de encontrarnos ante un Ismael al uso, nos hallemos ante un investigador que afronta los hechos con cierta posterioridad a la época en que sucedieron.

Durante los primeros capítulos se nos describe al capitán Basterra como un prestigioso y experimentado marino por el que pugnan diferentes compañías. Escrupuloso en sus cometidos, Basterra sabe desempeñar el mando de un buque, aplicando sus propias ideas al respecto: «El mando no se recibe ni se transmite; se adquiere».

Posteriormente se plantea el segundo misterio del capitán Basterra a raíz de su enigmática escapada al galope, cuyo destino es un bohío al este de la isla de Cuba, cerca de Pinar del Río. A su regreso tomará el mando del *Garray* y partirá desde La Habana hacia Cádiz con la misión de trasladar a unos reos.

En el penúltimo capítulo sobrevendrá el temporal, que es narrado de forma magistral por Benet —alcanzando las cotas del mejor Conrad— gracias a su dominio del vocabulario marinero, a la descripción precisa y minuciosa de la climatología y al relato pormenorizado de todas las reacciones que se suceden a bordo.

Cuando leí por primera vez este cuento de Benet, tuve la sensación de revivir literalmente el temporal que sufrió el *Juan Sebastián de Elcano* en la primavera de 1991 en el Atlántico norte tras salir del puerto de Baltimore, ciudad en la que yace Poe.

En el último capítulo se desvelan en parte los misterios planteados en esta genial y apasionante narración, que Benet redondea homenajeando a Flaubert y a Faulkner con motivo de la muerte de uno de los colaboradores más queridos por Basterra.

Conclusiones

El pasado año 2013 se cumplieron veinte años del fallecimiento de Juan Benet, uno de los narradores más originales que ha tenido la lengua castellana. Su afición por la literatura del mar le llevó a contribuir al género con este extraordinario cuento que es *Sub rosa*. Una buena ocasión para retomar la lectura de este libro, que no es difícil de encontrar debido a que ha sido editado en diversos formatos y recopilaciones.

BIBLIOGRAFÍA

AZÚA, Félix de: *Lecturas compulsivas*. Anagrama, Barcelona, 2001.

BAROJA, Pío: *Las inquietudes de Shanti Andía*. Edición de Darío Villanueva. Espasa Calpe. Madrid, 1996.

BENET, Juan: *La inspiración y el estilo*. Seix Barral. Barcelona, 1973.

—*Otoño en Madrid hacia 1950*. Alianza Editorial. Madrid, 1987.

—*Sub rosa*. Alianza Editorial. Madrid, 1999.

—*Cuentos*. Espasa Calpe, S. A. Madrid, 1999.

—*Volverás a Región*. Prólogo de Eduardo Chamorro. Bibliotex, S. L. Madrid, 2001.

BERENGUER, Luis: *Sotavento*. Prólogo de Enrique Montiel. Editoriales Andaluzas Unidas. Sevilla, 1985.

CABALLERO BONALD, José María: *Copias al natural*. Alfaguara. Madrid, 1999.

CONRAD, Joseph: *El espejo del mar*. Prólogo de Juan Benet. Ediciones Hiperión. Barcelona, 1981.

DÍAZ, Epícteto: *La forma del enigma: Siete ensayos sobre la narrativa de Juan Benet*. Universidad de Zaragoza, 2000.

ECHEVARRÍA, Ignacio: «En memoria de Juan Benet». *El Cultural,* 25 de enero de 2013.

MARGENOT III, John B.: *Zonas y sombras: Aproximaciones a* Región *de Juan Benet*. Editorial Pliegos. Madrid, 1991.

MARÍAS, Javier: *Literatura y fantasma*. Random House Mondadori. Barcelona, 2007.

MELVILLE, Herman: *Benito Cereno*. Prólogo de Juan Benet. Salvat Editores. Madrid, 1970.

POE, Edgar Allan: *Narraciones Extraordinarias*. Salvat Editores. Madrid, 1969.

ROJO, José Andrés: «Benet, un estilo para alumbrar las ruinas». *El País,* 2 de julio de 2009.



LOS LÍMITES DE LA POLÍTICA COMÚN DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Guillem COLOM PIELLA
Doctor en Seguridad Internacional



La Unión Europea es el más grande y exitoso ejemplo de proceso de integración regional del mundo. Formalizada por el Tratado de Maastricht de 1992 y refinada por el Tratado de Lisboa de 2007, constituye la culminación de los proyectos de unión económica iniciados al terminar la Segunda Guerra Mundial y plasmados en los tratados de París y Roma. Ya entonces se intentó combinar la integración económica con la colaboración en materia política y militar, pero el fracaso de las opciones defensivas europeas motivó que durante la Guerra Fría la seguridad europea fuera encomendada a la OTAN y los asuntos de defensa quedaran excluidos del proceso de integración. Fue necesario esperar hasta las crisis de los Balcanes para que Bruselas

procediera a desarrollar una Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD) encaminada a dotarse de las capacidades adecuadas, civiles y militares, para realizar operaciones de prevención de conflictos y gestión de crisis.

Aunque desde 1999 la Unión Europea ha erigido una impresionante arquitectura de seguridad susceptible de culminar en una defensa común, estos espectaculares logros institucionales no se han traducido en planes de actuación coherentes, capacidades militares y civiles creíbles u operaciones exteriores relevantes, y no parece probable que esta situación mejore en el corto plazo.

Teniendo en cuenta estos factores, este artículo analizará brevemente la evolución y situación actual de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) tras el importante Consejo Europeo de diciembre de 2013.

Como es bien sabido, la PCSD es la heredera de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), nacida a raíz de la crisis de Kosovo como un compromiso entre la atlantista Gran Bretaña y la europeísta Francia para proporcionar a la Unión Europea estructuras, capacidades y medios para realizar labores de prevención de conflictos y gestión de crisis. No obstante, a pesar de las expectativas creadas, el nivel de ambición propuesto y los enormes avances en el plano institucional, la PESD agotó su recorrido lastrada por la falta de una visión común sobre su naturaleza, contenido y alcance, la subordinación práctica a la Alianza Atlántica y problemas estructurales como la carencia de capacidades civiles y militares o la indeterminación para emplear estas herramientas en crisis reales (1). Estos factores no solo dilataron el desarrollo de una dimensión europea de seguridad y defensa y comprometieron el éxito de la PESD, sino que también sentaron las bases de la PCSD, que se empezaría a configurar tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa (2).

En efecto, a finales de 2007 se firmó el Tratado de Lisboa, que modificaba sustancialmente el Tratado de la Unión Europea aprobado en Maastricht y reformado en Ámsterdam y Niza. Heredero del malogrado Tratado Constitucional y en vigor desde el año 2009, este texto introducía importantes cambios institucionales en la Unión Europea —como la eliminación de los tres pilares, la reforma de la composición de las instituciones, la revisión de los procesos de toma de decisiones o el refuerzo de la acción exterior— para mejorar el funcionamiento interno y avanzar en el proceso de integración europea.

En relación a la dimensión de seguridad y defensa, este texto estableció numerosas novedades. En primer lugar, la PESD fue reemplazada por la PCSD que, todavía de naturaleza intergubernamental e integrada dentro de la

---

(1) GRECO, E.; PIROZZI, N., y SILVESTRI, S. (eds.): *EU Crisis management: institutions and capabilities in the making*. Roma, IAI, 2010.

(2) ASSEBURG, M.. y KEMPIN, R. (eds.): *The EU as a strategic actor in the realm of security and defence? A systematic assessment of ESDP missions and operations*. Berlín, SWP, 2009.

PESC, pretende avanzar en el desarrollo de una defensa común. En consecuencia, la PCSD «…incluirá la definición progresiva de una política común de defensa de la Unión. Esta conducirá a una defensa común una vez que el Consejo Europeo lo haya decidido por unanimidad». (Artículo 42.2 del Tratado de Lisboa). En segundo lugar, asumiendo que uno de los objetivos de la PCSD es el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional, el tratado codificó un nuevo catálogo de operaciones que combina las Misiones Petersberg de prevención de conflictos y gestión de crisis (3) con las contempladas en la Estrategia Europea de Seguridad, de desarme, apoyo a terceros en materia antiterrorista o reforma del sector de seguridad. Así, se espera que la Unión Europea pueda realizar —tanto con los medios previstos por los tratados como delegando su ejecución en los miembros que así lo deseen— la siguiente gama de operaciones (4):

— Misiones humanitarias y de evacuación de no-combatientes.
— Misiones de prevención de conflictos y mantenimiento de la paz.
— Misiones de gestión de crisis que entrañen el empleo de fuerzas de combate.
— Misiones conjuntas en materia de desarme.
— Misiones de asesoría y asistencia en materia militar.
— Misiones de estabilización posconflicto.
— Misiones de defensa colectiva del territorio y la población europea (5).

Además, el texto introdujo dos cláusulas previstas años atrás por el fallido Tratado Constitucional pero nunca aprobadas: una de solidaridad, por la que

---

(3) Definidas por los ministros de defensa de la Unión Europea Occidental (UEO) en 1992 e integradas en el acerbo comunitario cinco años después, las Misiones Petersberg incluyen «misiones humanitarias o de rescate, misiones de prevención de conflictos y mantenimiento de la paz, misiones en las que intervengan fuerzas de combate para la gestión de crisis, incluidas las misiones de reestablecimiento de la paz y acciones conjuntas de desarme». (Artículo 17.2 del Tratado de Ámsterdam).

(4) Más concretamente, Arteaga establece que estas misiones pueden catalogarse de la siguiente manera: (1) *interposición* (preservación de la paz y acciones de combate en gestión de crisis); (2) *estabilización y reconstrucción* (mantenimiento de la paz, gobernanza, desarme, desmovilización, desminado, apoyo militar a la reconstrucción o reforma del sector de seguridad); (3) *prevención de conflictos* (control de armamentos, desarme, embargos y no-proliferación); (4) *asistencia a nacionales* (evacuación de no-combatientes o respuesta a ataques terroristas), y (5) *apoyo humanitario* (respuesta a emergencias y catástrofes o responsabilidad de proteger). ARTEAGA, F.: «La Política Europea de Seguridad y Defensa», en VV. AA.: *La Política Europea de Seguridad y Defensa tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa*. CESEDEN, Madrid, 2010, pp. 31-67.

(5) Sugerida por la cláusula de defensa mutua del Artículo 42.7 del *Tratado de Lisboa*, esta misión se sitúa en un limbo jurídico porque en la práctica la defensa colectiva continúa siendo responsabilidad de la OTAN para todos los países miembros de esta organización.

la Unión Europea podrá prestar asistencia a cualquier país miembro que haya sido víctima de un ataque terrorista o de una catástrofe natural o humana; y otra de defensa mutua, por la que los socios comunitarios podrán responder colectivamente en caso de agresión armada contra un Estado miembro. Formalmente más ambiciosa que el Artículo 5 del Tratado del Atlántico Norte, esta cláusula tiene dos importantes limitaciones: ni compromete a los países neutrales ni reemplaza los compromisos adquiridos por los aliados europeos en el marco de la Alianza Atlántica (6).

Igualmente, el tratado amplía y detalla las competencias de la Agencia Europea de Defensa para contribuir a la mejora de los medios militares europeos mediante el establecimiento de objetivos de capacidades comunes; el arranque, seguimiento y evaluación de proyectos comunes; la armonización de las necesidades y la racionalización de los procesos de adquisición de armamento y material; la gestión de la investigación en materia de defensa, o el refuerzo de la base industrial y tecnológica de la defensa europea. Finalmente, en Lisboa también se establecieron dos mecanismos para incrementar la cooperación práctica en materia de defensa en el seno de la Unión Europea: la extensión del mecanismo de Cooperación Reforzada a los asuntos de defensa para intensificar la colaboración en este ámbito entre los países que así lo deseen cuando sea imposible obtener la unanimidad de todos los socios europeos, y la Cooperación Estructurada Permanente para los países «…que cumplan criterios más elevados de capacidades militares y que hayan suscrito entre sí compromisos más vinculantes al respecto». (Artículo 42.6 del Tratado de la Unión Europea). Originalmente propuesta en el borrador del fallido Tratado Constitucional para reforzar la colaboración en defensa, esta consiste en el establecimiento de acuerdos específicos para reforzar las capacidades nacionales, armonizarlas con sus socios, colaborar en proyectos militares conjuntos, integrarse en fuerzas multinacionales o participar en las operaciones lideradas por la Unión Europea. Participada libremente por los países que dispongan de los medios y la voluntad necesaria para colaborar —aunque se precisa el voto unánime del Consejo y la participación de un tercio de los países— y sin ningún límite práctico más allá del cumplimiento de los compromisos, la Cooperación Estructurada Permanente se presenta no solo

(6) No obstante, ambas cláusulas no son automáticas, por lo que son los países miembros los responsables de decidir cómo cumplen estas provisiones y si las ejecutan mediante la Unión Europea, la Alianza Atlántica —para los que sean miembros— o de forma individual. Mientras tanto, la defensa colectiva continuó formalmente en manos de la UEO (en virtud del Artículo V del Tratado de Bruselas) hasta su desaparición en junio de 2011 y/o de la OTAN (en base al Artículo 5 del Tratado del Atlántico Norte), y a la espera de que los países miembros resuelvan o no desarrollar todo el potencial de autodefensa que encierra el Artículo 42.7 del Tratado de Lisboa. VASCONCELOS, Álvaro (ed.): *What ambitions for European defence in 2020*, ISS. París, 2009.

como una solución de compromiso a la carencia crónica de capacidades militares o la división de opiniones acerca del papel que tiene que jugar la Unión Europea en materia defensiva; sino también un medio para reforzar el pilar europeo de la Alianza Atlántica o la base sobre la cual construir unas fuerzas armadas europeas (7).

En otras palabras, el Tratado de Lisboa no solo institucionalizó la PCSD y flexibilizó la cooperación en materia de defensa, sino que también estableció los pilares necesarios para construir una defensa común si los socios europeos así lo desean. No obstante, desde su entrada en vigor en 2009, ninguna de las disposiciones en materia de defensa ha sido desarrollada ni aplicada, mostrando una vez más la falta de una visión común y una limitada voluntad política para desarrollar una defensa europea creíble.

En efecto, el inicial entusiasmo en materia de seguridad y defensa manifestado por los países europeos tras la firma del tratado en 2007 se convirtió en desánimo generalizado tras su entrada en vigor dos años después. La negativa irlandesa a refrendar el tratado y la consiguiente marginación de los asuntos de defensa para facilitar el acuerdo con este país de larga tradición neutralista, la imposibilidad de pactar la elaboración de una nueva Estrategia Europea de Seguridad que actualizara el obsoleto texto de 2003 (8) o el nombramiento de un alto representante incapaz de gestionar la acción exterior europea y con un manifiesto desinterés por los temas militares relegaron los asuntos de defensa

---

(7) Más específicamente, en el Artículo 27 del Tratado de Lisboa se expone que los socios que pongan a disposición de la PCSD medios civiles y militares pueden suscribir —siempre que cumplan ciertos parámetros en materia de capacidades— compromisos más fuertes para llevar a cabo operaciones más exigentes. Por otra parte, el Artículo 31 establece los procedimientos sobre las notificaciones, plazos o toma de decisiones para participar (tanto desde un principio o *a posteriori*) o abandonar la Cooperación Política Reforzada. Finalmente, el Protocolo 4 del tratado fija los compromisos que adquieren los países que participan en esta iniciativa, entre los que destacan la armonización de los requerimientos de capacidades, el establecimiento de sinergias entre países (incluyendo la especialización de unidades y cometidos), los procesos de obtención de las mismas o la coordinación de su empleo en operaciones. No obstante, en la práctica estos condicionantes se resumen en la participación en algún grupo de combate y en algún proyecto militar conjunto. VV. AA.: *El proceso hacia unas fuerzas armadas europeas: realizaciones y desafíos*, CESEDEN, Madrid, 2013.

(8) En efecto, aprovechando la presidencia francesa del Consejo de la Unión Europea durante el segundo semestre de 2008, París intentó pactar la elaboración de una nueva Estrategia Europea de Seguridad que tomara en consideración tanto la evolución del entorno internacional como las provisiones del Tratado de Lisboa para avanzar en la integración militar europea. No obstante, en un contexto marcado por la paralización del tratado tras la negativa irlandesa —y con ello la imposibilidad de elegir un nuevo alto representante que sustituyera a Javier Solana— y la oposición frontal de Gran Bretaña a elaborar una nueva estrategia, Francia solamente pudo impulsar la redacción de un informe de evaluación sobre la implementación de la estrategia, titulado *Informe sobre la aplicación de la Estrategia Europea de Seguridad: Ofrecer seguridad en un mundo en evolución*. Este documento fue aprobado en el Consejo Europeo de diciembre de 2008.

a un discreto segundo plano. No obstante, serían la falta de voluntad de los países europeos para implementar las provisiones del Tratado de Lisboa y muy especialmente la crisis económica que está azotando el continente europeo, y que ha motivado una importante reducción del gasto en defensa de los socios comunitarios, los factores que determinaron la desaparición práctica de todos los asuntos de política exterior, seguridad y defensa de la agenda política europea y la congelación práctica de la PCSD, sumiendo a la Unión Europea en una importante crisis de identidad, considerada por algunos como la más profunda desde el fracaso de la Comunidad Europea de Defensa en 1954 (9).

En consecuencia, con el fin de minimizar el impacto de los recortes en los presupuestos de defensa nacionales —se asume que estos podrán reducirse entre un 11 y un 34 por 100 hasta 2020 (10)— sobre la operatividad y las capacidades militares europeas, y para aplacar las súplicas de Washington para que Europa asuma los costes de su seguridad, la Unión Europea aprobó a finales de 2010 la Iniciativa de Gante. Más conocido como Pooling & Sharing, este proyecto, que sigue los pasos de la Smart Defence planteada por la Alianza Atlántica, pretende reforzar la cooperación europea en materia de desarrollo, obtención, mantenimiento y empleo de capacidades militares con el fin de reducir los funestos efectos de la crisis económica sobre la defensa europea y garantizar que la Unión Europea dispone de los medios precisos para satisfacer sus compromisos de seguridad y defensa. Guiada por los principios de eficacia operativa, eficiencia económica y sostenibilidad de los materiales, esta iniciativa pretende integrar las labores de identificación de necesidades y los procesos de adquisición de armamento y material, la puesta en común de medios o estructuras de fuerza o la especialización nacional en materia de capacidades militares (11). A pesar de los escollos políticos —varios países temen que su aplicación incrementará el gasto en defensa, producirá materiales que no satisfarán sus especificidades, motivará la pérdida de capa-

---

(9) International Security Information Service, *Perspetives for CSDP at the December 2013 Council. Time to become pragmatic*, ISIS Europe, Bruselas, 2013.

(10) BERTEAU, D, y BEN-ARI, G. (dirs.): *European Defense Trends 2012. Budgets, regulatory frameworks and the industrial base*. Washington DC: CSIS, 2012.

(11) No obstante, recuérdese que en el continente europeo existen numerosos acuerdos de colaboración de este tipo que, realizados al margen de la Unión Europea, sugieren la renacionalización, racionalización e integración *ad-hoc* de las políticas de seguridad y defensa de los países europeos. En este sentido, destacan el Tratado de Cooperación en Defensa y Seguridad entre Francia y Gran Bretaña para compartir medios aéreos y navales, crear una fuerza expedicionaria conjunta, colaborar en el campo del armamento nuclear y concurrir en proyectos conjuntos de experimentación y desarrollo de armamento y material; la creación de una unidad anfibia conjunta entre el Reino Unido y los Países Bajos; la constitución de una universidad de la defensa entre los países bálticos; la cooperación en materia de adiestramiento y mantenimiento de sistemas en el marco del BENELUX, el Batallón Nórdico entre los países de la región o un Mando Conjunto Aéreo de varios países europeos.

cidades nacionales y erosionará sus tejidos industriales— y los compromisos prácticos, como la gestión de las expectativas para no confundir esta iniciativa con el primer paso para la creación de un ejército europeo, la vinculación con la Smart Defence aliada o la omisión de cualquier asunto sensible como la creación de estructuras de mando y control específicamente europeas, la Iniciativa de Gante es la única opción viable para mantener un mínimo de capacidades militares europeas en este contexto de crisis económica y persistente «dividendo de la paz».

Por otro lado, con el fin de relanzar la defensa europea tras la paralización práctica de la PCSD y los enormes cambios estratégicos que han tenido lugar desde su lanzamiento en 2007 —la conclusión de la Guerra contra el Terror y el final de las grandes campañas militares, el desenganche estratégico estadounidense y su reorientación hacia la región Asia-Pacífico o la crisis económica que ha obligado a replantear las políticas de defensa de los países europeos—, se propuso celebrar en diciembre de 2013 un Consejo Europeo dedicado exclusivamente a la defensa. Planeado para impulsar la PCSD en tres grandes áreas —capacidades militares, operatividad de la fuerza y cooperación en defensa—, este encuentro despertó enormes expectativas que se fueron templando al observarse muchas dudas y divergencias entre los socios europeos e incluir otros asuntos de actualidad en la agenda de la reunión. Aunque finalmente el Consejo Europeo optó por posponer las decisiones más importantes para futuros encuentros, en Bruselas se lograron algunos acuerdos que podrían ayudar a reactivar una política que se estancó tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa. Reconociendo el valor intrínseco de la defensa y su papel en la construcción europea, el Consejo acordó desarrollar la PCSD en tres dimensiones: política (realizando cualquier avance en materia de seguridad y defensa en colaboración con los socios políticos globales, transatlánticos o regionales y en complementariedad con la OTAN); capacidades militares (mejorando la colaboración, integrando recursos nacionales o desarrollando medios de abastecimiento en vuelo, vehículos no-tripulados, satélites de comunicaciones o ciberdefensa) e industria (reestructurando el mercado y el tejido empresarial, redefiniendo las responsabilidades de la EDA y estableciendo estándares comunes para los sistemas militares). Aunque estas decisiones no resuelven ninguno de los problemas de fondo que comprometen la viabilidad de la PCSD —desde la falta de voluntad política, la limitada inversión en defensa, el inexistente liderazgo de las instituciones europeas, las carencias industriales o la reducida competitividad del mercado de defensa europeo—, sí que pueden acabar con la parálisis que está afectando la seguridad y la defensa europea.

Desde el lanzamiento de la PESD, hace quince años, hasta la PCSD codificada en el Tratado de Lisboa, la Unión Europea ha realizado espectaculares progresos en materia militar. No obstante, a medida que Bruselas desarrollaba estos mecanismos de seguridad y defensa susceptibles de culminar tanto en

una defensa común como en unas fuerzas armadas europeas, ha surgido el problema de usar o no las capacidades adquiridas y asumir o no nuevas responsabilidades en materia de seguridad internacional. Y es que cuando la Unión Europea no disponía de estos instrumentos de gestión de crisis, tampoco recibía ninguna demanda de intervención; pero a medida que ha aumentado sus medios se le presentan nuevas responsabilidades y se generan nuevas expectativas. Estas demandas no solo vienen desde terceros, como las Naciones Unidas o la Unión Africana, sino también de la Alianza Atlántica, que inicialmente presenció con preocupación el nacimiento de la PESD porque temía la erosión del vínculo trasatlántico; pero que tras observar que la Unión Europea difícilmente dispondrá de una defensa autónoma en el medio plazo, que sus miembros están reduciendo el volumen y capacidades de sus fuerzas armadas y que Washington no quiere ni puede continuar responsabilizándose de la seguridad europea, considera que su desarrollo puede ser una oportunidad para compartir los costes y las responsabilidades de la seguridad euroatlántica. Paradójicamente, estas demandas de intervención no solo requieren nuevas capacidades que precisan mayores inversiones (y cuya carencia tiende a emplearse para justificar la falta de acción, tal y como sucede hoy en día con las actuales demandas de un cuartel general operacional propio) y más responsabilidades que los socios europeos no parecen dispuestos a asumir; sino que también agudizan la falta de una visión común sobre el objetivo de la «defensa europea» y evidencian las distintas culturas estratégicas con relación a la percepción del riesgo, la definición de la amenaza o el empleo de la fuerza que existen en el continente y que nuevamente se han observado en Libia, Malí o Siria.

El Tratado de Lisboa contiene todos los elementos institucionales necesarios para que la Unión Europea —o los socios que así lo deseen mediante la Cooperación Estructurada Permanente— avance hacia una defensa común y se convierta en un actor estratégico. No obstante, cualquier desarrollo en este sentido quedará supeditado a la superación de numerosas contradicciones de muy difícil solución, como la subordinación práctica a la Alianza Atlántica, la presencia de culturas estratégicas incompatibles, la inexistencia de un mínimo común denominador sobre el significado de la PCSD, el mantenimiento de intereses estratégicos e industriales opuestos, la carencia de capacidades militares o la mejorable gestión de los recursos de defensa de los veintiocho.

Inicialmente, una de las razones esgrimidas para impulsar la «defensa europea» era que los Estados ya no pueden satisfacer sus problemas de seguridad de forma individual; y hoy en día se argumenta que la crisis económica requiere poner en común los recursos de defensa nacionales. Sin embargo, todavía queda mucho para que la Unión Europea sea capaz de realizar estas funciones con mayor eficacia que los Estados.

SOBRE DEFENSA Y PRESUPUESTOS

Santiago ACOSTA ORTEGA

The men in the Soviet politburo don't have to worry about the ebb and flow of public opinion. They put guns before butter, while we put just about everything before guns.

Margaret Thatcher, 1976 (1).



A crisis que comenzó en 2008 ha provocado en muchos de los países de nuestro entorno una reducción de su gasto público y, como consecuencia de esta, un debate, muchas veces en la calle, sobre la idoneidad de la «austeridad fiscal» para afrontarla. Aunque en general los recortes en los presupuestos no han sido tan grandes como cabría esperar de la contestación popular generada (2), hay un área del gasto público donde sí se han aplicado con rigor: la Defensa.

Ante la necesidad de recortar el gasto público, el de Defensa, por sus peculiaridades, suele ser siempre el primer candidato, al menos en los países del que se suele llamar mundo occidental. Sin embargo, las especiales características del «bien

(1) Margaret Thatcher hacía referencia en esta cita a la disyuntiva que el Premio Nobel de Economía Paul Samuelson planteaba en 1948 para ilustrar lo que en macroeconomía se conoce como «curva de posibilidades de producción»: la elección entre dos bienes, cañones o mantequilla. Samuelson eligió estos dos como podía haber elegido cualquier otro par —ropa o comida, por ejemplo—, pero su planteamiento tuvo fortuna y pasó a representar en el imaginario occidental la necesidad de elegir entre gasto militar y civil.

(2) «...tras los años de gran expansión del gasto, Francia, Italia, España y el Reino Unido no han reducido significativamente el gasto desde que supuestamente comenzase la *austeridad* en 2008. Cada uno de estos países incrementó sus niveles de gasto en 2011-12. Entre 2011 y 2012, Francia y el Reino Unido incrementaron su gasto en €32 millardos y £11 millardos,

defensa», que son las que propician atraer los recortes, obligan también a plantearse la pregunta de si puede ser tratado como el resto de las necesidades públicas o si por el contrario debe considerarse de modo diferente, ya que su reducción implica siempre, como mínimo, la asunción de un riesgo para la seguridad en el presente y la necesidad de un gasto mucho mayor en el futuro.

Tendencias en el gasto en Defensa

La crisis económica ha tenido un fuerte impacto en el gasto militar agregado de las dos principales organizaciones internacionales del mundo occidental: OTAN y Unión Europea. El gasto total en Defensa de los 37 países de Europa central y occidental fue en 2012 un 6,9 por 100 menor que al inicio de la crisis, mientras que contando solo a los 26 países europeos miembros de la OTAN fue un 7,5 por 100 inferior. Los EE. UU. por su parte redujeron su gasto en Defensa un 6 por 100 en términos reales, con lo que el porcentaje que representa dentro del gasto militar mundial estuvo por debajo del 40 por 100 por primera vez desde el colapso de la Unión Soviética en 1991 (3). Entre 2001 y 2011 el gasto total europeo en Defensa disminuyó globalmente en un 1,8 por 100 anual, mientras que el gasto agregado por soldado aumentó en un 2,8 por 100, lo cual indica que el personal ha disminuido a un ritmo aún más rápido que los presupuestos (4).

Lógicamente, los recortes se han sufrido con diferente intensidad, dependiendo del impacto de la crisis en cada país y de la importancia que cada uno de ellos da a la Defensa. Los más grandes han sido los sufridos por los miembros más pequeños de la Unión Europea, con disminuciones por encima del 20 por 100 de media, mientras que la mayoría de los países de tamaño medio han implementado recortes en sus presupuestos de Defensa de entre un 10 y un 15 por 100 de media (5).

El futuro previsible no resulta muy esperanzador: la crisis que alcanzó a Europa en 2008 forzó a los Estados miembros a incrementar su deuda pública y a inyectar dinero en sus respectivas economías para conseguir su recuperación, aumentando aún más la deuda, lo que representa un riesgo para la

---

respectivamente». DE RUGY, Veronique. Georges Mason University. *http://mercatus.org/publication/austerity-europe-does-not-mean-massive-spending-cuts*

(3) *Trends in World Military Expenditure 2012*. SIPRI Factsheet. Abril 2013.

(4) Center for Strategic & International Studies. *European Defense Trends 2012*. Washington. Diciembre 2012.

(5) MÖLLING, Christian, y BRUNE, Sophie-Charlotte: *The Impact of the Financial Crisis on European Defence*. European Parliament Study. Abril 2011.

estabilidad financiera de la Unión. Como la crisis continúa, los países de la UE deberán seguir pidiendo dinero prestado, por lo que los niveles de deuda continuarán previsiblemente por encima de los anteriores a la crisis durante las dos siguientes décadas (6). Esta deuda plantea un problema a largo plazo a la economía europea, por lo que su importe deberá reducirse y para ello también deberá hacerlo el gasto público: puede asumirse que las actuales restricciones presupuestarias en los países de la UE continuarán al menos hasta 2030.

Como se ha mencionado, los efectos en los gastos de Defensa de los 27 miembros de la Unión han sido muy diferentes, yendo desde reducciones significativas en un extremo hasta el mantenimiento del nivel de gasto en países severamente afectados por la crisis (Finlandia, Dinamarca) o incluso su aumento (Polonia, Suecia) en el otro. Estas diferencias en el uso de los recortes en Defensa para combatir la crisis provienen básicamente de la importancia que cada país le otorga; la mayoría de los Estados grandes de la UE están obligados a consolidar sus presupuestos, pero la intensidad con la que esto afecta a sus presupuestos de Defensa es una decisión política (7).

Esta tendencia a la reducción de los presupuestos de Defensa de los países de la UE ha sido vista con preocupación por el propio Parlamento Europeo, que en una resolución de 2011 afirmaba que tomaba nota «...de la culminación de una tendencia de los últimos años consistente en efectuar recortes en los presupuestos de defensa de la mayoría de los Estados miembros de la UE a raíz de la crisis financiera, económica y de la deuda, y del posible impacto negativo de estas medidas en sus capacidades militares y, por consiguiente, en la capacidad de la UE para asumir de forma eficaz sus responsabilidades en materia de mantenimiento de la paz, prevención de conflictos y refuerzo de la seguridad internacional...» (8).

La misma resolución afirmaba que «la intervención en Libia ha demostrado claramente que incluso una coalición de países europeos es incapaz de llevar a cabo una operación de este tipo sin la ayuda de los Estados Unidos», así como que los recortes presupuestarios venían a añadirse a «una pauta de inversión y gasto insuficientes de los Estados miembros en los ámbitos de la seguridad y la defensa durante más de una década».

Tras esta misma operación, el secretario general de la OTAN, Anders Fogh Rasmussen, alertaba de que «si continúan los recortes europeos en Defensa, la

---

(6) Ídem.

(7) Ídem.

(8) Resolución del Parlamento Europeo, de 14 de diciembre de 2011, sobre el impacto de la crisis financiera en el sector de la defensa en los Estados miembros de la UE (2011/2177(INI)).

capacidad de Europa de ser una fuerza estabilizadora incluso en su vecindad desaparecerá rápidamente» (9).

En los Estados Unidos, la crisis representó la más grave recesión desde la Gran Depresión hasta la segunda mitad de 2009, en que empezaron a registrarse valores positivos de crecimiento del PIB. Como política para reactivar la economía, el gasto público federal se elevó para compensar el descenso del gasto privado, financiando el aumento con déficit, lo que hizo que en 2011 la deuda federal alcanzase el 98,7 por 100 del PIB. Dado que este nivel de deuda podía afectar negativamente, la recuperación de la economía nacional se imponía reducirla, para lo que se firmó en agosto de 2011 la Budget Control Act (BCA), con medidas extraordinarias para combatir el déficit.

Como consecuencia, los Estados Unidos tampoco se han visto libres de los recortes en Defensa, y el futuro no se presenta demasiado halagüeño: el 1 de marzo de 2013 el Departamento de Defensa perdió de la noche a la mañana 37 millardos de dólares como consecuencia de la aplicación de un «secuestro» (10) presupuestario. Este recorte ha sido además el primero de una serie que deberá reducir el presupuesto federal en un billón de dólares en un periodo de nueve años.

En el año fiscal 2014, los recortes automáticos representarán el 10 por 100 del presupuesto de Defensa, por lo que los responsables ya han expresado su preocupación por unos recortes que dejarán a las Fuerzas Armadas «huecas». El secretario de Defensa Chuck Hagel ha calificado recientemente estos recortes de «demasiado pronunciados, demasiado profundos y demasiado abruptos», además de afirmar que «es una irresponsable manera de gobernar que obliga al Departamento a elegir entre un conjunto de muy malas opciones» (11).

En el resto del mundo, sin embargo, la tendencia ha sido la contraria; en Rusia, el gasto militar se incrementó en 2012 un 16 por 100 en términos reales; en Asia, aunque a menor ritmo que en años anteriores, continuó aumentando. En concreto, el gasto militar chino se incrementó en un 7,8 por 100 en términos reales: entre 2003 y 2012 aumentó un 175 por 100, también en términos reales, el mayor incremento entre los quince países con mayor gasto militar del mundo (12).

---

(9) RASMUSSEN, Anders Fogh: *The Atlantic Alliance in Austere Times,* 29 junio 2011. *http://www.nato.int/cps/en/natolive/opinions_75836.htm*

(10) El secuestro es un paquete de recortes presupuestarios automáticos establecidos en la Budget Control Act, de agosto de 2011, con objeto de reducir el déficit en caso de que los partidos no llegasen a un acuerdo para reducir los presupuestos.

(11) HAGEL, Chuck: *Ronald Reagan National Defense Forum*, 16 noviembre 2013. *http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1819*

(12) *Trends in World Military Expenditure 2012*. SIPRI Factsheet. Abril 2013.

En Oriente Medio, el gasto creció un 8,3 por 100 en 2012; en el África subsahariana, después de fuertes incrementos, cayó en un 3,2 por 100 en 2012, por primera vez desde 2003, aunque dos tercios de los países de la zona incrementaron su gasto en Defensa, y en África del norte el gasto creció un 7,8 por 100.

En América Central el gasto creció un 8,1 por 100 en 2012, mientras que en Sudamérica lo hizo en un 3,8 por 100 (13). Es decir, que mientras Occidente se desarma el resto del mundo incrementa su gasto en Defensa.

Características universales del «bien defensa»

La Defensa como bien tiene una serie de características universales que se repiten con independencia del país del que se trate y que lo hacen único respecto a los demás Estados.

La primera y principal de ellas es la de ser un bien público puro, es decir, no es excluible —no puede impedirse que alguien lo utilice— ni rival —su uso por parte de un ciudadano no reduce su uso por parte de los demás—. Como consecuencia, es un bien que debe ser proporcionado por el Estado y solo por él, ya que el mercado no es capaz de hacerlo. Este fallo del mercado en el bien público Defensa supone la dificultad de definir cuál es la cantidad óptima de defensa a proporcionar, ya que no puede determinarse por el mecanismo de la oferta y la demanda. El nivel de defensa que debe proporcionarse —la oferta— deberá ser establecido por la autoridad política de acuerdo a otros criterios que, salvo en situaciones concretas de crisis, estarán basados en estimaciones más o menos ajustadas —la demanda— y a razones de política económica.

Su condición de bien público puro hace además que deba ser financiado exclusivamente por el Estado, ya que, al contrario de lo que ocurre con otros bienes no es posible determinar sobre quién podrían establecerse cargas, como si puede hacerse en su caso con los usuarios de la sanidad o las autopistas. El único modo de reducir la carga total en Defensa para el Estado es pues reducir el gasto global (con independencia de cuál sea la fuente de financiación elegida). Como tampoco pueden medirse los resultados obtenidos —la disuasión o la seguridad, que serían el producto final— para comparar la eficacia y la eficiencia del gasto realizado, es relativamente «fácil» justificar la variación del nivel de gasto en un sentido o en otro.

Por otra parte, el gasto en Defensa puede ser considerado como una «prima de seguro» que la sociedad paga para garantizarse de algún modo su seguridad —valga la redundancia—, pero precisamente por eso su necesidad solo se percibe en momentos de crisis. Esta es otra característica que hace de él el

(13) Ídem.

candidato idóneo para los recortes, antes que otros gastos cuya necesidad sí es percibida de modo directo por los ciudadanos. Basta con asumir un nivel más elevado de riesgo, en la confianza de que no será necesario hacer uso de este «seguro», para reducir el gasto cuando hace falta hacerlo.

Sin embargo, la Defensa es un bien que no permite adoptar soluciones de corto plazo: las características de los medios materiales y humanos que deben producirla hacen que su necesidad deba siempre ser considerada en el medio y el largo plazo. Las inversiones en este ámbito no acaban con la adquisición de los sistemas, por elevada que pueda ser la factura inicial: hasta un 75 por 100 del coste del ciclo de vida de un sistema puede atribuirse a su mantenimiento y a las actividades de apoyo. La complejidad de estos obliga asimismo a que el personal que deba manejarlos tenga una capacitación que no puede adquirirse sin adiestramiento constante, fuente a su vez de gasto. Así pues, el gasto en Defensa no puede reducirse significativamente sin que la capacidad se vea profundamente afectada, con el agravante de que su recuperación no puede confiarse a futuros incrementos de gasto —siempre mayores que el gasto total que se hubiese necesitado de mantenerlo en el nivel requerido— ante posibles emergencias o necesidades puntuales, ya que esta recuperación nunca es inmediata. Los Estados pueden encontrarse así con que disponen sobre el papel de carísimos sistemas que llegado el momento no podrían ser utilizados por falta de mantenimiento y de personal cualificado y adecuadamente adiestrado.

El debate sobre la reducción del gasto en Defensa

En Estados Unidos los recortes en Defensa han propiciado un vivo debate cuyos argumentos son en gran medida directamente extrapolables a cualquier otro país. En realidad el debate sobre la necesidad del gasto militar está siempre presente con mayor o menor intensidad en cualquier sociedad democrática avanzada, y con mayor razón en Estados Unidos, primera potencia militar del mundo desde hace más de un siglo.

El gasto militar norteamericano ha sufrido fluctuaciones a lo largo del último siglo, dependiendo de la política adoptada en cada momento y siempre con grandes recortes tras cada conflicto. El propio presidente Obama lo señalaba en enero de 2012: «Tenemos que recordar las lecciones de la Historia. No podemos permitirnos repetir los errores del pasado —después de la segunda Guerra Mundial, después de Vietnam— cuando nuestra política militar quedó mal preparada para el futuro. Como comandante en jefe, no dejaré que suceda otra vez» (14). Errores como el apuntado en 1953 por el propio general Geor-

(14) Citado por LEFFLER, Melvyn P.: «Defense on a Diet», *Foreign Affairs*, nov./dic. 2013, Vol. 92 Issue 6.

ge C. Marshall (el autor del Plan Marshall) en su discurso de aceptación del Premio Nobel de la Paz, cuando afirmó que la rápida desintegración de su vasto poder militar entre 1945 y 1950 produjo como consecuencia directa la invasión de Corea del Sur. Aunque, lógicamente, no siempre se recortaba: en los 80, el presidente Reagan emprendió un rearme que llevó a los Estados Unidos a la victoria en la Guerra Fría. Reagan no consideraba la Defensa como una parte más del presupuesto: para él no era una opción, sino una necesidad. Como decía en 1985 en su discurso sobre el «Estado de la Unión», «...solo tenemos un complejo industrial-militar hasta que llega el peligro, y entonces se convierte en el *arsenal de las democracias*. Gastar en Defensa es invertir en cosas que no tienen precio: la paz y la libertad» (15).

En cualquier caso, en la actualidad, si los secuestros previstos en la BCA deben llevarse a efecto, el presupuesto de Defensa estadounidense, que actualmente está en el 4,6 por 100 del PIB, pasará en diez años al 2,4 por 100, el nivel más bajo desde 1940.

Quienes se oponen a estas reducciones argumentan que la debilidad es provocativa e invita a la agresión. Con los gastos de personal prácticamente fijos, el único modo de reducir rápidamente el gasto es disminuirlo en operaciones y mantenimiento, lo que quiere decir que habrá menos días de mar, horas de vuelo y ejercicios para las unidades terrestres que no vayan a ser desplegadas. Del mismo modo, una gran parte de los necesarios mantenimientos de equipos y plataformas sufrirán también recortes. El impacto sobre la capacidad de combate de la fuerza —y el aumento por tanto de la debilidad del país— será inmediato y severo.

Además, la falta de adiestramiento de pilotos y tripulaciones no solo implica su pérdida de alistamiento para combatir, sino que afecta a la propia seguridad de los buques y las aeronaves. Si operadores y mantenedores tampoco se adiestran acabarán perdiendo sus cualificaciones, y los equipos y plataformas faltos de mantenimiento adecuado terminarán por averiarse.

Quienes defienden los recortes en Defensa afirman que reducir la deuda es una cuestión de seguridad nacional que justifica aceptar riesgos adicionales para los intereses nacionales. Se les responde sin embargo que esa preocupación por la deuda es selectiva, ya que cuando empezaron los recortes se puso también en marcha un paquete de medidas de estímulo por 800 millardos de dólares, ninguno de los cuales acabó en Defensa.

Por otro lado, el presupuesto militar se ha reducido mucho más que cualquier otro apartado, pero en los últimos cuatro años esta reducción habrá servido como mucho para ahorrar un 0,9 por 100 del PIB anual. Además, no todo es ahorro, sino que buena parte de esta reducción es solo diferir el gasto necesario en mantenimiento y adiestramiento que cuando se retome será más elevado de

(15) REAGAN, Ronald: *State of the Union address,* 6 de febrero, 1985.

lo que hubiera sido en condiciones normales. Así, se afirma que se está desmantelando a «los mejores profesionales militares de la historia del mundo» para reducir un 1 por 100 anual del PIB una deuda que está ya en el 105 por 100.

El secretario de Defensa Hagel afirmaba en noviembre de 2013 que los efectos de esta situación se sentirán durante largo tiempo: «al continuar cancelando el adiestramiento para el personal no desplegado acumularemos una cantidad de necesidad de adiestramiento pendiente de la que nos costará años recuperarnos. E inevitablemente, estamos reduciendo el tamaño de la fuerza que está alistada y disponible para afrontar nuevas contingencias o dar respuesta a crisis por el mundo» (16).

La frase adoptada en Washington para definir esta situación es la de «aceptar más riesgos»; el secretario Hagel describió la situación como «apostar a que no habrá que enfrentarse a una operación mayor contra un adversario capaz a corto plazo» (17), y su antecesor Leon Panetta, secretario de Defensa hasta febrero de 2013, la llama «dispararse a sí mismos en la cabeza».

Conclusiones

La propia naturaleza del gasto en Defensa hace que sea siempre —o casi siempre— el primer candidato a ser recortado en épocas de crisis económica en los países occidentales. Esto, que ha venido siendo así desde hace mucho tiempo, es ahora más cierto en la sociedad del «estado del bienestar», poco proclive a asumir sacrificios por algo cuya necesidad no se percibe habitualmente de modo cercano. Por eso la decisión de mantener o incluso incrementar el nivel de gasto en Defensa en una situación de crisis económica —como han hecho algunos países europeos afectados por la actual— es una difícil decisión política.

Así, en nuestro entorno, ante la necesidad de afrontar el riesgo real e inmediato presentado por la crisis económico-financiera recortando para ello el gasto público, la mayoría de los países han optado por recurrir a los presupuestos de Defensa. Posiblemente las opciones no eran muchas, y se decidió asumir un mayor nivel de riesgo en otro ámbito, quizá más difícil de percibir y no tan inmediato. Debería tenerse en cuenta sin embargo que esta solo puede ser una solución a corto plazo para afrontar una grave crisis económica, pero que la Defensa es algo que debe ser considerado en el medio y el largo plazo, porque sus capacidades son difíciles de generar y de mantener una vez generadas.

---

(16) Chuck Hagel, secretary of Defense, Ronald Reagan National Defense Forum, 16 noviembre, 2013. *http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1819*

(17) Ídem.

Por eso, como dice el secretario de Defensa estadounidense a propósito de los recortes en su país, «costará años recuperarse» de sus efectos, y la recuperación será cara. Entretanto deberemos ser conscientes de que la capacidad de las naciones y de las principales organizaciones occidentales para asumir de forma eficaz sus responsabilidades en materia de mantenimiento de la paz, prevención de conflictos y refuerzo de la seguridad internacional se verá afectada negativamente.

BIBLIOGRAFÍA

BERTEAU, David J., y BEN-ARI, Guy (dir.): *European Defense Trends 2012*, Center for Strategic and International Studies (CSIS). Washington, diciembre 2012.

DONADIO, Marcela (coord.): *El Presupuesto de Defensa en América Latina: la importancia de la transparencia y herramientas para el monitoreo independiente*, SER en el 2000. Buenos Aires, 2004.

KREISHER, Otto: «U. S. Military Funding Cuts are eroding readiness to a level that may be difficult to overcome», *Naval Foces* III/2013.

NORDLINGER, Jay: «Defense is Different», *National Review*, 28 enero, 2013.

O'DONNELL, Clara Marina (ed.): *The Implications of Military Spending Cuts for NATO's Largest Members*, Center on the United States at Brookings, Analysis Paper. Washington, july 2012.

SCHUCK, Eric: «Of Defense and Deficits», *U. S. Naval Institute Proceedings*. Nov. 2012, Vol. 138 Issue 11.

Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), Fact Sheet, abril 2013.

TALENT, Jim: «The Army you haven't», *National Review*, 16 septiembre, 2013.

WILLIAMS, Cindy: «Accepting Austerity», *Foreign Affairs*. Nov./dic. 2013, Vol. 92 Issue 6.

Tecnología para el mar a medida del cliente

Soluciones globales: diseño,
construcción, integración de sistemas
y apoyo al ciclo de vida



Navantia
www.navantia.es

La estela del futuro

MANTENER A FLOTE

Alfonso LEÓN GARCÍA

(2.ª RE)

Introducción



L Sistema KAFLOAT (Keep AFLOAT) es un invento que pretende reducir apreciablemente el número de hundimientos en la mar que conllevan muchas veces la pérdida de vidas humanas.

Es un sistema de seguridad en la mar, del que vamos a exponer su conocimiento básico, así como lo relativo a su desarrollo tecnológico y administrativo hasta hoy, cuando ya se han conseguido las certificaciones y homologaciones necesarias para su comercialización, lo cual ha resultado de larga y compleja consecución.

Todo el peso de su desarrollo se ha efectuado por oficiales de la Armada con experiencia acreditada, que desde el momento de su invención han controlado y basado su posterior desarrollo en las mejores empresas e instalaciones apropiadas de alta cualificación y garantía.

Concepto del Sistema

El Sistema KAFLOT (S/K en adelante) nace con el firme propósito, como se ha dicho, de evitar, o al menos retrasar, el hundimiento de un barco en el caso de que se produzca una pérdida de estabilidad/flotabilidad, con el consecuente riesgo de pérdida de vidas humanas.

Se trata de un sistema autónomo, que se puede instalar tanto en barcos en construcción como en los ya en servicio, que permitirá su mantenimiento a flote en situaciones de naufragio derivadas de vías de agua, filtraciones o cualquier otra situación producida principalmente por la entrada de agua o por escoras excesivas.

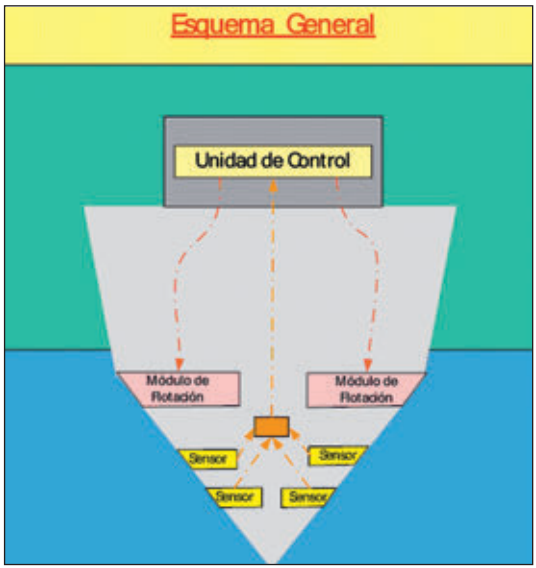
Aunque todos los barcos disponen entre su equipo auxiliar habitual de los medios destinados para ser utilizados en operaciones de salvamento, tales

como embarcaciones o balsas de supervivencia e incluso elementos de flotación individuales, y aunque estos medios han resultado eficaces en determinadas situaciones, lo cierto es que con alguna frecuencia se han revelado como insuficientes, y en muchos casos inútiles, al no haber podido ser utilizados ante la rapidez con que normalmente se desarrollan estos acontecimientos. Por tanto, permanece latente la necesidad real de un sistema autónomo complementario con el que se puedan solventar eficazmente los inconvenientes citados anteriormente en las operaciones de salvamento, manteniendo el barco a flote el tiempo suficiente.

El concepto que se debe adquirir del S/K es el de un sistema autónomo para proporcionar, con el empleo de flotadores, el complemento de flotabilidad y estabilidad que necesita un barco para evitar en la mayoría de los casos su hundimiento por inundación o posible vuelco.

En proyecto, los barcos actuales están dotados de una compartimentación estanca que les permite tener una reserva de estabilidad/flotabilidad suficiente en la mayoría de las situaciones que implican peligro de naufragio. Pero muchos de ellos, normalmente los de cierta edad, adolecen de falta de estabilidad/flotabilidad ante situaciones graves.

También hay muchos barcos de menos de 30 m de eslora en los que su disposición general, dada su misión y porte, no permite dotarles de unas notables condiciones de estanqueidad. A veces, como ocurre generalmente en los pesqueros, sus dos espacios vitales, sala de máquinas y bodega, ocupan casi todo el barco. La inundación de unos de estos compartimentos puede comprometer su seguridad, incluso en situaciones normalmente consideradas de poco riesgo.



En pura teoría el sistema es de aplicación a cualquier barco, sea cual sea su tipo o desplazamiento, aunque en la práctica parece lógico circunscribirse inicialmente a los que estadísticamente se han mostrado más frágiles ante una situación de inundación o vuelco.

También el S/K contempla el caso de una inclinación lateral o longitudinal excesiva, sea de tipo permanente, por ejemplo por corrimiento de carga, o accidental, debido al mal tiempo. Los sensores

involucrados serían ahora inclinómetros con posibilidad de acción retardada. Los flotadores que forman parte del sistema están plegados, alojados en la obra viva y adosados al interior del casco, y se disparan e inflan una vez en el agua, cuando el sistema o el patrón lo requiere, sea de forma automática o manual. El S/K es versátil, por lo que se puede estudiar cada caso en profundidad, con herramientas informáticas particularizadas, y ofrecer al armador una gama amplia de configuraciones de instalación para responder, según la prioridad que este requiera, a los posibles problemas de estabilidad/flotabilidad del barco. Tiene capacidad para cubrir casi todas las necesidades, o solamente las más significativas, y con probabilidad de ocurrencia.

Descripción básica del sistema

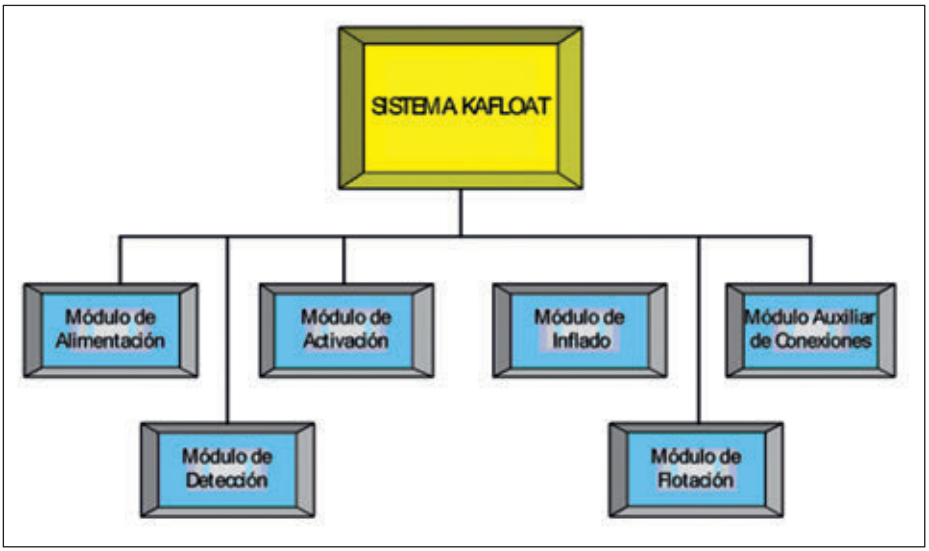
Las características más significativas, de forma muy resumida, son las siguientes:

— *Modo de funcionamiento*. El S/K está basado en el inflado de una serie de flotadores convenientemente dispuestos en el interior del casco y adosados a ambos costados del barco, los cuales proporcionarán el complemento de estabilidad/flotabilidad necesario. El sistema entrará en funcionamiento cuando desde el módulo de activación (situado normalmente en el puente) se accione el inflado de los flotadores, que una vez terminado queda contenido y conformado dentro del arnés diseñado para ello, en cuyo vértice enlaza la retenida, la cual está enganchada por el otro extremo a la anilla de amarre solidaria al casco del barco a través del contenedor estanco.
— *Aplicación*. El S/K ha sido ideado para su aplicación a todo tipo de barcos, aunque inicialmente se aplicará básicamente a pesqueros, embarcaciones de recreo/deportivas, de servicio y similares con esloras de hasta 30 metros. Su aplicación considera barcos de nueva construcción e incluso a los que están en servicio.
— *Escenario*. El S/K resulta especialmente indicado para situaciones de posible naufragio derivadas de la entrada de agua a bordo, filtraciones o cualquier otra situación producida por esta causa, así como ante escoras excesivas. Puede funcionar con cualquier estado de la mar. Los ensayos y pruebas en la mar, efectuados hasta la fecha con resultado satisfactorio, corresponden a estado de la mar 6.
— *Instalación*. El S/K asegura una sencilla instalación del sistema que permite mantener intactas las características hidrodinámicas y formas del barco por su pequeño peso proporcional y por estar ubicado en su interior. El sistema puede instalarse en barcos construidos con los materiales actualmente existentes.

— *Activación del sistema*. El S/K se activa desde el puente de gobierno del barco en modo manual o automático. El tiempo de inflado total de un flotador de 1.500 litros es inferior a 90 segundos, aunque su efecto es notorio en mucho menos tiempo. El inflado de los flotadores se hace básicamente mediamente inyección de CO_2.
— *Ventajas*. Evita en la mayoría de los casos la pérdida de vidas humanas al permitir el tiempo adecuado de evacuación del personal. También, la pérdida del barco en muchos casos, lo que supone:

  • No perder la carga.
  • Precaver el riesgo ecológico de la contaminación marina por la pérdida de cargas afines.
  • Reducir el coste de las primas del seguro.

— *Duración*. Una vez activado el sistema, los flotadores aportan la estabilidad/flotabilidad necesaria durante al menos 24 horas, tiempo normalmente suficiente para realizar las operaciones de salvamento del personal a bordo con la suficiente seguridad. Además, dependiendo de la avería, de la distancia al puerto de arribada más próximo y del estado de la mar, es posible la recuperación del barco. El tiempo disponible permitirá en muchos casos la reparación provisional de la avería a bordo. El barco con los flotadores activados permite, por sus medios o remolcado, una velocidad de cinco nudos (comprobado en pruebas de mar para estado de la mar 6).
— *Seguridad*. El S/K cuenta con todas las medidas de seguridad necesarias para garantizar su funcionamiento. En el caso improbable de disparo fortuito de los flotadores, aunque sean los de una sola banda, el barco no ve comprometida su seguridad.
— *Dimensiones*. Cada elemento de flotación va insertado en un contenedor estructural estanco de reducidas dimensiones, lo que permite su instalación en cualquier compartimento del barco. Los flotadores son de 1.500, 750 y 500 litros. Para 1.500, el contenedor tiene normalmente una longitud <30 cm, y un diámetro entre 30 (interior) y 36 cm (el más cercano al casco).
— *Numero de flotadores*. El número, dimensión y situación de los flotadores vendrán determinados por las características del barco y por la opción seleccionada por el armador, de acuerdo con los cálculos de estabilidad efectuados por KAFLOAT para cada uno o clase de ellos.
— *Mantenimiento*. La sencillez y la fiabilidad del S/K permiten un mantenimiento preventivo muy sencillo, establecido en los manuales de funcionamiento y mantenimiento correspondientes que se proporcionan al utilizador.



Despiece modular del sistema

Está compuesto de seis módulos, de los que comentamos los más importantes:

— *Módulo de detección*. El primer paso obligado para la activación de un sistema de las características aquí descritas es la detección de entrada de agua en el barco. Para ello el S/K incorpora una serie de sensores instalada preferentemente en los compartimientos que se decide proteger, cuya inundación podría implicar el hundimiento del barco. Dos tipos de sensores recogen la señal y la envían al módulo de activación:

- Sensor de alarma de inundación por nivel anormal
- Sensor de alarma para activación por inundación grave.

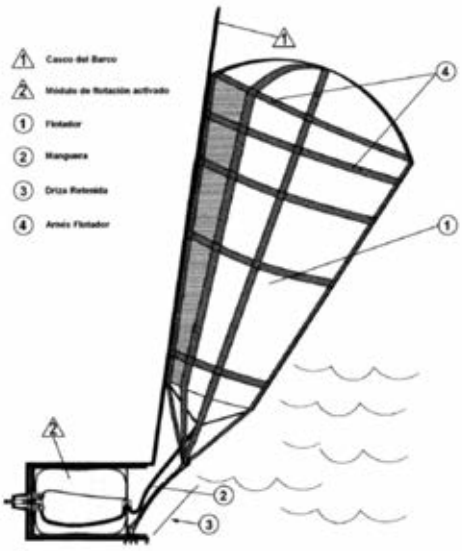
— *Módulo de activación*. Este módulo, situado normalmente en el puente o caseta de gobierno, es el que va a permitir controlar el sistema y la posibilidad de proceder al disparo de los flotadores. Así como el módulo de flotación contiene el «corazón» del sistema, este, conjuntamente con el de detección, vienen a ser su «cerebro». Se materializa en un panel de control que centraliza la llegada de señales de alarma fónica y visual, así como las de activación, claramente diferenciadas de otras de a bordo.



— *Módulo de inflado*. Es el encargado de provocar la expulsión y posterior inflado de los flotadores y se activa con la señal procedente del módulo de activación. Consta de las botellas de fluido (CO_2) que reciben la orden de descarga desde el módulo de activación a través del sistema de disparo, manómetro y cableado eléctrico de conexión.

— *Módulo de flotación*. Es el encargado de proporcionar el aumento de estabilidad/flotabilidad en caso de que el sistema sea accionado. Está dividido en dos partes claramente diferenciadas:

CONJUNTO DEL FLOTADOR



• *Contenedor estructural estanco*. El contenedor estructural estanco es el componente del sistema que se une a la estructura del barco y pasa a formar parte de él en lo que se refiere a continuidad, resistencia estructural y estanqueidad. Dentro se instala el elemento de flotación, el cual contiene el flotador que será expulsado e inflado en la mar en el momento en que el sistema sea accionado.

• *Elemento de flotación.* Es un elemento independiente de la estructura del barco y que no interviene en la estanqueidad del mismo. Se trata en esencia del «corazón» funcional del S/K, y el número y tamaño de cada uno dependerá

de las pretensiones del armador y de los cálculos técnicos correspondientes. Está formado por el cuerpo contenedor del elemento de flotación, que se inserta dentro del contenedor estructural estanco, al que se fija mediante un anclaje. Dentro del cuerpo contenedor del elemento de flotación está el flotador, adecuadamente plegado, que se infla una vez expulsado.

Instalación y montaje

El S/K es aplicable a barcos con casco de acero, de madera, de aluminio o de poliéster (PRFV). Una vez determinado el número de flotadores y los puntos de instalación de los módulos de flotación en la parte interna del casco del barco, se procede del modo que a continuación se describe de forma general:

— *Contenedor estructural estanco*. En cada uno de los puntos destinados a colocar el contenedor se corta la chapa con la forma correspondiente a la colocación del cilindro, que será con el eje perpendicular o inclinado al casco, según convenga o exijan posibles interferencias estructurales o de instalaciones y equipos. En la foto pueden verse módulos de flotación instalados. La parte que asoma del módulo está a paño



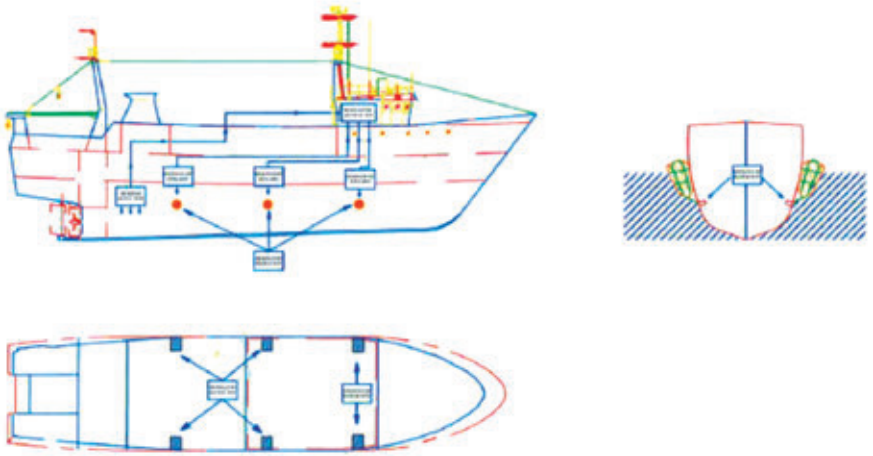
con el casco, es decir, si se pinta no se nota. Las correspondientes instrucciones de instalación son entregadas al astillero.

— *Elemento de flotación*. Una vez que los contenedores estructurales estancos han sido instalados a lo largo de la carena del barco, el montaje del elemento de flotación resulta muy sencillo, ya que se trata básicamente de introducirlo dentro de la abertura hasta tocar el fondo. Posteriormente se realiza el anclaje mediante un giro.
— *Carenado*. Para que el módulo de flotación quede totalmente instalado hay que proceder al carenado del casco del barco en las zonas donde se han realizado las aberturas.
— *Módulo de inflado*. Las botellas de CO_2 se instalarán en lugares apropiados, pudiendo ubicarse cada una próxima a su flotador o en una central única para todos ellos, según el tamaño de las botellas y la configuración del espacio disponible en el barco.

Mantenimiento

— *Inspección a bordo*. El sistema cuenta con los medios visuales necesarios fácilmente accesibles para verificar su funcionamiento con las inspecciones a bordo que figuran en el manual de mantenimiento.

ESQUEMA GENERAL DEL SISTEMA KAFLOAT



— *Inspección en seco*. Durante las varadas periódicas que el barco realice, técnicos autorizados de KAFLOAT realizarán una revisión completa del sistema.

Señalización

Todos los componentes y elementos del sistema que lo requieran irán debidamente señalizados a bordo, mediante carteles y signos, de acuerdo con la normativa vigente.

Desarrollo y situación actual

El proyecto —que nació en 2000 como consecuencia de un invento español desarrollado principalmente en sus inicios, como se dijo, por oficiales de la Armada— contó con la participación de personas de alta cualificación y experiencia, habiendo colaborado los ministerios de Fomento, Innovación, Industria, Educación, Ciencia y Economía; organismos tales como CEHIPAR, INNOVAMAR, ICCM, Clúster Marítimo nacional y gallego y empresas tales como SENER S. A., Bureau Veritas S. A., PARAFLY S. A., ISI S. L., ALTUM S. L., DPCYG S. L., ZODIAC S. A., Tecnoenpol S. L., TESEIN S. L., Crowe Horwath/Carro Páramo Asesores S. L., así como otras firmas de *marketing* y comunicación.

El invento tiene marcas y patentes en 18 de los países más desarrollados, y certificación de Bureau Veritas apta para el mundo entero.

Durante su desarrollo han surgido dudas lógicas sobre su eficacia, fiabilidad, respuesta ante el envejecimiento, etc., pero todas ellas han sido respondidas con éxito después de más de 60 pruebas rigurosas en seco y en la mar. De hecho hay dos barcos de la Administración que, además de las pruebas realizadas, llevan instalados el sistema, uno de ellos desde hace más de siete años sin problema alguno. Conviene recordar también que el sistema en ningún caso reduce la capacidad de respuesta del barco en estabilidad/flotabilidad frente a aquellos que no lo instalan; y también debe destacarse que en el diseño del barco se han tenido muy en cuenta las condiciones de trabajo a bordo y la capacitación del personal, etc., por lo que se han previsto soluciones técnicas de materiales, equipos y circuitos que sin reducir la seguridad permiten una instalación y un mantenimiento muy sencillos.

Conclusión

Una vez efectuado un resumen del concepto y la descripción básica del sistema, así como el estado actual de su desarrollo, relacionamos ahora crono-

lógicamente los hitos principales que validan y homologan la instalación del mismo:

— Patentes en 18 países.
— Norma UNE 27700 del 6 de febrero del 2013.
— Homologación por la DGMM del 8 de abril del 2013.

Si a estos hitos fundamentales para la comercialización del sistema se añade la potencialidad derivada del número de patentes internacionales de los países marítimos más importantes del mundo, se posibilitará el acceso a clientes de esas nacionalidades.

El proyecto se podría convertir fácilmente en una espléndida realidad si se consigue que inversores, industrias y administraciones públicas, bajo diferentes formas de asociación cooperativa, colaboren o amparen la iniciativa de sus promotores.



REVOLUCIÓN EN LOS SISTEMAS DE AMARRE DE LOS BUQUES

Raúl VILLA CARO
(INA)



EXISTEN empresas especializadas en el suministro de energía, tecnología de grúas y otros equipos industriales que se encuentran en Canadá, Francia, Alemania, Italia y Suecia, y que cuentan con unidades de fabricación local en Australia, China, Alemania, Suecia y los Estados Unidos. Una de ellas es la empresa Cavotec, que para la distribución de sus productos y apoyo a los clientes tiene más de veinte puntos de venta que, junto con una amplia red de distribuidores, atienden a más de treinta países en cinco continentes.

Cada empresa de fabricación, independientemente de dónde se encuentre, tiene como objetivo ser líder de mercado en su campo y proporcionar innovadores y fiables productos a los clientes del grupo. A pesar de que su mercado es diferente según el país al que se dirija, están a nivel mundial coordinadas por un grupo común en el desarrollo de sus productos y actividades de *marketing*.

Cada venta de la compañía y cada distribuidor tienen una política encaminada a un mejor servicio en su mercado local.

Esta compañía especializada en el diseño y producción de amarre automatizado ha revolucionado los sistemas para buques comerciales y militares. Los sistemas de amarre han sido adoptados por importantes autoridades portuarias, debido al elevado tráfico en dichos puertos, entre las que están incluidas algunas que operan en el puerto de Dover (Reino Unido). En 1999 se instaló por primera vez un sistema llamado Iron Sailor en un buque de pasaje. Después de su puesta en marcha este sistema se ha utilizado de forma segura en 10.000 operaciones de amarre automático sin cables y sin la intervención de los equipos tradicionales.

Durante miles de años, la práctica tradicional del amarre con estachas se ha mantenido sin cambios. Hoy en día el transporte internacional es muy competitivo, con decenas de miles de barcos sirviendo masivamente al comercio internacional bienes de consumo y productos a granel, mientras que los métodos de amarre se han mantenido en gran medida sin cambios desde que los primeros navegantes se aventuraron a salir a la mar.

Debido a la dinámica y a las cargas inherentes que afectan a los cuerpos grandes, como los barcos, que se mueven en un ámbito fluido, cualquier cambio que se quiera aplicar a esta práctica requerirá una innovación significativa para que los nuevos sistemas sean más rentables y más seguros que sus predecesores.

Automatizar el proceso de amarre representa un nuevo campo en la tecnología marítima. Se trata de un área muy compleja y multidisciplinar, relacionada con el diseño de nuevos productos, por lo que se debe realizar un análisis en profundidad de las condiciones del medio ambiente y las cargas, las formas del casco, los requisitos estructurales, las sociedades de clasificación y las necesidades de los clientes. Los productos están ganando gran reconocimiento e interés en todo el mundo. El mismo puerto de Ferrol está estudiando la implantación de estos nuevos sistemas, y astilleros de Vigo ya han construido buques que disponen de estos dispositivos. A caballo entre este sistema y el tradicional, repasaremos también la existencia de sistemas semiautomáticos de menor coste.



Dispositivo de Cavotec.

Las primeras instalaciones demostraron la seguridad y la fiabilidad de la gama de los productos, y asimismo dotaron a buques y empresas portuarias con importantes eficiencias operativas y ventajas de costes sobres sus competidores.

Sistemas automáticos de amarre. Clasificación de los sistemas atendiendo al principio físico utilizado

Amarre por vacío. Series Iron Sailor

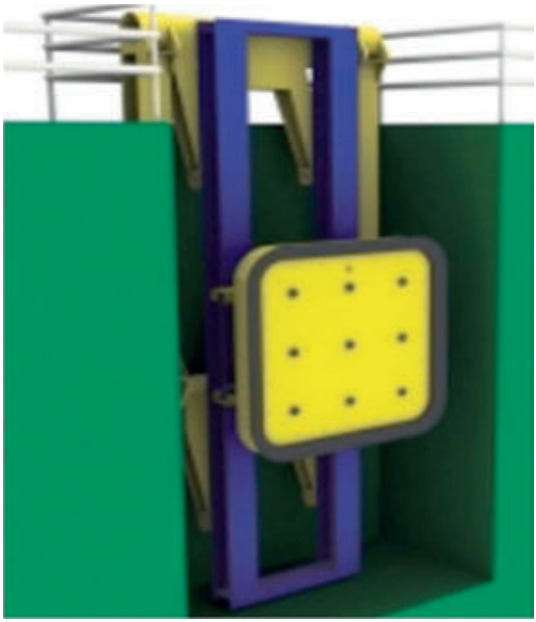
Gracias al diseño de estos sistemas innovadores, el amarre de un buque se puede hacer en una fracción mínima de tiempo, por lo que los costes, en comparación con el amarre con estachas, se verán reducidos.

El Iron Sailor es el nombre dado a la gama de sistemas de amarre para buques desarrollado por Mooring Systems Limited (MSL) en 1998. Este fue el año en el que el primer producto de MSL, la serie Iron Sailor I se instaló en el *Aretere*, un *ferry* de 150 m de eslora construido por H. J. Barreras S. A., en Vigo. Este sistema de amarre automático consta de cuatro unidades de potencia de veinte toneladas cada una. Las unidades se colocan por pares, con dos unidades en la proa del barco y dos en la popa. Se activan desde la cabina de mando del puente y se extienden hasta conectar con una placa de acero en el muelle. Desde sus comienzos Iron Sailor ha realizado más de 10.000 instalaciones de amarres automáticos, lo que demuestra el buen funcionamiento del sistema y de su tecnología.



Dispositivo de Serie E.

La gama completa se compone de tres modelos diferentes para poder satisfacer



Dispositivo de Serie T.

mejor las demandas específicas de los clientes. La gama actual para buques es la que se reseña a continuación:

— *Iron Sailor Serie E*. La Serie E es una unidad de montaje externo que está diseñada para ser adaptada a buques ya existentes. Cuando no se usa la unidad, esta se encuentra al nivel de la traca de cinta. Cuando se activa el sistema, las unidades descienden y se unen con una placa montada en el muelle.

— *Iron Sailor Serie I*. Esta serie fue la instalada en el *Aretere*, anteriormente reseñado. Las cuatro unidades, cada una con una capacidad de carga de 20 t, son colocadas por pares, dos a proa y dos a popa, y son activadas desde el puente de navegación.
Las unidades se extienden hacia afuera por dos puertas en el casco y se unen a dos placas sobre el muelle. Desde la instalación del sistema se han hecho más de 10.000 amarres automáticos.

— *Iron Sailor Serie T*. El sistema de la Serie T está diseñado para cumplir las necesidades del buque por las distintas vías de navegación. La unidad es similar a la Quay Sailor Serie I en relación con la geometría.

Supervisión y control de interfaces

Uno de los elementos más importantes del sistema MSL es el interfaz de control. Los sistemas utilizan el estado de los componentes de control para proporcionar al usuario un entorno de trabajo fiable para los buques y los operarios.

Este sistema, a través del uso seguro de los enlaces de radio codificados entre buque y tierra y de un *software* compatible de Internet, es capaz de proporcionar a todos los usuarios el estado del sistema de información. Esto significa que, por ejemplo, las autoridades portuarias pueden supervisar el rendimiento electrónico del sistema de amarre. De hecho, un solo operario

podría llegar a controlar el amarre de un puerto completo.

Cuando los sistemas de control son propios del buque, el capitán puede controlar el amarre de su barco con solo dos botones.



Dispositivo de control.

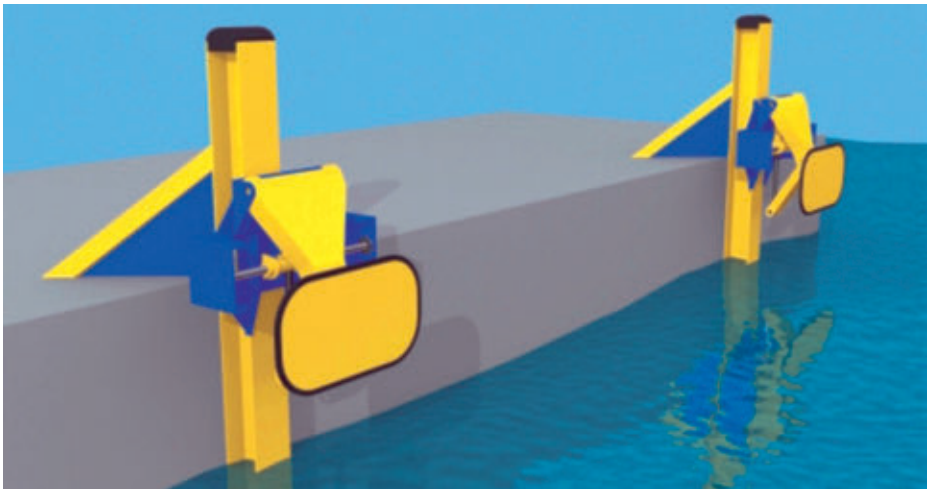
Desarrollo del sistema

El sistema actual de amarre representa un salto importante en la técnica respecto al primer sistema desarrollado en el año 1999, ya que no requiere de instalaciones específicas en el barco y puede adherirse directamente al casco de la mayoría de los buques comerciales y militares. El modelo, de cara al muelle, tiene la gran ventaja del almacenamiento compacto (retráctil) cuando no esté en uso. Esto permite al sistema permanecer detrás de la línea de defensa para resguardarse del impacto durante el atraque. Cuando se activa, la estructura de soporte de la ventosa se extiende hacia el exterior, y la conexión de amarre por vacío se establece en unos pocos segundos. Este sistema está diseñado para atender a la mayoría de los buques y cuenta con varias características importantes que incluyen:

— Actuación en tres dimensiones y disposición de amortiguación.
— Posicionamiento de buques.
— Carga y control de las mediciones.
— Control mediante monitorización en tiempo real a través de redes informáticas y registro de los datos obtenidos.

La primera serie Quay Sailor 40 se instaló en Picton (Nueva Zelanda) en 2002 y desde entonces se han realizado más de 40.000 operaciones de amarres seguros. La gama actual de las unidades en tierra es la que sigue a continuación:

— *Quay Sailor 20*. Está diseñado para atender las necesidades de barcos ligeros de alta velocidad y doble casco. Se sitúa en puertos con barcos de rutas cortas, canales, vías fluviales y entre islas. El sistema está diseñado para un solo operador de control, que acciona y amarra el buque en menos de seis segundos. La unidad de carga está diseñada para soportar una carga de 20 toneladas y un alcance de 600 mm.

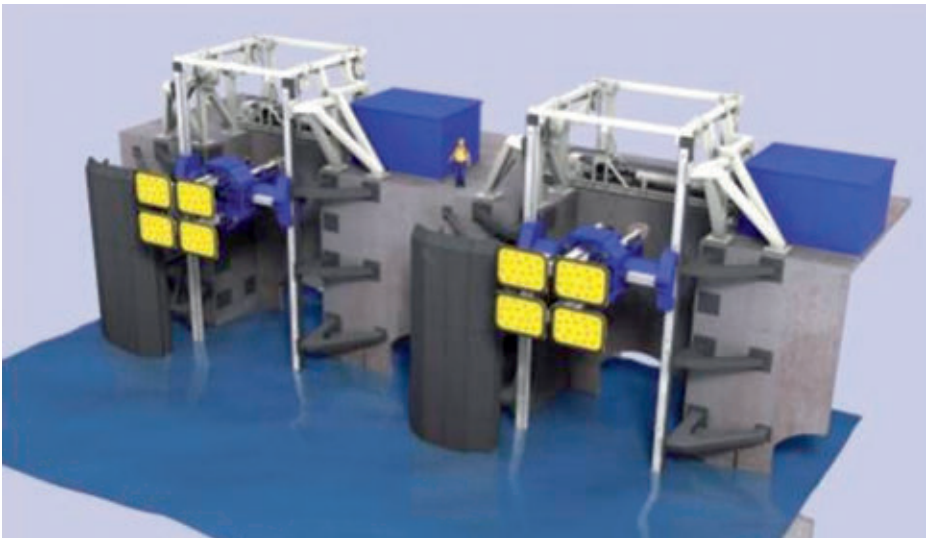


Dispositivo Quay Sailor 20.

— *Quay Sailor 40*. Ideal para barcos de 70 a 250 metros de eslora. El número de unidades requeridas por seguridad, para amarrar el barco, va a depender de la superficie del casco expuesta al viento y de los patrones ambientales del clima de la zona donde ha de instalarse. En



Dispositivo Quay Sailor 40.



Dispositivo Quay Sailor 80.

la mayoría de los casos se requieren entre dos y seis unidades por muelle. La unidad tiene un diseño para soportar una carga de 40 toneladas y un alcance de 1.100 milímetros.

— *Quay Sailor 80*. Diseñado para satisfacer las necesidades de los grandes buques que están expuestos a condiciones de mar gruesa y a gran resistencia al viento. La unidad oscila arriba y abajo de cara al muelle y puede hacer frente a variaciones de marea de hasta 10 metros, condiciones que causen un aumento en la vertical, movimientos de hasta un metro por segundo. Por lo general, se requieren tres o cuatro unidades para grandes buques Ro-Ro. La unidad tiene una capacidad de carga de 80 t y alcance de 2.500 milímetros.

Ventajas del sistema de amarre

Como ya he comentado, durante miles de años la industria se ha basado en el uso de estachas para asegurar el amarre de los buques. Ha sido un sistema fiable que ha funcionado bien, pero ahora está de alguna manera desfasado con el nuevo enfoque de la industria marítima, que supone mejoras continuas en la productividad y la eficiencia.

Seguridad

— Eliminado el riesgo de lesión de la tripulación del barco con las estachas de amarre.
— Control continuo de la tensión soportada y sofisticadas funciones de alarma, transmitidas en tiempo real a las operaciones del personal.
— Diseñado a prueba de fallos, con características que aseguran un amarre seguro, incluso durante cortes de energía o pérdida de señales de control.

Infraestructuras

— Mayor aprovechamiento en el uso del muelle debido a que el buque queda más próximo a él.
— Mayor longitud aprovechable en los muelles debido a que la proa de los barcos podría sobresalir de ellos.
— Los puntos anteriores pueden desembocar en un ahorro en la longitud de muelle necesaria.

Economía

— Trincado rápido (normalmente sobre 12 segundos) y liberación instantánea.
— No presenta demoras a la espera de que los equipos de amarre estén disponibles.
— Solo se requiere de un operario, con base en tierra o a bordo, para activar y controlar remotamente el amarre del sistema.
— No existen interrupciones en las tareas o descansos de las tripulaciones de los buques.
— Reducción del número de tripulantes en los barcos.
— Estancia más corta en el puerto, lo que significa una reducción de la velocidad en la navegación y una mejor utilización de los muelles.
— Reducción del tiempo necesario de uso de remolcadores y prácticos.

Medio ambiente

— Amarre rápido, lo que significa un menor funcionamiento de la propulsión del buque, de los remolcadores, etc., lo que significa menores emisiones en el puerto.

— Los sistemas de amarre tienen una baja demanda de energía eléctrica y prácticamente no tienen consumo.
— Exige una menor velocidad en la navegación, lo que se traduce en un menor consumo de combustible.
— Eliminación del desgaste de la estacha, la pintura y las defensas, ampliando el ciclo de vida de estos productos.

Soluciones para terminales de contenedores

Las terminales de contenedores se han convertido en un eslabón crucial en la actual economía global. A menudo son el centro logístico principal para una amplia región geográfica, que debe garantizar el intercambio fluido de bienes de consumo, materias primas y productos industriales. Las ganancias en eficiencia y productividad debidas a la mejora del interfaz buque-tierra son potencialmente significativas en la cadena logística y pueden tener un profundo impacto en el éxito comercial de los operadores portuarios.

Los buques portacontenedores son cada vez más grandes y en muchos puertos el tiempo de atraque de estos puede exceder los 30 minutos. Con los nuevos sistemas, estos buques pueden estar amarrados en cuestión de segundos, lo que permite comenzar las operaciones de carga y descarga rápidamente.



Unidades de amarre automatizadas en el puerto de Saelvig, Dinamarca.



Unidades MoorMaster en el puerto de Hedland's Utah.

Soluciones para terminales Ro-Ro y *ferries*

Los transportes Ro-Ro de carga por vía marítima desempeñan cada vez un papel más importante en la reducción de la congestión vial. Buenos ejemplos son los buques especializados para el transporte de coches (PCTC) que forman parte integral de la cadena logística de fabricación mundial de automóviles.

El sistema automatizado de amarre reduce la cantidad de tiempo necesario para los buques en puerto y permite a las terminales operar en condiciones meteorológicas adversas. La modificación de las terminales existentes para dotarlas con sistema automatizado de amarre, permitiría el uso de tamaños de buques más allá del diseño original, sin necesidad de invertir en extensiones costosas de muelle u otras que puedan alterar los canales restringidos de los puertos.

Sistema semiautomático de amarre TTS

Following last year's order to design and install two double-tier linkspans for Copenhagen Malmö Port, TTS Port Equipment AB has been given the go-

ahead to supply a semi-automatic mooring system. A finales de 2009, para diseñar e instalar dos sistemas de amarre para el puerto de Copenhague, se dio el pistoletazo de salida para suministrar un sistema de amarre semiautomático. *Installation of the linkspans will begin in late 2010 with the mooring system delivered at the same time*. La instalación de los *linkspans* comenzó a finales de 2010 con el sistema de amarre entregado al mismo tiempo.

The port is currently undergoing large-scale expansion with the building of new facilities coupled with a move further away from Malmö city centre. El puerto está actualmente en fase de expansión a gran escala, con la construcción de nuevas instalaciones. La compañía sueca Skanska fue el contratista llave en mano para el proyecto portuario, que incluía la construcción de tres nuevas terminales, dos de las cuales se utilizarán para *ferrys* y contenedores, y la tercera será una terminal combinada para el tráfico ferroviario. *The TTS rope-type semi-automatic mooring system will be installed in the new port's north harbour.* El sistema de amarre TTS de tipo semiautomático se instaló en el puerto nuevo. *The device will be designed to buffer the transverse forces from dedicated vessels, and each vessel will be fitted with a compatible bollard installed into the ship's side*. El dispositivo está diseñado para amortiguar las fuerzas transversales de los vasos dedicados, y cada uno estará equipado con un bolardo compatible instalado en el costado del buque.

The system will comprise the auto-mooring rig, including a hydraulic cylinder and a hydraulic power pack housed in a cabinet on the quay. El sistema comprenderá la plataforma de autoamarre, que incluye un cilindro hidráulico y un generador de energía hidráulica alojados en un armario en el muelle. *Quayside personnel will operate the equipment by push buttons and by manually directing the self-tensioning rope around the vessel's fitted bollard*. El sistema permite operar el equipo a través de pulsadores y dirigir manualmente la estacha de autotensado alrededor del bolardo del buque. *Safety features will include an alarm system designed to alert personnel of significant changes in tension or of system failure*. Las características de seguridad incluyen un sistema de alarma diseñado para alertar al personal de cambios significativos en la tensión o de fallo del sistema.

In order to reduce the number of personnel needed on shore during the mooring operation, the semi automatic bollard has been designed to operate as a vertical telescopic moving bollard that can be tilted against the ship's hull. Con el fin de reducir el número de personal que se necesita en tierra durante la operación de amarre, el bolardo automático ha sido diseñado para funcionar con un movimiento vertical de baliza telescópica que puede inclinarse contra el casco.

The semi automatic bollard system consists of hydraulically operated vertical telescopic arm including a tilting cylinder and tiltable bollard, electric control system, hydraulic system and control panel erected on a rigid steel frame. El sistema semiautomático de bolardo hidráulico consta de un brazo



Unidad semiautomática TTS.

telescópico vertical que incluye un bolardo abatible y un cilindro basculante, sistema de control eléctrico, sistema hidráulico y el panel de control.

The semi automatic bollard system consists of hydraulically operated vertical telescopic arm including a tilting cylinder and tiltable bollard, electric control system, hydraulic system and control panel erected on a rigid steel frame. Su procedimiento de funcionamiento es el siguiente: una vez que el buque está en posición, el operador activa el sistema con el control remoto. El pivote se inclina hacia el casco del buque y la gaza del cable es encapillada al pivote. A continuación el sistema vuelve a su posición original. Finalmente el cable es tensado desde el muelle, y de esa forma es completado el amarre. El sistema mantiene la tensión del cable automáticamente.

Para desatracar, el operador quita el freno de la máquina y activa el botón por radio control para inclinar el pivote, y así se libera el cable. El buque estará ahora listo para partir.



Pivote semiautomático.

Sistema de amarre hidráulico ShoreTension

La empresa KRVE ha desarrollado y probado un sistema adecuado y sencillo junto con la Autoridad Portuaria de Rótterdam. Ofrece una tensión permanente sin necesidad de energía externa constante. *The system is called ShoreTension.* Este sistema reduce el movimiento del buque provocado por el viento, la corriente o los

buques que pasan cercanos, y fue probado hace unos meses por la Autoridad Portuaria de Ferrol.

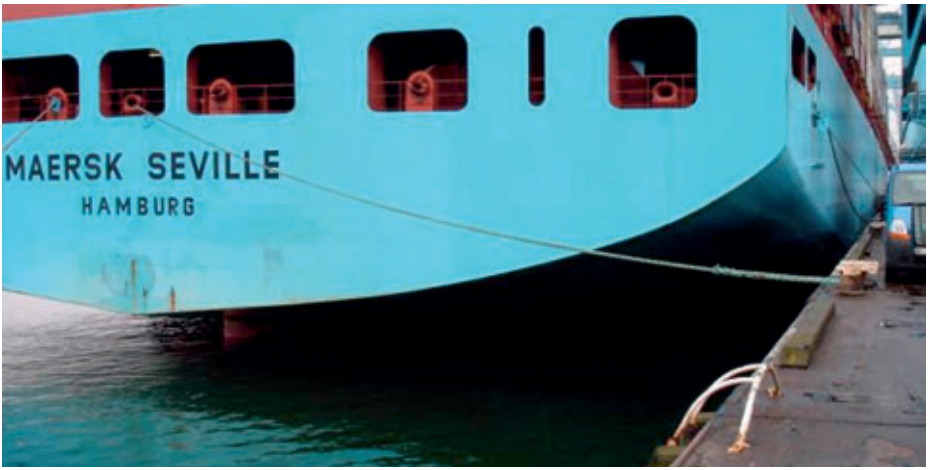
ShoreTension trabaja como un sistema de amarre hidráulico automático. Unas válvulas de control aseguran que la tensión de la línea de amarre no supere la carga de seguridad de los cabos de amarre y norays del muelle. Gracias a esto, todas las líneas de amarre tendrán la misma tensión, lo cual mejorará el amarre.



Sistema ShoreTension.

Por medio de este sistema evitaremos situaciones como la de la siguiente imagen, en la cual, debido al mal tiempo, son necesarias estachas extras y el uso de remolcadores y también evitaremos esas líneas de amarre adicionales. El sistema no elimina las estachas de amarre tradicional, pero las complementa y reduce el número necesario de ellas.

El sistema consta de un cilindro que tiene cuatro cámaras:



Sistema ShoreTension.



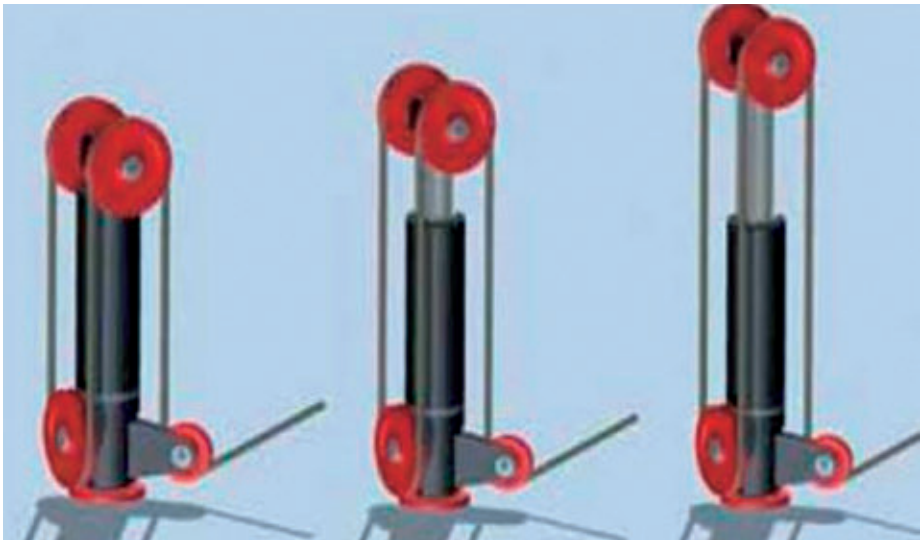
Sistema ShoreTension.

— Tanque de almacenamiento de aceite.
— Cámara de gas/aceite.
— Tensión en la cámara del cilindro.
— Presión en la cámara del cilindro.

La cámara de gas/aceite se llena con aceite. El gas en la cámara asegura que el aceite será descargado en la cámara de tensión del cilindro, a través de la válvula de no retorno. El nivel de la presión de gas es determinante para mantener la fuerza y tensión del amarre.

Ventajas del sistema de ShoreTension

— Impide que las líneas se rompan (menos lesiones personales).
— Garantiza la seguridad del buque.
— Supone menos amarras: por lo que los accidentes deberían reducirse.
— Atenúa el problema del mar de fondo.
— Compensa el problema de succión creado por los buques que pasan cerca.
— Menores primas de seguro.
— Mejora la estabilidad del buque mientras es amarrado.
— Aumenta la velocidad de carga y descarga.



Sistema ShoreTension vertical.

— Es versátil y puede ser instalado sobre casi cada muelle o espigón.
— Puede suministrar una tensión (alta) constante.
— Tiene sensores que registran las tensiones en las estachas.
— Presenta datos que serán accesibles para el capitán, armador, el puerto y operadores de las terminales.
— Los datos serán registrados para la evaluación y posterior análisis.
— Está registrado por LRS.

Una versión vertical del sistema, que hará el diseño mucho más compacto, está actualmente en desarrollo.

Amarre automático basado en trincaje

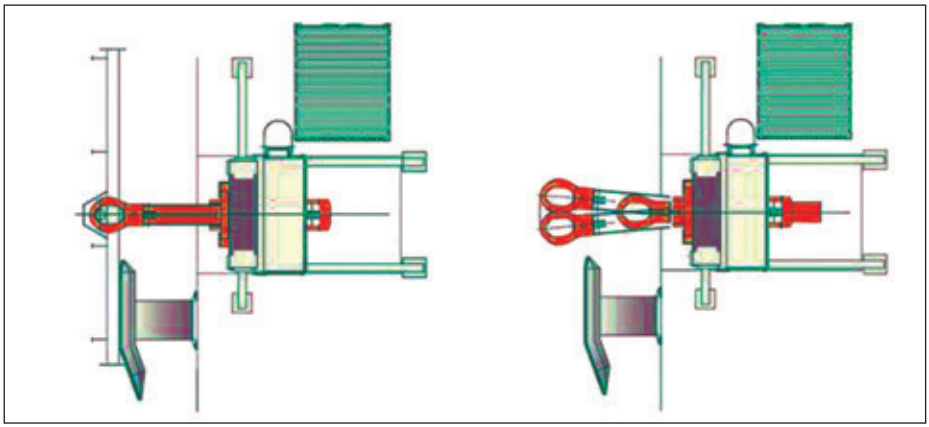
Consiste en un vagón que incluye un ojo y un cilindro hidráulicos, un sistema de control electrónico, un sistema hidráulico y un panel de control. Puede ser diseñado con una fuerza de amarre variable dependiendo de los requerimientos del cliente. El sistema necesita un pivote y un hueco en el casco del buque. Un panel de operaciones con función de alarma es de fácil instalación en el puente del buque.



Sistema basado en el trincaje.

Conclusiones

Nos enfrentamos al desafío de un cambio en el antiguo, tradicional y aceptado sistema de amarre con estachas. Han quedado claras a lo largo de este artículo todas las grandes ventajas que estos sistemas pueden aportar tanto a buques civiles como militares, por lo que queda como investigación futura (que ya he empezado a realizar) la inversión económica que estos sistemas pueden significar para un puerto particular, como puede ser el de Ferrol.



Sistema basado en el trincaje.



HISTORIAS DE LA MAR

UNA EMPERATRIZ INESTABLE

Luis JAR TORRE

(RNA) (RE)

EN junio de 1980 un buque nuevo, caro y vanguardista, construido por un astillero de prestigio y abanderado en un país puntero, se hundió fondeado y con calma chicha sin que sus tripulantes supieran a ciencia cierta qué estaba ocurriendo. El asunto tuvo algo de humillante, pero la guinda fue que el barco llevaba cuatro meses avisando de sus intenciones y cinco días tratando de irse a pique, y cuando finalmente lo consiguió acababan de abandonar su costado un remolcador de salvamento y un grupo de expertos enviado por armadores y aseguradores para solventar un problema que ya creían resuelto. Por suerte, no hubo que lamentar más víctimas que el ego de los involucrados.

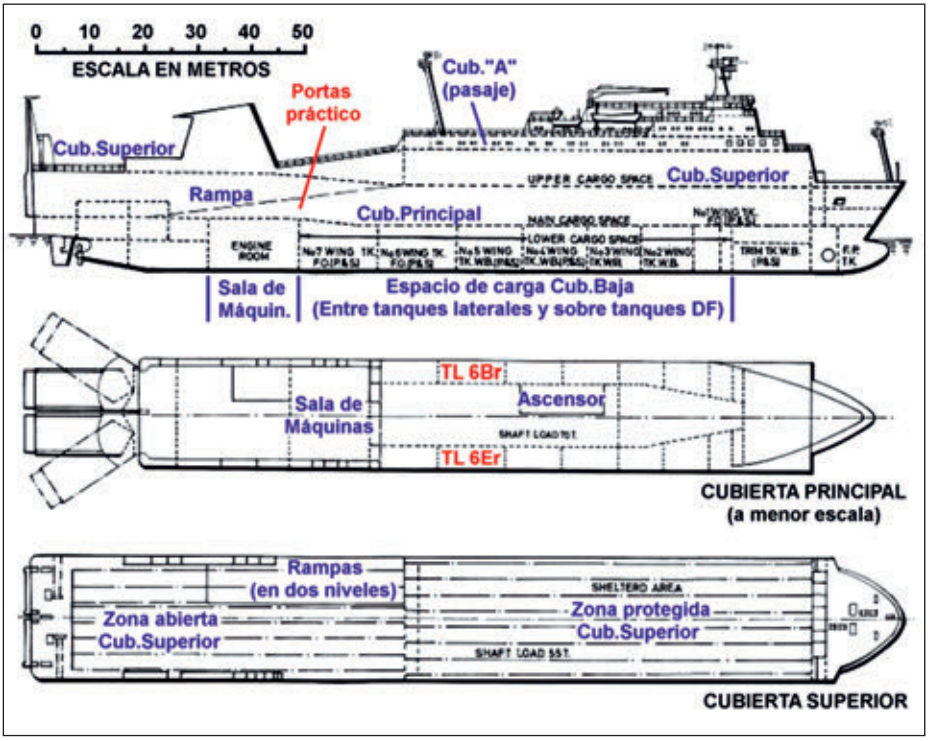
Desde el punto de vista formativo, los accidentes marítimos suelen estar asociados a cadenas de errores que afectan a un número muy limitado de asignaturas. Estos errores son didácticos: por oxidados que tenga los conocimientos adquiridos en la carrera, cualquier marino puede valorar una derrota inexacta, una caída a destiempo o una estiba chapucera, pero hay asignaturas y «asignaturas», y la Teoría del Buque tiene apartados que, sin ser particularmente difíciles, invitan a la narcosis y al olvido. Uno de ellos es la Estabilidad, pero los buques «normales» disfrutan de generosos márgenes en esta materia, y su protagonismo en los accidentes es tan limitado como la oferta de «lecciones aprendidas». Por eso, cuando el diseño de un buque deja de ser «normal» o «generoso» puede pillar a sus «cabezas pensantes» con los conocimientos enmohecidos por decenios de cálculos rutinarios y poco exigentes, y si la cosa acaba mal no es raro que la solidez conceptual del capitán y su *staff* sea objeto de comentarios eufemísticos.

Este artículo (cuyo contenido en Teoría del Buque puede producir somnolencia) trata de la pérdida de un buque poco «normal» y nada «generoso»: un Ro-Ro diseñado expresamente para optimizar la explotación económica eliminando «michelines». Podría decirse que era un diseño límite apoyado en la tecnología de sus creadores, la prudencia de sus operadores y la formación de sus tripulantes; cuando todo falló, una esclerosis burocrática de largo recorrido aportó la gota que desbordó el vaso, colaborando a enviarlo al fondo en circunstancias risibles. También fue atípico que el informe oficial no consiguiera desvelar con seguridad la causa del naufragio, pero esta circunstancia nos dará bula para especular un poquito.

Los límites de la ingeniería

A finales de los años setenta, la naviera sueca Nordö (Rederi AB Nordö) decidió construir tres Ro-Ro para su línea regular entre Grecia y Siria, y lo hizo con indudable estilo. La construcción se encomendó a un astillero acreditado (Kockums, de Malmö), pero Nordö tenía en mente unos buques de cine y contrató la especificación conceptual a una consultora danesa. Los armadores querían tres unidades de gran capacidad, uso flexible, elevada automatización, bajo consumo, mantenimiento reducido y tripulación aún más reducida, y el resultado de su «carta a los Reyes» se materializó el 30 de octubre de 1979, cuando el primero de los tres *Challenger class Ro-Ro vessels* entró en servicio con el nombre de *Zenobia*. El nombre (una emperatriz de Palmira, en la provincia romana de Siria) debió de ser un gesto de «buen rollo» con las autoridades sirias, pero la emperatriz compartía con el buque al que daba nombre un origen distinguido (afirmaba descender de Cleopatra), una naturaleza polifacética… y cierta vocación de inestabilidad (tras enviudar, puso patas arriba el Oriente romano).

El *Zenobia* sueco costó un dineral pero, como su tocaya siria, parecía destinado a poner su mundo patas arriba: tenía 165,2 m de eslora, 23 de manga, 8.920 TRB y tres cubiertas de carga (baja, principal y superior), con 2.140 m lineales de aparcamiento para camiones o *trailers*. Lo primero que llamaba la atención era su aspecto híbrido de Ro-Ro mercante y *ferry* de pasaje, porque su capacidad obligaba a alojar más de centenar y medio de camioneros y acompañantes; a tal fin se le dotó de una cubierta de pasaje con 70 camarotes dobles (la mitad convertibles en triples) con baño, además de los correspondientes servicios de hostelería. Para aumentar su flexibilidad de uso, el *Zenobia* podía configurarse indistintamente como buque de pasaje (calado



Alzado y planta del *Zenobia* y sus tres cubiertas de carga; la cubierta principal (en medio) tiene sobreimpuesta en línea discontinua la cubierta baja, y he reducido su escala para mejorar la resolución del alzado. Obsérvese que el espacio de aparcamiento de las cubiertas principal y superior se extiende ininterrumpidamente desde lo que parece ser el mamparo de colisión hasta las rampas de popa. He marcado en rojo la situación de las portas de práctico y los tanques laterales 6 Br y Er, que tuvieron un destacado protagonismo en la pérdida del buque; estos dos tanques están rotulados como de combustible («F. O. (P&S)»), aunque del relato de los hechos se deduce que iban vacíos. (Montaje y edición propias de tres planos de origen desconocido extraídos de la página *www.hhvferry.com).*

de verano 6,52 m y 5.968 TPM) o de carga (7,92 m y 10.528 TPM) y, aunque solo tenía acceso rodado por la popa, dos grandes rampas giratorias de 24,5 x 7,2 m aseguraban el embarque de vehículos por cualquier costado en puertos sin terminal Ro-Ro. En realidad podía ir a casi cualquier sitio, porque el casco estaba reforzado para navegar entre hielos, la manga ajustada para acceder a los Grandes Lagos, tenía hélice lateral a proa y sus dos timones le hacían caer como un rayo (el diámetro táctico era de solo 2,8 esloras). La planta propulsora consistía en dos motores diésel (con una potencia total de 18.760 HP) embragados a sendos ejes con hélices de paso variable, que le permitían alcanzar 21 nudos, navegar con la máquina desatendida y, según sus armadores, ahorrar un 40 por 100 de combustible con respecto a buques similares. Para rematar las cuentas, la tripulación operativa (sin incluir el equipo de *catering*) se podía reducir a 14 tripulantes, pero las cuentas de la ingeniería naval las audita la física.

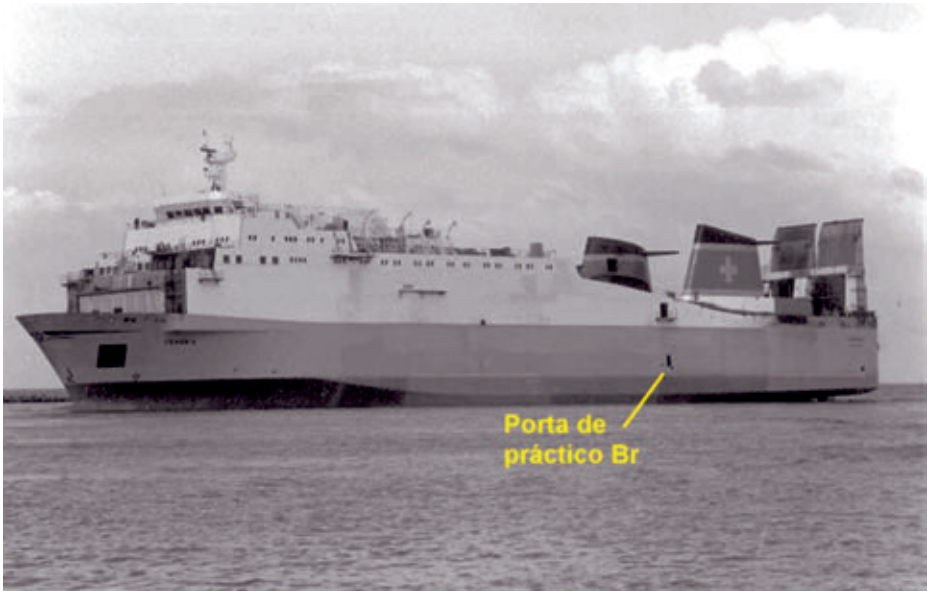
Si abarrotamos los espacios de carga de un buque «normal» con vehículos, apenas se sumergirá: el factor que limita su capacidad no es el peso de la carga, sino la superficie disponible, y apilar camiones para ganar espacio generaría mal rollo con el seguro. Los buques especializados (Ro-Ro y *car-carriers*) intentan ganar altura hasta donde se atreven, pero el peso de la carga sigue siendo ridículo para su tamaño; al menos, esta «ligereza» les permite disminuir el calado y ahorrar combustible… o ganar velocidad. Como hay otros factores que condicionan el calado, en un Ro-Ro suele haber margen para, manteniendo el calado idóneo, afinar las formas de la carena. La calculadora me dice que, en su configuración como buque de pasaje, la carena del *Zenobia* estaba tan «optimizada» que, con un cargamento completo de *trailers*, apenas quedaba peso muerto disponible sin sobrepasar el calado de verano; los armadores debían tener su propia calculadora (financiera), y durante la construcción hubo que hilar muy fino para recuperar unas 700 TPM amenazadas por los típicos «sobrepesos sobrevenidos», que en este caso también debieron elevar el centro de gravedad. Las modificaciones se hicieron tras alguna discusión entre el cliente y el astillero, que al parecer ya tenía ideas creativas acerca de dónde enviar a la consultora.

En la Armada sabemos que hay otra razón para no «pasarse de fino» con la carena: para una manga determinada (y la del *Zenobia* estaba limitada por las esclusas de los Grandes Lagos), cuanto más finas sean las formas peor se andará de estabilidad, lo que en un Ro-Ro es llover sobre mojado. La solución es lastrar, pero en un contexto de «optimización comercial» el lastre tiene vocación de polizón; un astillero enfrentado a este dilema determinará la estabilidad mínima con la que ha de navegar el buque (hay mínimos legales), le dotará de un sistema de lastrado suficiente para garantizarla en cualquier circunstancia exigible (incluso tras sufrir determinadas averías) y redactará el habitual «Libro de Instrucciones para el Capitán» en términos enérgicos. El «Libro de Instrucciones» del *Zenobia* no se andaba con rodeos *(It is of the*

utmost importance that the handling of ballast water is always carried out with the greatest care), advirtiendo que el centro de gravedad del buque era comparativamente alto, que podían producirse importantes superficies libres (un solo tanque de doble fondo a medio llenar podía reducir el GM en 0,30 m), que todos los tanques de doble fondo debían estar *either 100 per cent full or 100 per cent empty* y que solo podía operarse con uno de ellos a la vez.

Llegados a este punto tengo un escrúpulo: es obvio que los conocimientos de mis colegas desbordan estas explicaciones, pero la experiencia me dice que, a veces, esta REVISTA cae en manos de personas inocentes, por lo que intentaré bosquejar algunos conceptos. En los buques, se denominan KG y KM a las alturas del centro de gravedad (G) y del metacentro transversal (M) sobre la quilla; G no requiere explicación, pero M es más cruel: si los colegas hacen el favor de mirar hacia otro lado, rogaré a los legos que coloquen su dedo índice bajo M y «levanten» el buque, haciendo que G (que debería estar más abajo) «pendulee» libremente. Eso no es el metacentro (¡por favor!), pero permite simular el efecto de una distancia GM cero o negativa. Los legos deben creerme si les digo que el GM aumenta con la manga, por lo que si un buque de costados verticales adquiere una pequeña estabilidad negativa (GM negativo) y tiende a zozobrar, el aumento de la manga en flotación originado por la escora puede bastar para que el GM llegue a cero, se detenga la tumba y el barco quede con una escora permanente. Un tanque a medio llenar (superficies libres) reduce el GM por la misma razón que una palangana con agua adquiere vida propia si intentamos moverla; con estos datos y algún otro, los marinos podemos trazar una curva de brazos adrizantes GZ (la «fuerza» que opone el buque a ser tumbado en cada ángulo de escora) para cada estado de carga.

Armados con estos conocimientos de Perogrullo, podemos seguir fisgando: es sabido que los Ro-Ro tienen una cubierta principal corrida tan baja como lo permite el francobordo, y que bajo este vulnerable garaje (eso es en realidad) se sitúan la sala de máquinas y los tanques de lastre y combustible. En el *Zenobia,* también se había encajado (a proa de la máquina, entre los tanques laterales y sobre los de doble fondo) una cubierta de carga que ocupaba media eslora: la cubierta baja, donde los camiones accedían por ascensor y hacían de lastre involuntario (según el manual, *the lower hold shall always be loaded first and discharged last*). Como es natural había más lastre: el *Zenobia* podía lastrar cuatro tanques de doble fondo (TDF 3, 4, 5 y 6), cuatro laterales (TL 3 y 4, Br y Er), tres de trimado y el pique de proa hasta un total de 2.622 m^3; además tenía cuatro tanques estabilizantes (incluyendo los TL 5) que sumaban otros 1.327 m^3. Lamentablemente los TDF eran centrales (no había TDF Br y Er), y a pesar de tener una capacidad muy inferior a los TL ocupaban media manga, hipotecando la estabilidad con grandes superficies libres y crispando el «Libro de Instrucciones». Es posible que la «optimización» de la cubierta baja se hiciera a costa de las operatividad de estos tanques, pero el buque no



Esta foto es una de las pocas donde el *Zenobia* aparece en posición adrizada, y la única que pude localizar con la porta de práctico de Br (marcada en amarillo) claramente visible. Para el ojo entrenado, también es visible que la práctica totalidad de la carena son «finos». (Rotulación propia de una foto de la colección Per Jensen, procedente de la página *www.faktaomfartyg.se).*

solo cumplía los criterios de estabilidad, sino que tenía casi todos los «gadgets» que en 1979 podían comprarse con dinero. Así, disponía de ordenador de estabilidad (*loadmaster*), telemetría de tanques (*levelmaster*), televálvulas operadas desde los controles de carga o máquinas, tanques de amortiguación de balance en la mar y un sistema que corregía automáticamente (trasegando agua entre los TL 5) las escoras producidas durante las operaciones de carga. Irónicamente, su condición de buque de pasaje le aportó un *gadget* que resultó nefasto: las válvulas *cross-over,* que comunicaban cada pareja de TL excepto los TL 1; su misión era impedir escoras indeseables por inundaciones asimétricas en caso de avería, y para cumplirla debían estar abiertas con los tanques vacíos y cerradas con los tanques llenos.

Los límites de la operatividad

Desde el primer momento quedó claro que el *Zenobia* era un barco con malas «inclinaciones»: el informe oficial sobre su pérdida dice que, aun respetando el manual del astillero, en avante toda se podían alcanzar 25º de escora

solo por el efecto de sus timones, lo que tiene bemoles si bajo tus pies hay tres cubiertas repletas de trailers de 30 t trincados con cadenitas. El problema era la curva de brazos adrizantes, que los pesos altos y las formas de la carena (ver foto) hacían plana en inicio (ver gráficos) hasta que se sumergía el enorme garaje que cabalgaba sobre el escueto casco. Consciente del problema, el astillero había dotado al buque de un sofisticado piloto automático de factura propia que ajustaba el ángulo de caña (normalmente entre 4º y 10º) en función de la velocidad sobre el agua y la de caída; por desgracia, el artefacto resultó tener un comportamiento imprevisible por un problema de calentamiento no detectado. Obviamente, la ausencia de estabilidad inicial de un buque no sólo se manifiesta al meter caña, sino por una tendencia a escorar con la menor excusa; es posible que los *gadgets* del *Zenobia* y la formación de sus tripulantes, que habían recibido un curso en el astillero, invitaran a pensar que el problema era controlable.

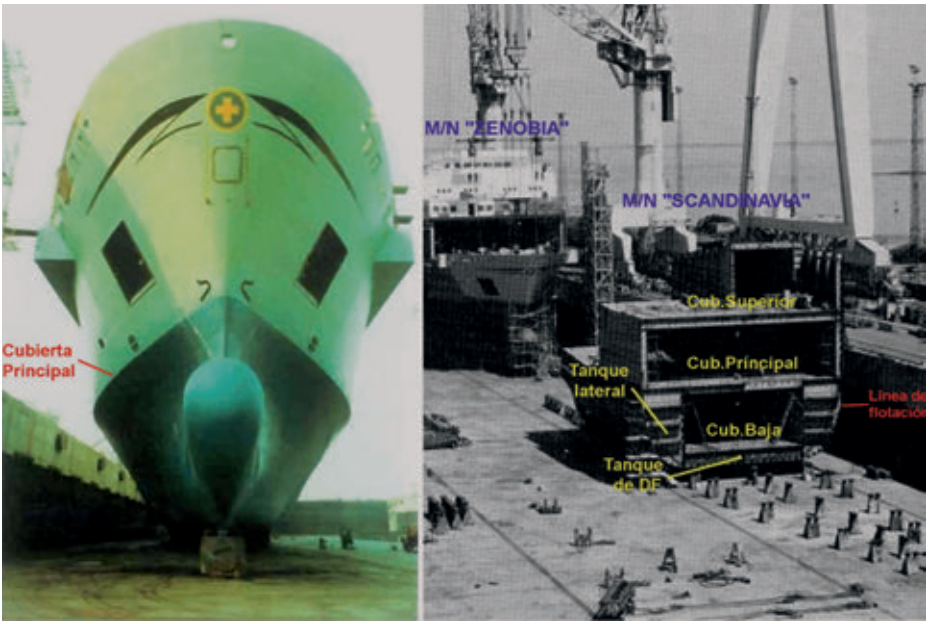
Dos meses después de entrar en servicio el *Zenobia*, la ruta original (Grecia-Siria) cambió su cabecera europea al puerto yugoslavo de Koper (al fondo del Adriático), alargándose significativamente, y al mes siguiente el buque dio su primer aviso. El 14 de febrero de 1980, tras doblar el estrecho de Kytera (entre el sur de Grecia y Creta) camino de Tartús, el *Zenobia* navegaba a rumbo 104º y 16 nudos, con viento fuerza 8/11 y la mar abierta unos 45º por Br; a la 0100, una ola particularmente hostil le hizo escorar 30º/35º a Er, y antes de que pudiera recuperarse una segunda ola lo tumbó un poco más, circunstancia que aprovecharon varios camiones para irse de viaje dejando al Ro-Ro con 40º de escora permanente y unos 40 vehículos chafados. La tripulación consiguió poner proa a la mar y adrizar el buque trasegando lastre y combustible, pero entre los camioneros se produjo cierta inquietud, y según Cahill (ver bibliografía) *their threatening behavior forced the master to put into the nearby port of Volos*. Fue una excelente ocasión para «perfeccionar conocimientos», pero en vez de centrarse en las causas (la escora) lo hicieron en los efectos (camiones sueltos), y la única medida que trascendió fue sustituir algunos calzos por cadenas en las cubiertas inferiores; sorprende que no se les ocurriera también sustituir el café de los camioneros por tila.

Las operaciones de carga en Koper no eran cosa de la tripulación, sino de una contrata local que cobraba a tanto por vehículo; en teoría trabajaban bajo supervisión de los oficiales de cubierta, pero estos se quejaban de que la velocidad del proceso solo les permitía hacer comprobaciones aleatorias de las trincas. Los oficiales también se quejaban de que no les daban vela en la planificación de la carga, que hacía en tierra un capitán con experiencia en Ro-Ro. Es significativo que los vehículos pagaban en función de su longitud, por lo que su peso carecía de interés comercial y no requería un control exacto. El informe añade que *the mates responsible for the loading operation have also stated that they have had no part in the planning of the ballasting*, y que *the engine room officers have stated that they did not have any knowledge of*

the ballast condition of the ship. En realidad el lastrado se efectuaba directamente por el capitán o bajo sus órdenes directas y, como veremos, al «viejo» le sobraban motivos para no delegar; por su parte, la tripulación desconocía las características de estabilidad del buque, pero tenía la sensación de que era «débil» y que navegaban con el lastre al límite de lo permitido. Tras el incidente de febrero se multiplicaron las quejas del capitán a los armadores sobre el piloto automático (tendía a meter demasiada caña o a desconectarse «por libre»), a las que se añadieron otras sobre la poca fiabilidad de las válvulas *cross-over* y la telemetría de los tanques; el informe no lo menciona, pero podemos suponer que el *levelmaster* alimentaba el ordenador de estabilidad y que, en las críticas circunstancias del *Zenobia*, los errores en las sondas debían de ser molestos.

Para no ser menos los armadores también se quejaban al capitán: según ellos el consumo de combustible del *Zenobia* era un 15 por 100 superior al de sus gemelos (el informe describe estas observaciones como «repetidas»), por lo que recomendaban reducir lastre y combustible. El capitán alegó que los gemelos (el *Scandinavia* y el *Soca)* eran nuevos, mientras que su buque ya tenía algas en la carena pero, según declaró, tuvo un éxito limitado; debió de sentirse aliviado al desembarcar (seguramente por vacaciones) a mediados de marzo. Su relevo llevaba 16 años navegando, pero solo dos meses en la compañía, por lo que cuesta imaginarle pisando fuerte; aunque el informe omite sus datos personales, de los profesionales se deduce que debía rondar los cuarenta años y que era teniente de navío de la Reserva Naval. A primeros de mayo desembarcó el primer oficial, embarcando otro con 13 años de experiencia… y casi tan nuevo en la empresa (seis meses) como el capitán; paradójicamente los dos segundos oficiales tenían bastante más antigüedad, título de capitán y una experiencia comparable (doce años). El jefe de máquinas y sus oficiales tenían una experiencia mucho menor salvo el 1.er oficial de máquinas, que llevaba 20 años navegando… pero carecía del título exigible para ocupar su puesto. El segundo oficial de máquinas llevaba dos semanas a bordo y, para rematar la «operación caras nuevas», estaba previsto que la primera semana de junio desembarcara el jefe de máquinas, que solo llevaba mes y medio en el cargo y tres en la empresa. Su sustituto, que tenía cinco años de experiencia en la mar y cero días de antigüedad, embarcó en Koper para efectuar un viaje de ambientación antes de relevar. Con estos datos, cabe pensar que la cohesión del *staff* del *Zenobia* y su familiarización con un buque tan complicado podían haber sido mejores.

A las 0015 del viernes 30 de mayo, el *Zenobia* salió de Koper en el que sería su último viaje; transportaba 104 camiones, 17 *trailers* y 14 vehículos de menor tamaño, con un peso total de 3.908 toneladas. A bordo también viajaban 121 camioneros o acompañantes, los 12 yugoslavos del *catering* y 18 tripulantes (nueve de ellos oficiales), a los que podemos suponer suecos en su mayoría. El informe tiene un anexo de cálculos de estabilidad que incluye,



Si una imagen vale más que mil palabras, esta foto de la proa del *Zenobia* (a la izqda.) sintetiza el problema de su «falta de apoyos», que se hace más evidente al rotular la cubierta principal e imaginar la línea de flotación más abajo y a una distancia equivalente al francobordo. La manga en flotación aparenta ser muy reducida, y la parte sumergida no tiene zonas verticales, arruinando la estabilidad inicial. La foto de la derecha está obtenida durante la construcción del *Zenobia* (visible a la izqda.), y en ella su gemelo el *Scandinavia* (a la dcha.) hace de sucedáneo del plano de la cuaderna maestra que no pude conseguir. He manipulado la imagen para eliminar unos andamios junto a los tanques laterales de Br (a la dcha.), mostrando así con más claridad la sección casi triangular de estos tanques. La flotación marcada en rojo corresponde aproximadamente a la configuración como buque de pasaje. (Montaje y edición propios de dos fotos de autor desconocido procedentes de la página *www.hhvferry.com).*

entre otras, la situación de salida de Koper, para la que da un GMc (GM corregido por superficies libres) de 0,89 m, indicando que este valor era 20 cm inferior a lo exigible y que los cálculos se basan en el manifiesto de carga y los datos aportados por los tripulantes. Hay razones para pensar que el GMc podía ser aún menor, no solo porque la situación «teórica» de los tanques podía ser diferente de la real, sino por otros indicios que veremos más adelante. El informe también indica que el buque estaba mal lastrado, pero antes de juzgar las opciones del capitán conviene hacer unos números: este viaje el *Zenobia* llevaba lastrados los TL5 (Br y Er) y el TDF 3, con un total de 600 t de agua de mar, a las que habría que sumar otras 600 de combustible (fuel y diésel) y 120 de agua potable. Si sumamos a lo anterior la carga, los pertre-

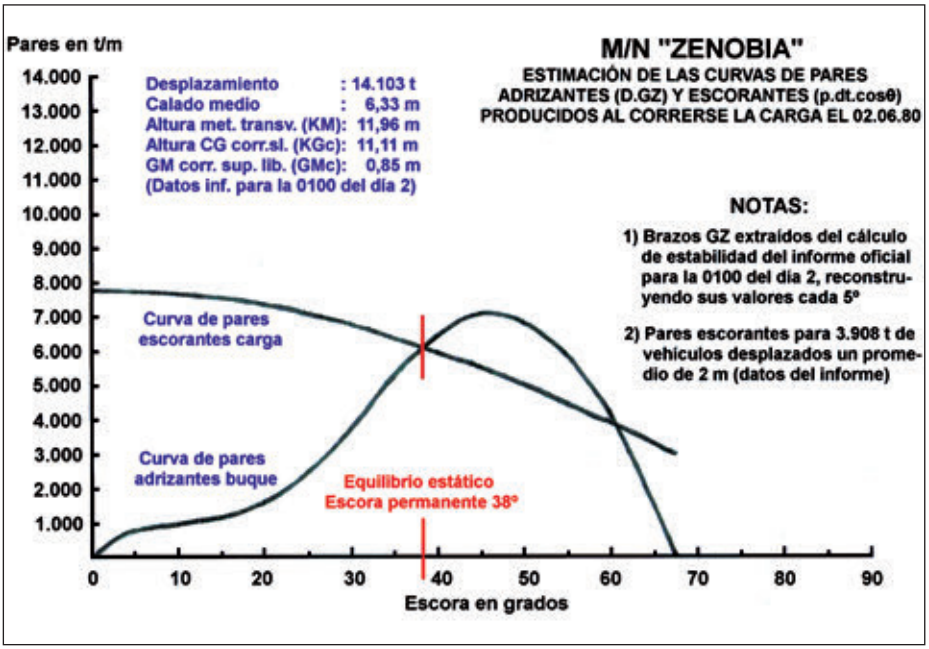
chos, el aceite lubricante, el agua de refrigeración, los «ahorros» de combustible del jefe de máquinas y las reservas estratégicas de cerveza de los tripulantes, el resultado debería acercarse bastante a las 5.968 TPM autorizadas para su configuración como buque de pasaje.

Un método irrefutable para saber cuánto se acercaron sería mirar los calados de salida y compararlos con los 6,52 m autorizados para esta configuración, pero debido a ciertos inconvenientes (dejémoslo así) la tripulación no pudo suministrar una lectura fiable a los investigadores, que en base a sus declaraciones estimaron el calado de salida en 6,43 m. Armado de fórmulas aproximadas, yo estimaré las t/cm del *Zenobia* en 32, obteniendo el resultado de que, con el calado de salida «estimado» y aun prescindiendo de las presiones del armador, el capitán solo tenía margen para lastrar 288 t (una ridiculez); la mejor prueba de lo «optimizados» que navegaban es que lo hacían con el buque al 20 por 100 de su capacidad de combustible. Tanta «optimización» tenía escamados a los oficiales de cubierta y, tras algunas discusiones, durante la guardia de alba del sábado el primer oficial metió 5º de caña (¡7º de escora!) para medir el periodo doble de balance, que resultó ser de 23 segundos. Debemos suponer que su objetivo era calcular el GMc por fórmulas aproximadas, pero el informe omite este detalle y el resultado del cálculo: la menos aproximada de mis fórmulas indica un GMc de 0,72 m, 17 cm por debajo del cálculo estimativo del informe. Ese mismo día se lastró el TDF 4, que seguramente no por casualidad tenía una capacidad (166 t) y kilos comparables al peso del combustible a consumir durante el viaje (unas 165 t); así, los 12 cm de mejora del GMc conseguidos lastrando solo sirvieron para no empeorar. Fue una provocación que para lastrar este tanque se pasaran por el arco de triunfo el manual del astillero, que prohibía expresamente enredar con los dobles fondos en la mar; según el informe, la operación redujo temporalmente el GMc otros 15 cm, pero esta vez tampoco pasó nada.

Los límites del desacierto

En un sistema caótico el simple aleteo de una mariposa puede generar un temporal, y la mariposa que desencadenó el que había de tragarse al *Zenobia* se materializó en el puente pasada la medianoche del domingo bajo la forma de un camionero. Faltaban unas siete horas para llegar a Tartús, y el buque barajaba la costa sur de Chipre gobernado por el piloto automático, con viento W fuerza 3 y marejadilla; montaba guardia el segundo oficial sénior, que con 12 años navegando, cinco en la compañía y cuatro meses a bordo podía considerarse un auténtico experto. A falta de rubia espectacular (mierda de barco) el experto enseñaba el puente al camionero, y hacia las 0015 le mostró el funcionamiento del piloto automático: por medio del *joystick* el oficial metió un grado a Br y otro a Er, con el resultado de que el buque, que debía ir a unos

18 nudos, inició una violenta caída a Er; el oficial metió caña a Br, pero no pudo detener la caída ni siquiera pasando el gobierno a mano. Como la luz del axiómetro estaba amortiguada no hubo forma de saber la caña metida realmente, pero en unos tres segundos el Ro-Ro cogió la suficiente escora a Br para que buena parte de los camiones se fueran de viaje. El informe dice que estaban mal trincados y se produjo *a general shifting of the cargo*, que *was estimated at 1-3 metres to port and had occurred block-wise*. El camionero debió quedar impresionado con la demostración, porque el eje de Er se salió del agua disparando la parada de emergencia del motor (el otro motor se paró manualmente), y cuando cesó el escándalo el *Zenobia* tenía 40º de escora permanente.



Estabilidad estática transversal del *Zenobia* a la 0100 del día 2 de junio y escora producida por el corrimiento de su carga: como sugerían las fotos anteriores, la estabilidad inicial es patética (como mi curva, que tuve que hacer a mano). El informe suministra la curva de brazos GZ para esta situación, pero he preferido utilizar sus datos para construir una curva de pares adrizantes (D.GZ) y poder enfrentarla a la de pares escorantes (p.dt.cosθ) producida por el corrimiento de la carga: «acongoja» la limitada estabilidad residual tras la avería, y maravilla que el buque sobreviviera a los efectos de la estabilidad dinámica, que sobre el papel debería haberlo liquidado. Calculé, pero no incluyo las curvas de pares dinámicas porque, en rigor, la escora inicial no la causaron los vehículos, sino un ángulo indeterminado de timón; es posible que la comisión investigadora pensara lo mismo, porque el informe solo trabaja con estabilidad estática. (Elaboración propia a partir de datos del anexo de estabilidad del informe oficial sueco).

Cualquiera que sepa lo «apretados» que van los camiones en un Ro-Ro, intuirá que los del *Zenobia* solo se desplazaron unos dos metros porque no tenían a dónde ir, lo que permite cuestionarse si un desplazamiento tan limitado es capaz de originar por sí mismo una escora de 40º. Como el informe no aporta este dato, no pude resistir la tentación de calcular la escora producida al correr dos metros a Br 3.908 t de vehículos: usando curvas de pares con las 14.103 t de desplazamiento y los brazos GZ del cálculo de estabilidad para esa situación (GMc 0,85 m), el resultado fueron 38º (ver gráfico). Naturalmente una cosa es el equilibrio estático y otra la estabilidad dinámica, y las cuentas que hice de esta última tienen tan mal cariz que deduzco que el buque solo se salvó por una afortunada sincronización de eventos. No sorprende que aquella noche la confianza del capitán en las matemáticas estuviera algo erosionada, y que en lugar de tirar de calculadora ordenara alistar los botes y prepararse para abandonar el buque; a las 0030 emitió un *mayday* que fue respondido entre otros por el *Ville de Levant*, un mercante alemán situado a una hora de



A juzgar por los datos de otra foto correlativa (y el estado de la mar), esta parece estar hecha la mañana del lunes 2 de junio, poco antes de que el buque fuera tomado a remolque; obsérvese que los botes salvavidas de Br han sido arriados y que hay iluminación eléctrica, al menos de emergencia. La imagen confirma que la carga solo se corrió unos dos metros porque, afortunadamente, no tenía a donde ir; más adelante veremos cómo un peso siete veces y media inferior (agua de lastre), pero sin tantas «limitaciones» produjo un par escorante de más entidad. (Foto de autor desconocido).

camino. Para entonces debió percatarse de que la escora se había estabilizado, porque envió al personal de máquinas con instrucciones de bombear agua a los tanques laterales de Er. De camino, los «maquis» descubrieron que la cubierta principal se estaba inundando por la ventilación (ahora sumergida, como los imbornales) de una toma de mar, y la inundación entró con ellos en la sala de máquinas al abrir la puerta estanca. A decir verdad el agua ya se estaba colando por el pozo del ascensor y por otra ventilación, y los «maquis» consiguieron «cerrar el grifo» en unos cuarenta minutos, pero no antes de que alcanzara tres o cuatro metros en la banda de Br.

El personal de máquinas intentó infructuosamente trasegar agua entre los TL 5, fuel del TL 1 Br al TL 7 Er (demasiado viscoso), lastrar el TL 6 Er (toma fuera del agua) y rellenar los TL de Er con mangueras de CI (ídem) hasta que, a la 0110, hubo que pedir ayuda a un remolcador de Limassol para intentar la jugada de las mangueras. Considerando que tres meses antes se había logrado adrizar el barco con una escora idéntica (pero a Er) en medio de un temporal, resulta tentador asociar este fracaso con la rotación de personal. Volviendo a cubierta, a la 0145 ya habían llegado el *Ville de Levant* y un buque ruso que arrió un bote salvavidas, y por medio de este bote y los dos de Br del *Zenobia* se transbordaron al alemán 138 personas, incluyendo los camioneros, el equipo de *catering* y cinco tripulantes (dos de ellos mujeres). Cuando finalizó el trasbordo eran las 0330, y quedaban a bordo el capitán y 12 tripulantes; el informe tira la piedra y esconde la mano al mencionar que, entre los evacuados (que fueron trasladados a Limassol por el *Ville de Levant)*, estaban el jefe titular y el primer oficial de máquinas, pero no su relevo ni el oficial subalterno, lo que sugiere cierta crisis de liderazgo y una desconfianza en las matemáticas de mayor entidad que la del capitán.

El *Zenobia* estaba unas 10 millas al sur de la costa de Chipre, entre los puertos de Limassol y Larnaca y abatiendo hacia el este a 0,1 nudos. Al navegar configurado como buque de pasaje, tenía una reserva de flotabilidad de al menos 4.560 t hasta alcanzar el calado máximo como buque de carga, y mientras no empeorara el tiempo significativamente no corría un peligro inmediato. De hecho, una vez estabilizada (de chiripa) la situación, el mayor peligro que lo amenazaba era que algún manazas, intentando adrizarlo, cambiara la escora de banda, en cuyo caso el agua embarcada y las superficies libres de los tanques originarían una súbita escora a Er que la poca estabilidad haría casi imprevisible. Si la carga (ahora suelta) se corría a Er, los momentos escorantes (antes inexistentes) de los tanques que se hubieran lastrado para corregir la escora le darían la puntilla en el acto. Un especialista, antes de contrainundar habría «recetado» ganar estabilidad (creo que por este orden) achicando el agua embarcada, eliminando posibles superficies libres de los tanques y lastrando los TDF, que como vimos eran centrales. A falta de especialista, a las 0730 llegó el remolcador *Onisillos*, que tenía 245 TRB y pertenecía a la Autoridad Portuaria chipriota.

La idea era que el remolcador se abarloara al costado elevado (Er) para dar mangueras de CI por la porta de práctico y lastrar los TL de esa banda, pero al patrón la idea de abarloarse no le hizo ninguna gracia y, aunque se dejó convencer, apenas dio una línea la manguera faltó porque el viento y la mar estaban aumentando. Visto lo visto, el patrón sugirió remolcar el buque a Larnaca para efectuar el lastrado en aguas más tranquilas, el capitán del *Zenobia* aceptó y a las 0900 se dio el remolque con ayuda de un bote salvavidas del propio Ro-Ro. Ya en tránsito, el sueco cayó en la cuenta de que no tenía cartas detalladas de la zona y se las pidió al remolcador, que dijo no tenerlas tampoco (?); es evidente que el capitán buscaba dónde «apoyar» sus inquietudes, y apenas llegó a Larnaca (a las 1900 locales) solicitó fondear *in as shallow waters as possible*. Su limitada confianza en las matemáticas debió contagiarse a las autoridades locales, porque le fondearon dos millas al SSE del puerto, en aguas abiertas y unos 40 m de sonda. Tampoco autorizaron que el *Onisillos* le lastrara los tanques de inmediato como pretendía, y solo *after discussions* se le permitió hacerlo la mañana siguiente (martes día 3), pero no con su remolcador sino con el *Mercantonio Brigadino*, de 121 TRB. Para completar la bienvenida, la Autoridad Portuaria solicitó el embargo del buque para salvaguardar los derechos de su remolcador, y el *Zenobia* quedó inmovilizado salvo autorización expresa de la Corte Suprema chipriota.

Aquella noche llegó un representante de los aseguradores y personal técnico de la naviera familiarizado con el buque; el equipo reconoció el *Zenobia* a las 0600, una hora antes de que el último auxiliar operativo se parara por recalentamiento dejando al Ro-Ro con el generador de emergencia, la bomba principal de CI inoperativa y la de emergencia con la toma en seco por la escora. Tras comprobarse que las válvulas *cross-over all indicated closed positions*, el pequeño remolcador comenzó a bombear agua al TL 4 Er a través de dos mangueras de CI, pero la excesiva altura y su limitada capacidad hacían el trabajo ineficiente: 36 horas después el tanque (de 262 m^3) seguía sin llenar, la escora se mantenía en 40º y el achique de la sala de máquinas, que se hacía con medios propios, iba de pena porque el generador de emergencia también se calentaba. Los armadores ya habían conseguido un remolcador de salvamento de verdad (el *Vernicos Dimitrios*, de 1.136 TRB), pero como el *Zenobia* estaba embargado se necesitó otra ronda de *discussions in the harbourmaster's office* antes de que, el miércoles a medianoche, se le permitiera abarloarse al costado del sueco.

Con mejores medios, el *Dimitrios* completó el lastrado del TL 4 Er a las 0600 del jueves, siguiendo con el TL 3 Er; para entonces el generador de emergencia ya estaba frito, pero la escora se había reducido a 32º. El informe menciona de pasada que, entre las 0800 y las 1125, se interrumpió el lastrado porque salía agua por la ventilación del TL 3 Br debido a una válvula *cross-over* abierta, algo para echarse a temblar, porque indicaba que habían llenado un tanque en la banda equivocada. Otro detalle alarmante fue que, hacia las



Esta foto también parece estar hecha el lunes 2 de junio, sin duda desde el remolcador *Onisillos* y camino de Larnaca. El cabo de remolque trabaja bastante abierto y está tenso como una cuerda de guitarra: debemos suponer que saben lo que hacen, pero considerando la limitada estabilidad residual del buque, es posible que estén jugando con fuego. (Foto de autor desconocido).

1100, al retirarse la tapa para lastrar el tanque de trimado de popa Er (que se suponía vacío), resultó tener agua suficiente para reducir 0,30 m el GMc por sí solo (¡el *levelmaster*!). A las 1500 se llenó el TL 3 Er, y el lastrado siguió (consecutivamente y con mangueras de CI) con el TDF 5, el TDF 6 y el TL 6 Er, que se completó a las 0630 del viernes; a esta hora el buque ya solo tenía una escora de 5º a Br, pero continuaron lastrando el tanque de trimado hasta dejarla en 0,5º a Br a las 1030. Sabiamente, a las 1100 rectificaron «por si la carga», rellenando otros dos tanques hasta dejar 2º a Br (10º habrían estado mejor), y menos sabiamente a las 1230 el remolcador abandonó el costado para dirigirse a Larnaca. El *Zenobia* quedó fondeado con 0,5 m de agua en la cubierta baja y la sala de máquinas terminando de achicarse con una *emergency draining pump*, seguramente una motobomba porque seguían sin auxiliares. El calado medio era unos 7,5 m, dentro de los límites como buque de carga.

Los límites de la burocracia

Si el *Zenobia* hubiera podido continuar viaje, una capa de pragmatismo habría camuflado el *look amateur* de su adrizamiento, pero no fue así, y el

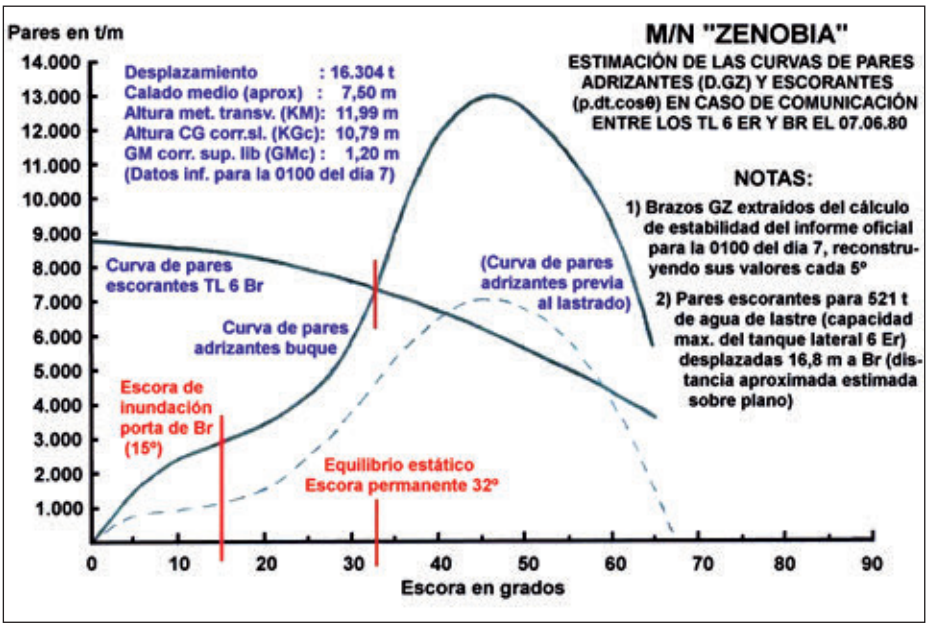


El *Zenobia*, con toda probabilidad fondeado en Larnaca: se aprecia que la hélice y el timón de Er están casi por completo fuera del agua, y que las peculiares formas de la carena se extienden a lo largo de toda la eslora. (Foto de autor desconocido).

informe oficial abochornó a la peña desvelando que la operación debió comenzar lastrando los TDF, seguir con un chequeo continuo de la estabilidad (que no se hizo) y detenerse antes de adrizar el buque por completo. Es difícil no estar de acuerdo, pero el cálculo de estabilidad que aporta el propio informe para el buque ya adrizado (GMc 1,20) es mucho más satisfactorio que el anterior al accidente (ver gráfico comparativo), así que no conviene obsesionarse con la solidez conceptual de unos colegas que, en el mejor de los casos, habrían hecho un cálculo similar y se habrían sentido la mar de satisfechos: al menos tanto como los especialistas enviados por armadores y aseguradores. El informe menciona otros «conceptos» no menos importantes (*the operation was characterized by a desire to get the ship into operation as soon as possible*) pero, en mi opinión, la clave de este lío era que los tripulantes del *Zenobia* se apoyaban en una tecnología entonces puntera (telesondas, televálvulas, etc.), pero todavía poco fiable. Si en circunstancias normales la información aportada por estos *gadgets* no era de fiar, tras cuatro días de fallos eléctricos e inundaciones sus indicaciones debían tener al personal en la inopia.

Aquella tarde, mientras se terminaba de achicar la sala de máquinas se desmontaron y llevaron a reparar a tierra siete motores eléctricos, que desembarcaron por la porta de práctico de Br, a la altura de la cubierta principal.

Hacia las 1900 se arrancó un auxiliar, recuperándose el suministro eléctrico casi por completo, y en ese momento se suspendió el achique de la máquina (sólo debía quedar la sentina) para dar prioridad a la cubierta baja. Cuatro horas después dicha cubierta estaba casi seca, pero el buque se había adrizado y a las 2320 cogió una indeseable escora de 2,5º a Er, por lo que se empezó a bombear agua al tanque de trimado de popa Br; obedientemente el *Zenobia* se adrizó a las 2355… para escorar 10º a Br en tres minutos y continuar *more slowly to about 20º to port*. Por segunda vez en cinco días los escamados ocupantes de la sala de máquinas iniciaron una retirada estratégica, y al llegar a la cubierta principal descubrieron que el Mediterráneo se colaba por la porta de práctico de Br, que seguía abierta (hacia adentro), trincada y con una escala de gato empachando el marco. Los intentos por cerrarla resultaron inútiles, y a



Estabilidad estática transversal del *Zenobia* a la 0100 del día 7 de junio y escora máxima producida en caso de comunicación entre los TL 6 Br y Er a través de la válvula *cross-over*. He superpuesto en línea discontinua la curva de pares adrizantes del gráfico anterior (antes del lastrado) para mostrar que, aunque la estabilidad inicial sigue estando condicionada por las formas de la carena, la reserva de estabilidad tras un accidente (ahora de más entidad) es mucho mayor. Como en el caso anterior, utilicé los datos del informe oficial para construir una curva de pares adrizantes (D.GZ) y enfrentarla a la de pares escorantes (p.dt.cosθ) producida por la máxima cantidad de agua que pudo pasar de un tanque a otro. La distancia transversal es solo aproximada, ya que la sección triangular de los tanques laterales dificulta estimar su CG en ausencia de planos detallados. (Elaboración propia a partir de datos del anexo de estabilidad del informe oficial sueco).

las 0020 la tripulación abandonó el buque para dirigirse al remolcador *Mercantonio Brigadino*, que tras finalizar su menguada asistencia había fondeado a media milla.

Una vez más el apurado capitán del *Zenobia* pidió que remolcaran su buque a aguas someras (había ocho metros de sonda 0,6 millas al W), pero en una escena antológica *the tug captain refused to do so and mantained that such a decision could only be taken by the Supreme Court of Cyprus*. Como era de temer no hubo forma de contactar con las autoridades por VHF, y el remolcador salió hacia Larnaca *at the utmost speed* para obtener el famoso permiso, que se consiguió a la 0108 por teléfono. Quedaba el problema de levantar el fondeo de un buque «muerto»: un sistema casero habría sido filar por ojo la cadena quitando el freno mientras el remolcador tiraba con fuerza de la popa hacia tierra, pero es probable que el barbotén estuviera embragado en el molinete porque decidieron cortar la cadena con soplete: concretamente



Una somera búsqueda en Internet basta para encontrar dos centenares de fotos del *Zenobia* y su carga hundidas. Estas dos en concreto invitan a «bucear» en la física recreativa: a la izquierda se aprecia un camión con el tanque de combustible deformado por la presión; el vehículo aparenta seguir trincado a la cubierta superior (se adivina una marca de aparcamiento), ahora casi vertical, y la foto debería estar girada unos 80º a la izquierda, con el pez grande casi horizontal y el más pequeño (junto a la ventana) escapando hacia arriba. A la derecha se ve uno de los lugares favoritos de los buceadores: el cargamento de huevos de otro camión, desparramado pero (a diferencia del depósito) relativamente intacto por el viejo truco de la bóveda. (Montaje y edición propios de dos fotos de autor desconocido).

con un soplete que no tenían en el remolcador ni encontraron en tierra. A la 0145 consiguieron uno en el *Vernicos Dimitrios*, y a la 0155 estaban de vuelta en el punto de fondeo del *Zenobia*, que a todo esto había desaparecido misteriosamente. Como la mar estaba cubierta de restos dedujeron acertadamente que el buque se había hundido y regresaron a Larnaca, donde el informe recoge que *the crew... were accomodated in a hotel overnight*. Por desgracia, el informe no recoge los comentarios (en sueco) del capitán.

Es evidente que al *Zenobia* se lo cargó la inundación por la porta abierta, pero el origen de la escora que la sumergió no se ha diagnosticado con certeza. Cahill cree que pudo deberse a una pérdida de estabilidad por la suma de superficies libres en varios tanques (*GM, must have been perilously close to zero. Her tendency to assume a list for no apparent reason after she had been righted was an indication of this, and when she suddenly listed in the opposite direction about 2320 this was an ominous indication of her precarious situation*») pero, en mi opinión, el achique en curso de dos compartimentos que ocupaban casi toda la manga (la cubierta baja y la sala de máquinas) pudo justificar estos movimientos. El informe admite la existencia de superficies libres descontroladas (*most probably, the amount of free liquid surfaces present in different spaces on board when the ship finally sank at the roads of Larnaca has been underestimated*) pero, sin ser terminante, aporta indicios de una historia muy diferente (*according to concordant testimonies a strong noise was heard from escaping air from the venting pipe of the port wing tank n.º 6*). Este tanque era de combustible y estaba vacío, pero recordaremos que su gemelo (TL 6 Er, 508 m^3) había sido lastrado horas antes para corregir la escora, y estaba unido al de Br por una válvula *cross-over*.

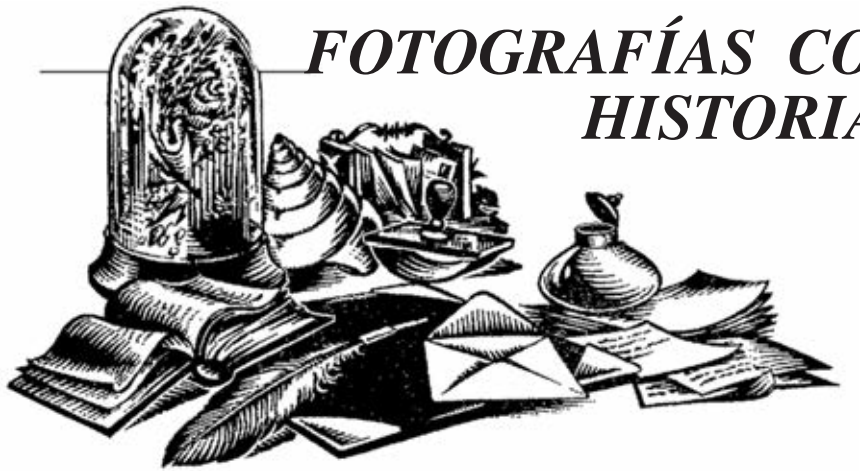
La causa obvia para que un tanque expulse aire por su ventilación es que se esté inundando, pero tras un estudio que incluyó un reconocimiento submarino, la comisión investigadora descartó averías estructurales, considerando que *a connecting valve between the nº 6 wing tanks starboard and port probably has come into a open position*. En todo caso los buceadores no pudieron desmontarla, y el informe no aclara la existencia de automatismos que actuaran sobre ella ni en qué medida pudo afectarles la inestabilidad eléctrica. La comisión estimó que, con la porta cerrada, el tanque se habría llenado a través de la válvula en cinco minutos, produciendo una escora final de unos 30º al sumar el efecto en otros tanques, pero sin comprometer al buque. Usando los valores GZ del cálculo de estabilidad para el buque adrizado, el desplazamiento para esa condición (16.304 t) y una distancia transversal que estimé sobre plano en unos 16,8 m, a mí me salen 32º de escora (ver gráfico páginas anterior), pero es posible que el tanque no se llenara del todo porque el informe no habla de escoras superiores a 20º; en todo caso habrían sido más que suficientes, ya que la porta se sumergía a partir de los 15º. Sorprende que el informe concluya que *the functioning of the valves has had no important role in the loss of the ship*: en mi opinión, tras el inusual lastrado asimétrico (a Er)

para corregir la escora y con la porta de Br abierta, lo único que se interponía entre el *Zenobia* y el fondo del Mediterráneo eran las válvulas *cross-over*. Así, el buque no se habría perdido por el corrimiento de su carga ni el posterior adrizamiento chapucero, sino por un fallo imprevisto (aunque previsible) durante su vulnerable «convalecencia».

Tras la pérdida del *Zenobia* la Administración sueca impuso a sus dos gemelos restricciones que implicaban la reducción del PM en unas 600 t; esta normativa se suavizó en los meses siguientes, pero en 1981 al *Soca* también se le fueron de viaje los camiones con mal tiempo, y la línea se suspendió. A finales de ese año los buques fueron vendidos a una compañía búlgara, cambiaron sus nombres por *Trapezitza* y *Tzarevetz* y durante siete años no dieron que hablar; superado el bache, como eran de buena familia los compró la Sealink, y tras una transformación radical que implicó aumentar la manga (¡al fin!) mediante embonos, renacieron convertidos en el *Fiesta* y el *Fantasia*, dos exitosos *ferrys* para la línea Dover-Calais con capacidad para 1.800 pasajeros y hasta 650 coches. Como suele ocurrir con los humanos, dos tallas más de «cintura» dieron a la madurez de estas «emperatrices» una «estabilidad» que no habían podido disfrutar en su estilizada juventud. El *Zenobia* sigue a 41 m de profundidad, apoyado sobre su costado de Br y frente a la cabecera de pista del aeropuerto de Larnaca; algunas fuentes dicen que se planteó reflotarlo y la cosa quedó en nada debido a problemas burocráticos (genio y figura…). Al menos se ha convertido en un atractivo turístico, y su visita se considera una de las inmersiones más bonitas que pueden hacerse en un pecio… y un centenar de camiones; es irónico que los buceadores deportivos se hayan convertido en sus únicas víctimas: en 2013 ya acumulaba cuatro muertes.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

La única referencia original sobre la pérdida del *Zenobia* es el informe oficial de fecha 22-09-81 de la comisión sueca (*Beträffande Ro-Ro/passagerarfartyget Zenobias förlisning på redden utanför Larnaca, Cypern, den 7 juni 1980*). Este documento no está en Internet, pero pude conseguirlo gracias a Erik Sandberg, del Ministerio de Transportes sueco, que tuvo la amabilidad de escanearme la versión inglesa y el anexo de estabilidad elaborado por el Centro de Datos de la Asociación de Astilleros Suecos. El mejor resumen de este informe que encontré en la Red está en una página de buceo *(http://www.hurghada-team.de/zenobia%20info.htm)*, y otro buen resumen puede encontrarse en el libro del capitán Cahill (CAHILL, Richard A.: *Disasters at Sea*, 1991. Nautical Books), que dedica nueve páginas al naufragio. Los planos y algunas fotos del artículo son de la *web* de *HHV Ferry*, que tiene un gran reportaje de la construcción de la *Challenger class (http://www.hhvferry.com/fantfiest_early.html)* y del *Zenobia (http://www.hhvferry.com/zenobia.html);* finalmente, en Internet hay varias páginas de buceo con fotos del barco hundido. Sigo en *ljartor@gmail.com*.



FOTOGRAFÍAS CON HISTORIAS

EN ANNÁPOLIS

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Doctor en Historia Contemporánea



N un álbum de fotografías confeccionado por un alférez de fragata embarcado en el acorazado *Alfonso XIII* en 1920, me fijé en una instantánea donde se mostraba desplegada la bandera de los Estados Unidos. Me puse a investigar sobre esa foto y las otras imágenes que componían el álbum. No eran otras que las correspondientes a una visita de los oficiales del buque español a la Escuela Naval de Annápolis, donde se veían al USS *Reina Mercedes,* crucero español trofeo de la guerra de 1898, y piezas de artillería de los buques de la Escuadra de Cervera. Había que profundizar más en la historia y ver el motivo de la intensa presencia española en su Escuela Naval.

La llegada de las dotaciones

Volviendo, como en capítulos anteriores, a los avatares de las dotaciones de la Escuadra, recordar que parte de los marinos españoles, casi todos los



Los presos en Annápolis y la lista de los prisioneros.

oficiales y algunos marineros y personal civil embarcado, pasaron presos a Annápolis. Al igual que en la isla de Seavey, las dotaciones llegaron en dos buques. Así, el día 16 de julio desembarcaron en Annápolis, en la Escuela Naval, los oficiales procedentes del USS *Sant Louis*. Existe una película grabada ese mismo día titulada *Admiral Cervera and Officers of the Spanish Fleet leaving the* St. Louis*;* en ella se ve al Almirante y a los oficiales desembarcando del *St Louis*, donde aparecen también algunos heridos. Es la primera película en que se ven marinos españoles.

El día 20 llegó el USS *Harvard*, completando hasta un total de 43 oficiales y dos generales (1). El hecho es que en la fotografía anterior están identifica-

(1) Según el artículo «Naval Prisoners of War» (1899), p. 701 del libro *Message from the President of the United States to the two houses of Congress*. Volumen IV. Washington,



Cromo cubano de la colección del autor que muestra a la plana mayor de la Escuadra. Los presos españoles en Annápolis.

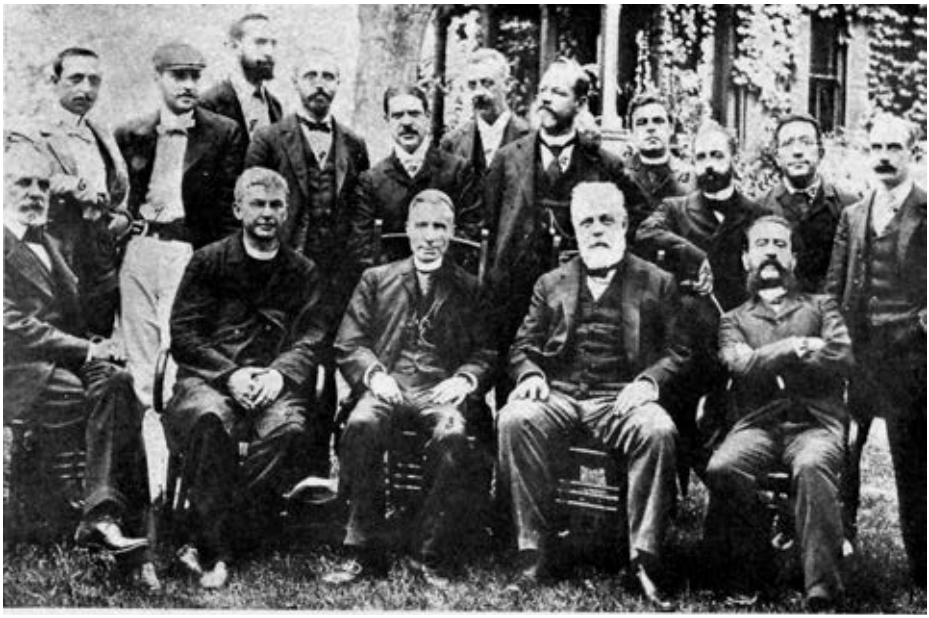
dos más de 50. Según una noticia publicada en el *New York Times* del día 7 de agosto, donde detalla de forma nominal a todos los españoles presos en Annápolis, el número total ascendía a 78 oficiales y 14 marineros y asistentes civiles que les hacían de reposteros (2). Como vemos, según las fuentes hay un baile importante de cifras.

Gracias a un descendiente de un oficial superviviente (3) pude localizar el listado oficial norteamericano impreso, fechado el 21 de julio de 1898, donde se establece que estuvieron internados en la Escuela Naval dos oficiales generales, 78 oficiales, y 14 marineros y asistentes civiles.

Government Printing Office. El número total sería de 78 oficiales, lo que no concuerda con los informes españoles, ni con los que embarcaron en el *City of Rome*.

(2) Noticia publicada en el *New York Times* del día 7 de agosto con el título de «Spanish prisoners of war».

(3) Capitán de fragata José María Pazos Liaño.



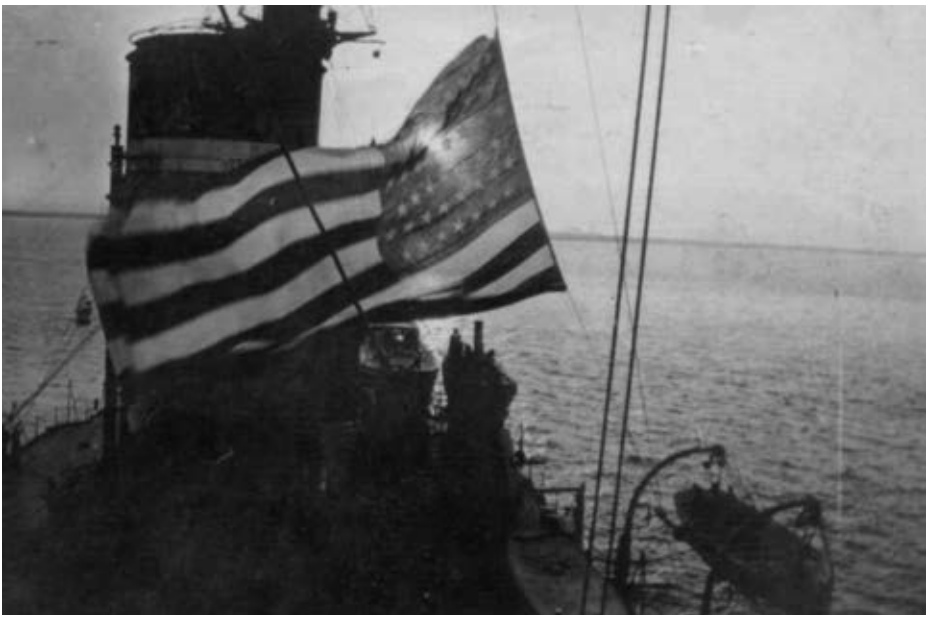
Fotografía de los presos españoles en Annápolis con religiosos norteamericanos.

La vida diaria

Debido al empleo del Almirante, los norteamericanos nombraron superintendente de la academia al contralmirante McNair para que no hubiera problemas de antigüedad. El trato recibido por los presos en Annápolis fue en todo momento muy bueno, alojando a los oficiales en las casas de los miembros de la dotación de la escuela y en lugares reservados a los guardias marinas que se encontraban embarcados en los buques de la escuadra americana, permitiendo también que 14 miembros de la escuadra ejercieran de reposteros.

El Almirante y los oficiales podían ir a la ciudad durante el día, donde recibieron grandes muestras de cariño. Cervera efectuó tres salidas durante el cautiverio fuera de la Escuela Naval. El día 4 de agosto a Norfolk, el 12 a Portsmouth y, antes de salir el *City of Rome*, pasó por esta última ciudad.

Una vez en Annápolis, el día 17, Cervera comunica al ministro de Marina, almirante Auñón, la situación del personal de la escuadra: «Acabamos de llegar, segundo Jefe, 43 entre Jefes, Oficiales y Guardiamarinas. En Portsmouth quedaron las clases y gente con cuatro Oficiales de guerra, dos Médi-



Momento de izar la bandera de los Estados Unidos a bordo del acorazado *Alfonso XIII* durante su visita a los puertos de los Estados Unidos.

cos dos Capellanes y un Guardiamarina. En el hospital de Norfolk hay 48 heridos» (4).

A lo que el ministro responde al día siguiente: «El ministro de Marina saluda respetuosamente á prisioneros españoles. De Habana enviáronle fondos» (5).

De la vida cotidiana de los prisioneros hay varias anécdotas interesantes. Quizá la más llamativa está relacionada con un loro que los marineros del USS *Oregon* se encontraron a bordo del *Colón*, malherido y tuerto tras el combate. Por azares del destino llegó a Annápolis *Don Cristóbal*, que tal era el nombre del loro que un guardia marina del buque norteamericano había mandado a una amiga residente en la Escuela Naval. Un día el loro reconoció a uno de los reposteros que tenían los oficiales españoles de la dotación del *Colón*, que era el encargado de cuidarlo en el buque, y lo llamó hasta que le

(4) Telegrama de Cervera a Auñón desde Annápolis de 17 de julio. Oficial. (1899). *Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos*. Madrid. Imprenta del Ministerio de Marina, pp. 187-188.

(5) Telegrama de Auñón a Cervera de 18 de julio. Oficial. *Op. cit*., p. 194.

hizo caso, diciéndole «¡Dame un besito!», en perfecto español. Al parecer, el loro nunca llegó a curarse del todo de las heridas, y posteriormente murió. Se había solicitado su repatriación, que no fue concedida. Incluso Luis Gómez y Amador dice en su libro dedicado a la Escuadra de Cervera que en su entierro se le rindieron honores militares.

En la Escuela Naval se encuentra un archivo casi inédito, donde se recoge toda la documentación que generaron los españoles durante su estancia. Toda está traducida al inglés para que pudiera ser censurada. En 2005 contacté con la bibliotecaria de la Escuela Naval, que me transcribió algunos de los documentos más importantes, al no atreverse a escanearlos por el estado del archivo.

Además, quedan innumerables vestigios de la presencia de los españoles y de los sucesos de 1898 en la Escuela Naval: banderas nacionales capturadas, piezas de artillería de los buques, cuadernos de bitácora, recuerdos del USS *Reina Mercedes;* algunos de ellos no exentos de polémica, como la gran bandera del *Colón*, que no es la de combate como se afirma, ya que nunca se llegó a entregar en Mahón, donde estaba proyectado.

En el Museo Naval de Madrid existe un abanico firmado y fechado por los oficiales presos de Annápolis donde aparecen además los buques donde se encontraban embarcados el día 3 de julio de 1898.



Fotografía tomada por un alférez de fragata del acorazado *Alfonso XIII* que muestra una pieza del *Vizcaya* en Annápolis.



Fotografía estereoscópica que muestra una visita efectuada al almirante Cervera en la Escuela Naval de Annápolis. (*Cervera and Friends*).

La repatriación

Viendo el cariz que habían tomado los acontecimientos, el día 12 de agosto Cervera le comunica al ministro sus intenciones para cuando los liberaran: «Annápolis Md. 12 Agosto 1898 (6). (1) Presumo que al firmarse [la] (2) preliminares paz tendremos inmediata libertad, si esto ocurre sin haber recibido instrucciones, pienso contratar pasaje girando importe contra V. E. ó Comisión de Londres (7)».

A lo que el ministro responde el 17 de agosto: «Si prisioneros recobran libertad incondicional, puede contratar pasaje regreso, prefiriendo, en igualdad [de] condiciones, bandera nacional, y, siendo posible, un buque á Ferrol y otro á Cádiz y Cartagena, girando importe (8)».

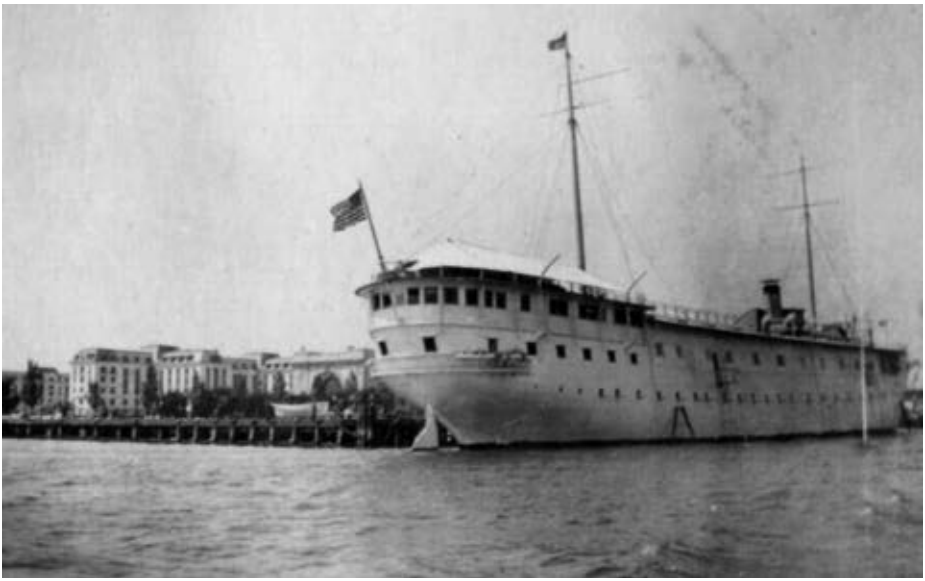
El 20 de agosto el almirante americano hizo una oferta procedente de su gobierno para liberar a las dotaciones, bajo palabra de no hacer armas durante la guerra, oferta que fue rechazada por todos, debido a estar en contra del Código Penal de la Armada española:

---

(6) Notas del original «(1) Recibido en Madrid el 16. (2) El original tenía la palabra preliminares y no (la)».

(7) Telegrama de Cervera a Auñón desde Annápolis de 17 de julio. Oficial. (1899). *Op. cit.,* p. 187.

(8) Ibídem, p. 195.



Fotografía hecha por un guardia marina español que muestra al USS *Reina Mercedes* en Annápolis. Ese día se izó la bandera española en el antiguo crucero español, reliquia de la Guerra del 98, en honor a los marinos españoles.

«Muy señor mío: Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que el Gobierno de los Estados Unidos pondrá en libertad al Almirante Cervera y Oficiales á sus órdenes, mediante la condición de que empeñen su palabra de honor en la forma usual, bastando la del Almirante en lo referente á las clases de tropa y marinería. No puede concedérseles la libertad en ninguna otra forma. Llamo la atención de V. E. acerca del hecho de haber sido puestos en libertad y de haber empeñado su palabra en la forma que se indica, próximamente 20.000 hombres, de los cuales algunos han regresado ya á España, siendo éste el procedimiento seguido por el General en Jefe de las tropas de los Estados Unidos que operaron en Santiago de Cuba» (9).

A lo que Cervera responde el día 20 que no es posible, ya que el Código Penal de la Armada lo prohíbe:

«Excmo. Sr.: El Código penal de la Marina Militar de España define como delito y pena, la aceptación de la libertad bajo palabra de no hacer armas

(9) Ídem, p. 195.

durante la guerra; por tanto, nosotros no podemos hacerlo, y tengo el honor de ponerlo en conocimiento de V. E. De esto doy parte á mi Gobierno» (10).

Cervera se lo comunica al ministro el mismo día 20: «Oficialmente me comunican que Gobierno americano nos dejará en libertad si damos palabra de no hacer armas durante la guerra, como lo han hecho los veinte mil hombres de Santiago. He contestado que no podemos porque nuestro Código penal considera como delito este hecho.-Suplico á V. E. me dé instrucciones» (11).

Esta situación no estuvo exenta de polémica. Ese mismo día el teniente de navío de 1.ª clase Capriles telegrafía al ministro desde Annápolis para comunicarle que: «No aceptaré libertad bajo palabra ni aún autorizado por V. E.» (12).



Anverso de la medalla que llevaba el médico de 1.ª Jurado el día del combate. En el reverso se encuentra la Virgen del Carmen. (Foto: familia Jurado vía capitán de fragata Juan Castañeda Muñoz).

Y el 23 responde el ministro a los dos telegramas en los siguientes términos, recriminando la conducta de Capriles: «Apruebo negativa de Oficiales prisioneros á recobrar libertad bajo palabra de no hacer armas, y advierta Teniente de Navío primera Capriles que, aunque otra sea su intención, resulta irrespetuoso su aviso al admitir la posibilidad de que el Gobierno autorice lo que el Código pena.»

Hubo miembros de la Escuadra que regresaron antes y creo conveniente aclarar esta cuestión. El día 18 de agosto salieron para Madrid el capitán de navío Díaz Moreu, el primer médico Antonio Jurado, gravemente enfermo, y el capellán José Riera, que lo auxiliaba.

(10) Ibídem, p. 196.
(11) Ídem, p. 196.
(12) Ídem, p. 196.

Ese mismo día le comunica Cervera al ministro desde Annápolis: «Díaz Moreu ha obtenido permiso Gobierno americano y sale para Madrid. También regresa Médico Jurado gravemente enfermo; acompáñale Capellán Riera» (13).

El día 28 telegrafía el ministro a Cervera para tener noticias del motivo del viaje de algunos miembros de la Escuadra: «Manifieste en qué concepto vienen Díaz Moreu, Jurado [y] Riera» (14). A lo Cervera responde al día siguiente: «Jurado marchó enfermo; Riera para cuidarle. Detalles oficio 12 corriente (15) (1). En libertad Moreu, no intervine» (16).

Para entender el motivo de la libertad del capitán de navío de 1.ª Díaz Moreu, acudiremos a la carta que le escribió al contralmirante McNair el 12 de agosto, solicitando su libertad donde dice:

«Excelentísimo Sr. Almirante Superintendente de la Academia Naval.

Mi respetado Almirante: Las noticias recibidas hoy aseguran que se ha firmado los preliminares de paz para cuya aprobación definitiva será necesario el concurso del Parlamento Español al que yo pertenezco como Diputado a Cortes por el distrito de Motril (Granada).

Siendo para mí de importancia capital asistir al Parlamento tan pronto como se convoque, me permito solicitar al Parlamento de los Estados Unidos la autorización necesaria para trasladarme a España conservando desde luego mi carácter de prisionero de guerra ofreciend*o* mi palabra de constituirme nuevamente prisionero en el punto que el Gobierno de los Estados Unidos me designase si estimase en algún momento o por cualquier causa necesaria o solamente conviene mi regreso a los Estados Unidos.

La manera tan digna y caballerosa con que hemos sido tratados, que me complazco en encontrar en esta ocasión para consignar, me animan a dirigirme a V. E. con esta petición que justifica mi posición personal diferente del resto de los prisioneros de guerra...» (17).

El día 16 el secretario interino de Marina, Allen, le comunica a McNair: «Este Gobierno, debe ser entendido, no asume responsabilidad por la transportación (*sic*) o subsistencia del capitán Moreu después de su salida de la Academia Naval» (18).

Desde luego, parece extraño que se salte la cadena de mando del capitán de navío de 1.ª Paredes y del propio almirante Cervera, y por lo que se deduce

---

(13) Ibídem, p. 195.

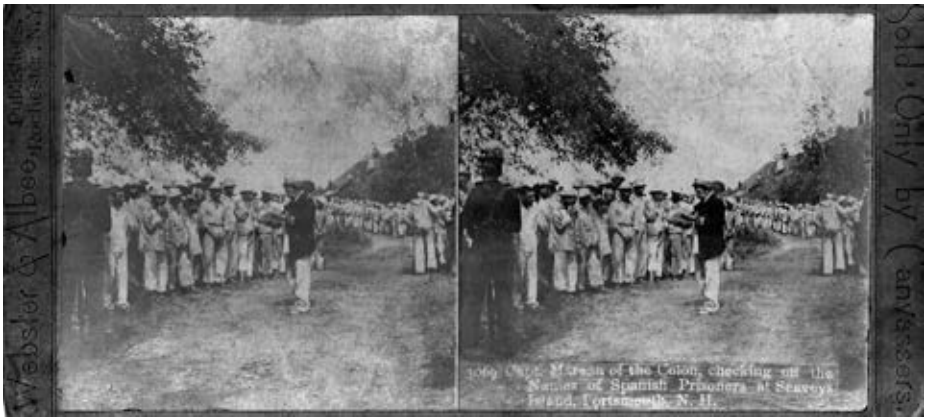
(14) Ibídem, p. 196.

(15) La última frase no está en el impreso.

(16) Ibídem, p. 197.

(17) Gómez y Amador, Luis (2001): *La odisea del Almirante Cervera y su Escuadra*. Biblioteca Nueva. Madrid, pp. 270-271.

(18) Ídem



Otra vista estereoscópica del capitán de navío Díaz Moreu pasando lista en la isla de Seavey a la llegada de las dotaciones.

de su telegrama de respuesta al del día 28 de agosto del ministro de Marina no debía de estar muy conforme.

Partió de Nueva York, y pasó por París rumbo a España. Por noticias de los periódicos se supo que el día 1 de septiembre efectuó unas duras declaraciones contra el ministro de Marina, culpándole de ser el responsable directo de la salida de la escuadra. El día 3 se reunió en Madrid con los ministros de Marina y de Guerra, sin que trascendieran sus conversaciones.

En cuanto al médico de Marina de 1.ª Jurado, de la dotación del *Vizcaya*, existe en el archivo de la Escuela Naval de Annápolis un documento donde el director de la enfermería de la academia, doctor Dixon, informa al superintendente McNair:

«…en vista de la seria condición física de Antonio Jurado, médico de la Armada española, prisionero de guerra confinado en este lugar, me veo obligado a hacer el siguiente informe: él está sufriendo la tisis, la cual está haciendo rápido progreso. Él es una amenaza a la salud no sólo de sus compañeros, sino también de los que estamos atendiéndole a él. Su tos es tan molesta que el sueño de los pacientes en las habitaciones de los enfermos es altamente afectado. De momento él puede viajar, pero en un mes posiblemente no tenga fuerza para hacerlo. El tiene esposa e hijos en España y la esperanza, recién adquirida, de verlos pronto lo ha animado grandemente. Yo recomiendo con firmeza que se sea permitido regresar de inmediato a su propio país» (19).

(19) Ídem

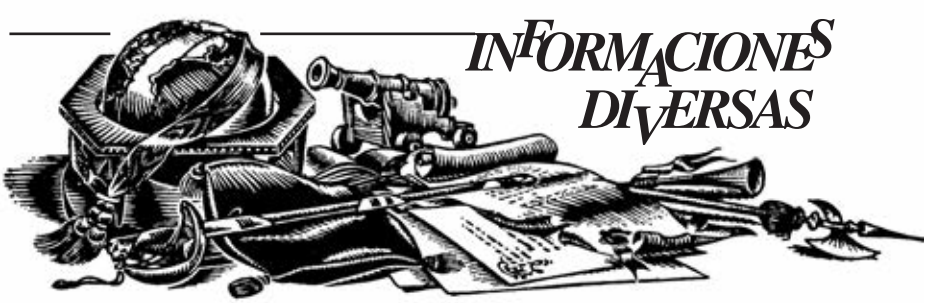
El día 10 de agosto, recibió permiso para regresar a España, lo que hizo a bordo del *Kaiser Wilhem II* el día 20 de agosto, junto con el capellán del *Infanta María Teresa,* José Riera y Senac, saliendo de Nueva York y llegando a Gibraltar.

El 31, los americanos dejan en libertad a nuestras dotaciones y el Almirante se lo comunica al ministro, procediendo a buscar vapores para poder regresar a la patria: «Gobierno americano nos concede libertad incondicional. Procedo á buscar vapores para transporte con arreglo órdenes de V. E.» (20). Como el resto de los españoles, regresaron en el *City of Rome,* aunque algunos decidieron hacerlo por sus propios medios.

Pasados los años, los primeros marinos españoles que volvieron a la Escuela Naval en visita oficial de cortesía tras la guerra fueron los miembros de la dotación del acorazado *Alfonso XIII,* que en 1920 visitó tierras norteamericanas, entrando en Norfolk y organizando una visita a Annápolis. Gracias a las excelentes relaciones con la US Navy, podría ser un buen momento para recuperar parte de nuestra historia.



(20) Ibídem, p. 197.



HACE CIEN AÑOS



Este número de abril de 1914 se inicia con la transcripción de las tres conferencias, que, bajo el título general de *Conferencias sobre el valor material de las Armadas,* pronunció el almirante marqués de Pilares los días 10, 18 y 31 de marzo de 1914. Continúa con el artículo *Influencia de las bajas temperaturas sobre las substancias explosivas,* del capitán de corbeta José Riera y Alemán, extraído de un trabajo publicado por Mrs. Kling y Florentin, al que siguen *Orientaciones más convenientes para la Política Económica de España,* por el teniente de navío Ramón Bullón; *Fire-Control, traducción y comentarios,* extraído de la *Revista Marítima Brazileira* de febrero de 1914, por el teniente de navío Jaime Janer Robinson.

Notas Profesionales de Alemania, Argentina, Austria, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Inglaterra e Italia, elaboradas por la Sección de Información, *Bibliografía* y *Sumario de Revistas* ponen colofón a este número.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza este número de abril de 1964 con la transcripción de la conferencia *El mar, escuela de juventudes*, pronunciada en Barcelona con motivo de la inauguración del II Salón Náutico Internacional por el ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez. Le siguen los artículos: *Las relaciones públicas y la Marina,* por el capitán de navío I. Martel; *¿Nuevo sistema de ascensos o fluidez de las escalas?*, por el capitán de navío R. Noval Fernández; *¿Hacia nuevas estrategias…?,* por el capitán de corbeta J. J. Pérez Aguirre y *Prontuario de logística naval,* por el capitán de corbeta J. Salgado Alba.

Entre los *Temas profesionales* destacamos: *Tablas que calculan la recta de altura,* por el capitán de fragata Moreu Curbera; *La alimentación, en general,* por el teniente de máquinas G. Torres Viqueira y *Las riquezas de las profundidades oceánicas* por Walter Fowler.

Le siguen *Historias de la mar,* con el artículo *El cabo de mar Esteban Fradera,* elaborado por Juan B. Robert, vocal del Patronato del Museo Naval, y *Miscelánea.*

Entre las *Informaciones Diversas* destacamos: *El Ministro de Marina inauguró el II Salón Náutico Internacional de Barcelona,* por M. Ramírez Gabarrús; *Depósito de la Bandera de la Base Naval de Baleares en la Estación Naval de Sóller; Acuerdo de cooperación pesquera entre España y Mauritania,* por Alberto Ullastres, ministro de Comercio español, y el doctor Ba Bocca Alpha, ministro de Finanzas, Trabajo y Asuntos Económicos de la República Islámica de Mauritania.

Finaliza el número del mes de abril con el *Noticiario* y *Libros y Revistas.*

J. S. C.



Tu regere imperio fluctus, hispane memento
(Puerta del mar del arsenal de La Carraca)

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO
EFEMÉRIDES DE ABRIL

Día Año

1 1528.—Jorge de Alvarado, gobernador en funciones de Guatemala, envía una segunda expedición colonizadora a Cuscatlán. En esta fecha, el capitán Diego de Alvarado refunda por segunda vez la villa de San Salvador, al sudoeste de Suchitoto.

2 1502.—En este fecha, Colón, antes de partir en su cuarto y último viaje a las Indias, escribe a la banca San Jorge de Génova y también a su hijo Diego, recordándoles utilizar cuanto le pertenecía en Santo Domingo y velar por Beatriz Enríquez, su amante cordobesa.

3 1573.—Estando de gobernador interino del Río de la Plata Martín Suárez de Toledo, en esta fecha designa al conquistador Juan de Garay al mando de la armada y los hombres de tierra que van a confluir sobre el nuevo asentamiento de Santa Fe.

4 1796.—La actual catedral de Panamá es solemnemente consagrada en esta fecha por el obispo Remigio de la Santa y Ortega.

5 1557.—Muerto Valdivia, pugnaban por la gobernación de Chile los conquistadores Francisco de Villagra y Francisco de Aguirre. El virrey del Perú otorgó la gobernación a su hijo García Hurtado de Mendoza, quien, en esta fecha, llega con su numerosa expedición marítima a la ciudad de Arica, camino de Chile.

6 1781.—José Gabriel Condorcanqui, Túpac Amaru II, irradió su rebeldía indígena en la región cusqueña y pueña, incursionando en territorios del Virreinato de Buenos Aires. En esta fecha el rebelde indígena es derrotado en Tinta.

7 1606.—La expedición de Pedro Fernández de Quirós por el Pacífico descubre en esta fecha la isla de Nuestra Señora del Socorro, Taumako en las islas Duff.

8 1518.—La expedición por el golfo de México, mandada por Juan de Grijalva, pariente del gobernador de Cuba Diego Velásquez de Cuéllar, navega por estas fechas explorando las costas de la península de Yucatán.

9 1548.—En esta fecha, las tropas del comisionado real Pedro de La Gasca, al mando de Diego Centeno, derrotan en la batalla de Jaquijahuana a las tropas rebeldes de Gonzalo Pizarro y Francisco de Carvajal.

10 1565.—En este día, el gobernador García de Castro envía una carta a la Real Audiencia de Charcas advirtiendo que existe una confederación de los chiriguanos, calchaquíes, humahuacas y chichas contra los españoles.

11 1817.—En la provincia de la Guayana tiene lugar, en esta fecha, la batalla de San Félix, en la que las tropas realistas, al mando de La Torre, son derrotadas por los independentistas.

12 1539.—En esta fecha tuvo lugar en ciudad de Cuzco el nacimiento del inca Garcilaso de la Vega, escritor e historiador peruano, hijo del conquistador Sebastián Garcilaso de la Vega y de la princesa inca Isabel Chimpu Ocllo.

13 1534.—Por estas fechas, el gobernador del Perú Francisco Pizarro visita la provincia del Collao, región que rodea el lago Titicaca, fijando su residencia en el pueblo de Chuquiabo. Allí lo fue a visitar Pedro de Valdivia, solicitándole la conquista de Chile conforme a las capitulaciones que le había hecho el rey Felipe II.

14 1579.—El conquistador y colonizador español Juan de Garay, al frente de una expedición marítima, sale en este día de la Asunción, por el río Paraná, para buscar el asentamiento donde fundar una nueva ciudad.

15 1556.—A mediados de este mes, el conquistador español Juan Jufré regresa a la ciudad de Santiago de Chile después de castigar a los rebeldes indios del Maule.

16 1550.—En esta fecha se crea en la ciudad de Lima el Juzgado General de Ultramarinos e Intestados, también denominado Juzgado Mayor de Bienes de Difuntos, creado para administrar los bienes intestados y de aquellos cuyos parientes vivían en España.

17 1549.—El capitán español Diego Palomino al frente de una expedición llega al río Chuquimayo para visitar e informar de las actuales provincias de San Ignacio, Jaén, Utcubamba y Bagua, en el actual Departamento de Amazonas (Perú).

18 1530.—El conquistador español Cristóbal de Oñate, a las órdenes de Nuño Beltrán de Guzmán, funda, representando a su hermano Juan de Oñate, la villa del Espíritu Santo en la región indígena de Nochixtlán, en los actuales estados de Jalisco y Zacatecas.

19 1549.—Por sus méritos, Pedro de Valdivia es confirmado por el representante de la Corona, el canónigo Pedro de La Gasca, como gobernador de Chile, ordenándole que Inés Suárez fuera desposada con un vecino de su elección. En esta fecha, cumpliendo esas instrucciones, ordena el matrimonio de su amante Inés Suárez con el capitán Rodrigo de Quiroga.

20 1538.—En esta fecha, el conquistador español Hernando de Soto logró de la Corona de Castilla una capitulación por la que se le nombra gobernador de Cuba y adelantado de La Florida.

21 1493.—Colón llega a Barcelona, donde fue recibido por los Reyes Católicos como un héroe, permitiéndole sentarse en su presencia y cabalgar junto a ellos durante el recorrido por dicha ciudad. Estas distinciones reales eran consideradas muestras de gran afecto y honor entre los españoles.

22 1525.—Hernán Cortés envió a Cristóbal de Olid, uno de sus más destacados lugartenientes, a la conquista de Honduras. Enterado Cortés de la traición de Olid, él mismo se puso al frente de una expedición hacia Honduras con la intención de castigar su traición, partiendo hacia las Higueras por estas fechas.

23 1557.—García Hurtado de Mendoza, nombrado gobernador de Chile por su padre el virrey del Perú, Andrés Hurtado, llega en esta fecha a la ciudad de La Serena acompañado por un numeroso ejército armado con arcabuces y cañones, vestidos con armaduras y penachos de plumas. Desde entonces se les llamó los «emplumados».

24 1516.—El testamento del rey Fernando el Católico estipulaba que tras su muerte, y hasta que el príncipe Carlos llegase a España, el cardenal Cisneros desempeñaría de nuevo la regencia de Castilla. En esta fecha, Cisneros cesa al obispo Juan Rodríguez Fonseca al frente de la Secretaría de Indias.

25 1494.—Colón, en su segundo viaje a las Indias, decide explorar la costa de Cuba sin saber con seguridad si se trataba de una isla o de tierra firme. En este día llega con sus tres naves a la isla de la Tortuga.

26 1536.—Por estas fechas, el rebelde Manco Inca y sus capitanes juran en el pueblo de Calca luchar hasta la muerte para echar a los españoles del Perú.

27 1606.—Fallecido en la ciudad peruana de Saña Toribio de Mogrovejo, segundo arzobispo de Lima que desempeñó su cargo durante 25 años, en esta fecha fueron trasladados sus restos hasta la Ciudad de los Reyes, donde son depositados en su catedral.

28 1550.—En esta fecha, tropas reunidas por Pedro de La Gasca y el gobernador de Panamá, Sancho Clavijo, derrotan a los rebeldes hermanos Contreras que habían tomado la ciudad de Panamá y se habían apoderado de parte del tesoro real.

29 1494.—En este día sale Hojeda de la Isabela con 300 colonos hacia el fuerte de Santo Tomás para comenzar el asentamiento en dicho lugar.

30 1530.—Después de su estancia en España, el conquistador Hernán Cortés regresa a la Nueva España, donde tuvo que enfrentarse a nuevas investigaciones sobre sus actividades, pleiteó contra la Audiencia y contra el virrey Antonio de Mendoza.

CAPITÁN JIM



LIMPIEZA Á BORDO.—*El cuidado más minucioso preside en todo cuanto atañe á la conservación y pulimiento de los instrumentos de precisión y demás aparatos y objetos de metal, los que son objeto de atención constante y asidua. Nuestro grabado figura el momento en que varios individuos están limpiando los aparatos del puente, donde hay el señor oficial del cuarto y los timoneles de servicio.* (Autotipia Alía Plana).

VIEJA FOTO



Fotografía de una práctica de tiro con el cañón 08/45 del submarino *G-7*. El táctico es el alférez de navío Peñuelas. Fecha desconocida. (Foto: proporcionada por Javier Peñuelas González).

MARINOGRAMA NÚMERO 489

Por TAL

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

Un poema sobre la mar; al final el nombre del autor.

MARINOGRAMA NÚMERO 490

Por TAL

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

De *Honra sin barcos*, Antonio de Madariaga S. J.

DEFINICIONES

Palabras

A.—Org.: guardacostas de la Armada española de 360 t de desplazamiento botado en 1948. Prestó durante varios años servicio para prácticas de los alumnos de la Escuela Naval Militar. Su nombre era el de una estrella de la constelación del Can Menor

B.—Org.: destructor de la Armada española de 1.650 t de desplazamiento, botado en 1947. Llevaba el nombre de un capitán general de la Real Armada española 96 17 105 34 59 55 2

C.—Org.: buque de bandera moldava, tipo Ro-Ro, en servicio activo en la actualidad, que lleva el nombre del llamado *Héroe de la Dulce Francia* 5 22 37 68 94

D.—Org.: crucero protegido de segunda clase de la Armada española de 5.590 t de desplazamiento, botado en 1920. Su nombre era el de una región española 83 99 66 9 13 44 40

E.—Org.: barco de transporte frigorífico abanderado en Noruega y construido en 1961. Su nombre evoca un objeto del firmamento 4 12 51 18 24 88 72

7 73 39 27 28 21 95 20

DEFINICIONES	Palabras
F.—Org.: el nombre, en gallego, de este santo lo llevan varias embarcaciones de pesca y recreo matriculadas en las distintas provincias marítimas de la región gallega. Una canción muy popular relaciona a este santo con el río Lerez	___ ___ ___ ___ ___ ___ 75 89 45 14 100 47
G.—Org.: fragata rápida de la Armada española, de 1.542 t de desplazamiento, que formaba parte de una serie de nueve. Fue botada en 1951, y su nombre indica atrevido, resuelto	___ ___ ___ ___ ___ 15 10 26 92 36
H.—Org.: buque escuela de la Armada española, de 2.757 t de desplazamiento botado en 1896 en Glasgow, en donde se conserva como museo. A lo largo de su dilatada vida activa recibió también los nombres de *Glenlee, Islamount* y *Clarastella*. El nombre que preguntamos evoca el de una nereida de la mitología griega	___ ___ ___ ___ ___ ___ ___ 25 33 8 50 84 102 85
I.—Org.: navío de 60 cañones de la Armada española, construido en la ciudad italiana que le da nombre en 1730	___ ___ ___ ___ ___ ___ ___ 49 65 42 74 30 69 63
J.—Org.: buque hidrográfico de la Armada española, de 360 t de desplazamiento, botado en La Carraca en 1973 y dado de baja recientemente. Llevaba el nombre de una estrella situada en el supuesto pie izquierdo de la figura del cazador Orión.	___ ___ ___ ___ ___ 76 52 71 62 29
K.—Org.: destructor de la Armada española de 1.164 t de desplazamiento, botado en 1922, que llevaba el nombre de un capitán de navío de la Real Armada Española, caballero de la Orden de Santiago	___ ___ ___ ___ ___ ___ 58 32 19 82 6 60
L.—Org.: portaaeronaves de la Armada española, de 12.400 t de desplazamiento, botado en 1901, que llevaba el nombre de un héroe mitológico.	___ ___ ___ ___ ___ ___ 61 31 64 67 38 97
M.—Org.: fragata de la Armada española adquirida en el extranjero en 1797, que portaba 34 cañones. Su nombre es el de un personaje de la mitología griega, hija de Menelao y Helena	___ ___ ___ ___ ___ ___ ___ ___ 35 77 70 11 101 43 91 90
N.—Org.: fragata de la Armada española adquirida en el extranjero en 1797, que portaba 34 cañones. Su nombre es el de un personaje de la mitología griega, hija de Menelao y Helena	___ ___ ___ ___ ___ 104 81 46 53 56
O.—Org.: este buque de la flota mercante británica se vio envuelto en un ataque del corsario alemán Grief en febrero de 1916. Fue hundido por el mercante armado *Andes*.	___ ___ ___ ___ ___ 78 93 86 41 48
P.—Org.: buque ruso que fue uno de los cuatro que confirmaron la recepción del SOS del *Titanic*	___ ___ ___ ___ ___ 16 79 54 103 23
Q.—Org.: transporte de la Armada española, construido en Ferrol, en fecha desconocida de finales del siglo XIX, y que llevaba el nombre de una isla filipina.	___ ___ ___ ___ 98 1 80 87
R.—Org.: letra que denominaba a todos los submarinos operados por Alemania en la Segunda Guerra Mundial	___ 3
S.—Org.: en la numeral de cierta clase de buques de guerra de cierto porte	___ 57

La solución al *Marinograma* correspondiente al mes de marzo número 489 en página 527.

SUSCRÍBASE A

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

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

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

Nombre _____ Primer apellido _____ Segundo apellido _____

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

Ciudad _____ Provincia _____ Teléfono _____

Correo electrónico _____

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD | OFICINA | DC | N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

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



PAÑOL DEL ESPAÑOL

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

PASANDO REVISTA DE POLICÍA (III)

Piensa que quien te escucha
es, como mínimo, tan inteligente como tú.

Fernando Sanfernando.

Respetado lector: me llama poderosamente la atención la cantidad de sorpresas con las que suelo toparme cada vez que consulto el *Diccionario* académico. Y un chaparrón de ellas se produjo como consecuencia de una interesante conversación que sostuve hace unos días con un muy buen amigo, cristiano convencido como yo, cuyo nombre no estoy autorizado a desvelar. Íbamos a bordo de su coche, camino del Arsenal de Cádiz (1) donde ambos estamos destinados, y en ese cuarto de hora escaso surgió el tema de la ciclogénesis explosiva que nos asoló durante las pasadas Navidades.

—Esto de la ciclogénesis —le dije, más o menos con estas palabras— es como lo de la prima de riesgo: no sabía lo que era hasta que algún meteorólogo soltó ese improperio en la televisión.

—Bueno, algo se habló en los medios de comunicación hace un tiempo cuando cayó la

(1) El Arsenal de La Carraca se llama ahora Arsenal de Cádiz, siguiendo aguas a la denominación toponímica de los arsenales de Ferrol y Cartagena. Yo, humildemente, amparándome en la tradición histórica, hubiese preferido respetar el nombre de La Carraca, porque así se venía llamando desde la segunda mitad del siglo XVIII.

última gota fría sobre la costa levantina. —Me contestó.

Vale, admito que se llame ciclogénesis, con el significado de *génesis o generación de un ciclón*, aunque el término no esté registrado en el *Diccionario* académico (como tantos otros vocablos técnicos), pero cuando escuché que la susodicha era calificada de *explosiva*, reconozco que sufrí un acceso de pánico ante la inminencia de la hecatombe que se nos venía encima. Gracias a Dios, enseguida comprendí que estábamos hablando de temporales, fuertes aguaceros, chaparrones, turbiones, etc., que nada tienen que ver con la trilita o la nitroglicerina, aunque el día de Navidad del pasado año, durante una manifestación ciclogenética, un incendio ocasionado por un rayo destrozase el santuario de *A Virge da Barca* en el municipio coruñés de Muxía, allá en Finisterre en *a Costa da Morte*, y lo que es peor, esas tempestades provocasen varias muertes.

—No sé por qué los hombres (2) del tiempo —continuó mi amigo— dicen que en la mar se producen *aguaceros*, pero cuando la lluvia se manifiesta en tierra suelen referirse a ella llamándole *chubasco*.

—¡Ah, sí! No había caído en eso —le contesté—. Ya me has picado con el aguijón de la curiosidad. Tal vez haya un matiz que distinga los aguaceros de los chubascos. Buscaré en los diccionarios.

Según el DRAE, un *aguacero* es una «lluvia repentina, abundante, impetuosa y de poca duración». Por otro lado, la primera acepción de *chubasco* es «chaparrón o aguacero con mucho viento», pero en la tercera entrada (la marina, pues aparece con la abreviatura Mar.) dice: «nubarrón oscuro y cargado de humedad que se presenta en el horizonte repentinamente; empujado por un viento fuerte puede resolverse en agua o viento». O sea, un *aguacero* asegura la lluvia, pero un *chubasco* —en la mar— se presenta como un nubarrón que no tiene por qué descargarse necesariamente en lluvia, pues podría resolverse solo con viento. Ahí está el matiz que desde hoy hago el propósito de mantener arranchado correctamente en mi pañol del español.

Sin embargo, me gustaría que los marinos empleásemos con más frecuencia el vocablo *turbión,* que según el DRAE procede de *turbio* y se refiere a un «aguacero con viento fuerte, que viene repentinamente y dura poco». Obsérvese que en el significado de *aguacero* expuesto más arriba no se dice que tenga que estar acompañado de viento; por lo tanto, un turbión es un aguacero, pero un aguacero no tiene por qué ser un turbión.

La consulta del DRAE siempre me hace aprender otros detalles curiosos. Por ejemplo, en la edición XXII (no así en la XXI), el vocablo *aguacero* se completa con una llamada a la frase «bigotes de aguacero», empleada en México para referirse a los bigotes que caen por los lados de los labios. Además, *aguacero* procede de *aguaza,* cuyos significados son: «1. Humor acuoso que se produce en algunos tumores de los animales. 2. Humor que destilan algunas plantas y frutos».

Otra observación interesante —que también ignoraba— es que *chaparrón* es una voz onomatopéyica. ¡Es verdad!, basta pronunciarla para darse cuenta de este matiz. También me llama la atención que *chubasco* se escriba con b aunque proceda del portugués *chuva* (lluvia).

Hay más acepciones para estas palabras registradas en el DRAE con la abreviatura fig. (figurado) que no tienen nada que ver con la meteorología o la mar. Así, un *chubasco* también es una «adversidad o contratiempo transitorios, pero que entorpecen o malogran algún designio»; un *turbión* tiene otros dos significados: «1. Multitud de cosas que caen de golpe, llevando tras sí lo que encuentran. 2. Multitud de cosas que vienen juntas y violentamente y ofenden y lastiman»; un *aguacero* es un conjunto de «sucesos y cosas molestas, como golpes, improperios, etc., que en gran cantidad caen sobre una persona»; y un *chaparrón* significa también «abundancia o muchedumbre de cosas» (en el primer párrafo tuve suerte porque, sin saberlo,

(2) Tentado estoy de poner «los hombres (y las mujeres) del tiempo…», pero mi amigo cometió el pecado capital de citar solo a los hombres, por aquello de que los que casi pertenecemos a la generación de Mariano Medina estábamos acostumbrados a que el hombre del tiempo fuese siempre un varón.

empleé correctamente esta acepción). En Andalucía, Cuba, Honduras y Puerto Rico también se usa *chaparrón* con el significado de «riña, regaño, reprimenda».

Propugnar

Unos párrafos más arriba propugné emplear con más frecuencia el vocablo *turbión*. Vaya, vaya, acabo de caer en la cuenta de que hasta hace muy poco tiempo tenía la duda sobre si debería haber escrito «propugné *por* emplear…». Tal como puede leer, paciente lector, el estado de policía de mi pañol del español era, es, deplorable.

Propugnar significa según el DRAE «defender, amparar». Se trata de un verbo transitivo que, por tanto, debe gestionar su complemento directo propugnando *algo*, es decir, no va seguido de la preposición *por*; o sea, «se propugna algo que se defiende», y no se propugna por algo. Probablemente, el uso fraudulento de la preposición *por* se deba a la influencia de la construcción *abogar por* de significado similar. Creo que el siguiente ejemplo aporta luz: «Debido al mal tiempo, el oficial de maniobra propugnó por tomar rizos al aparejo». Aunque nos cueste un poco acostumbrarnos, la redacción correcta sería «… el oficial de maniobra propugnó tomar rizos…». También hubiésemos podido decir «…el oficial de maniobra abogó por tomar rizos…».

Injerencia

No pocas veces me hago la pregunta sobre si me estoy metiendo en camisa de once varas (3) cuando me inmiscuyo en el territorio de otros profesionales, como acabo de hacer antes hablando de aspectos relacionados con la meteorología. Espero que mis observaciones lexicográficas no supongan una injerencia en sus competencias.

Por cierto, hablando de injerencias, gracias a que el procesador de textos me avisa, no cometo el error de escribir *ingerencia* con g en vez de j. Menos mal, porque *ingerencia* es un palabro que no está registrado en el DRAE, y siempre estoy pecando porque tengo que hacer un esfuerzo para no confundir *ingerir* con *injerir*. Me consuelo, respetado lector, porque muchos me confiesan que están aquejados del mismo mal, aunque ya se sabe que mal de muchos…

Ingerir (del latín *ingerere*) significa «introducir por la boca la comida, bebida o medicamentos», mientras que *injerir* (del latín *inserere*) tiene cuatro acepciones «1. Injertar plantas. 2. Meter una cosa en otra. 3. Introducir en un escrito una palabra, nota, texto, etc. 4. Entremeterse, introducirse en una dependencia o negocio». La cuarta es a la que nos estamos refiriendo.

Hasta en latín solo se diferencian en una letra. Por lo tanto, salvo que al comer confundamos la boca con una dependencia o negocio, no estaremos cometiendo una injerencia en las competencias profesionales de los estomatólogos.

En definitiva, aguacero si llueve, chubasco si no llueve, y propugno turbión sin que esto suponga una injerencia. ¡Menudo chaparrón!

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES

(Ing.)

(3) Según Néstor Luján, «meterse en camisa de once varas» es un dicho que procede de una tradición de la Edad Media cuando, como parte de la ceremonia de adopción de un hijo, se metía al niño por una manga muy ancha de una camisa y se le hacía salir por el cuello, simulando un parto. La camisa debía ser enorme, quizás de once varas (unos nueve metros). Empezó a usarse el refrán si el niño salía rebelde o pendenciero.

Según el DRAE el proverbio significa «inmiscuirse en lo que no le incumbe o no le importa», pero hoy, en el lenguaje coloquial, su sentido es meterse en algo que nos viene muy grande (de ahí el tamaño de la camisa) o emprender una actividad para la cual no estamos muy cualificados o que nos supera y que tiene muchas probabilidades de salir mal. Por cierto, se dice meterse en camisa de once varas, con camisa en singular. No en camisas.

Contramaestre. (Ilustraciones de Cusachs).





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, p. 90.

24.855.—Aunque un poco tarde…

Durante la sesión de tarde del Congreso del día 25 de enero de 1915, el ministro de la Marina, Augusto Miranda, intervino ante los diputados y leyó un proyecto de ley que, como bien titularía el redactor de la publicación *El Siglo Futuro* que recogía la noticia, suponía la «Reparación de una enorme injusticia».

Dicho proyecto decía: «Artículo único. Se concede a doña Carmen Cancio y Rodríguez, viuda del que fue teniente de navío D. Isaac Peral y Caballero, la pensión vitalicia de 5.000 pesetas, para sí y sus hijos. Esta pensión será compatible con la que las leyes señalan a las viudas e hijos de los oficiales de la Marina Española».

J. Y. G.


Teniente de navío Isaac Peral.

24.856.—El *Vasa*



El *Vasa* estaba destinado a ser el buque insignia de la flota de Suecia, su mayor y mejor navío de guerra, y en su construcción prevaleció la idea de que constituyera un símbolo nacional y un reflejo de su soberano, Gustavo Adolfo II Vasa, no en vano llevaba el nombre de la dinastía reinante. Iniciada su construcción el rey ordenó que le montaran otra fila de cañones, obligando a los constructores a modificar el proyecto y buscar una solución para la estabilidad del buque.

El *Vasa* fue puesto en servicio en 1628, y en su viaje inaugural, el día 10 de agosto, cuando estaba a unos trescientos metros fuera del puerto de Estocolmo, una repentina y fuerte racha de viento lo escoró y comenzó a inundarse. El hundimiento se produjo en poco tiempo y perecieron más de treinta hombres de los doscientos que componían su dotación. El desastre fue presenciado por multitud de ciudadanos y se convirtió en una vergüenza nacional.



El *Vasa*. (Foto: *www foroxerbar com).*

La obra muerta estaba muy sobrecargada de peso (cañones, esculturas, escudos, adornos...) y la solución adoptada por los constructores, aumentando el lastre, no evitó su inestabilidad.

Pocas décadas después, en los años 60 de ese siglo, un buceador sueco localizó el pecio y, valiéndose de una campana de buzo y otros elementos rudimentarios, consiguió recuperar 61 cañones de bronce.

En el año 1961 el buque fue rescatado del fondo fangoso y, aunque habían transcurrido 333 años, su casco estaba relativamente intacto porque la baja salinidad de las aguas del Báltico propicia la ausencia de moluscos xilófagos. Después de varios años dedicados a su restauración, en 1981 el Gobierno sueco decidió construirle un museo en Estocolmo, que fue inaugurado oficialmente el 15 de junio de 1990.

Este museo constituye el foco turístico más visitado de Escandinavia. El buque presenta un aspecto impecable y es admirable su magnificencia; también están expuestos numerosos objetos, prendas y piezas recuperadas del naufragio. Es muy interesante el documental que se proyecta de los trabajos realizados para recuperar el buque hundido.

En principio resulta paradójico que un buque, evidente fracaso de la arquitectura naval de la época, haya llegado a ser un valioso objeto de museo, pero se comprende inmediatamente al contemplarlo, al sentir la sensación de estar ante una obra de arte digna de ser admirada.

J. J. P. C.

24.857.—Medalla homenaje a Isaac Peral



En el verano de 1890, la numerosa colonia de españoles residentes en la localidad costera argentina de Necochea organizó una serie de actos para homenajear desde la distancia a Issac Peral por el invento de su submarino. Como colofón a esos actos, que durarían varios días, mandaron incluso acuñar en bronce una medalla cuyos beneficios de venta querían hacer llegar a Peral para que sirviera de ayuda económica al inventor, a quien ya empezaban a fallarle en aquellas fechas las ayudas oficiales. La medalla, de 32 milímetros de diámetro, lleva en su anverso la imagen del inventor sobre la cubierta del submarino, sosteniendo desplegada al viento una bandera española de grandes proporciones. Sobre la línea del horizonte, un sol naciente y varios buques, con la ciudad de



Medalla Necochea (reverso).



Medalla Necochea (anverso).

Cádiz como fondo, coronado por la leyenda «HONOR A ISAAC PERAL». En la parte inferior izquierda, lleva la firma del grabador, J. Domingo. En el reverso, la leyenda «LOS ESPAÑOLES EN NECOCHEA, 3 AGOSTO 1890». Esta medalla, de la que creemos no se tenía constancia, pues no figura en ningún catálogo conocido, apareció recientemente entre los múltiples objetos de la trastienda de un anticuario de Buenos Aires y, realmente a la vista de ella, habría que preguntarse cuántas sorpresas más referentes a la Armada española o a alguno de sus miembros permanecen aún ocultas a pesar de los años, como por ejemplo en este caso concreto, que ha tenido que transcurrir bastante más de un siglo para que saliera a la luz.

D. Q. C.

24.858.—Torpedos



La enorme atracción que las cosas de la mar y lo náutico suelen ejercer en la gente de tierra adentro propicia que sean muchos los modismos, locuciones y frases hechas de procedencia marinera que han enraizado en el habla popular con tanta fuerza que, a veces, cuando los empleamos, ni nos percatamos de su procedencia.

El DRAE dice que la voz *torpedar* significa «batir con torpedos». Y en una segunda acepción añade que es «hacer fracasar un asunto o un proyecto».

El *torpedo* es un arma submarina explosiva autopropulsada y con sistema propio de dirección, que se puede lanzar desde un submarino en inmersión o desde un buque de superficie, y que siempre impacta en el buque enemigo por debajo del agua, esto es, actuando sobre cualquier parte del casco comprendida entre la quilla y la línea de flotación.

Ignoro por qué razón aquellos que utilizan la voz *torpedear* con la segunda acepción, esto es, para indicar que se intenta dificultar, entorpecer, hacer la contra a alguien, especialmente con disimulo, a la manera como los submarinos atacan a los buques enemigos, siempre se empeñan en lanzar el torpedo justamente contra la línea de flotación.

No es preciso tanta puntería. El impacto en cualquier parte del casco, por debajo de esa línea, resultaría suficiente para lograr el efecto destructor perseguido.

M. R. B.

24.859.—Un par de refranes con supersticiones acerca del navegar



«En martes, ni te cases ni te embarques» es un mítico refrán muy conocido, y peor aún si el martes es día 13. El motivo es que ese día de la semana estaba dedicado a Marte, el dios de la guerra entre los romanos, y el 13 era un número maléfico, por estar asociado o coincidir con elementos poco aconsejables y de mala suerte en muchas religiones, incluso en la cristiana. Piénsese solamente que en la Última Cena participaban Jesús y los 12 apóstoles, siendo atribuido el 13 a Judas. Entre los anglosajones, el día malo es el viernes.

«Ir a la guerra, navegar y casar no se puede aconsejar». Aunque el refrán es partidario de que nada de lo dicho en él se pueda aconsejar, en la vida real todo lo contrario es perfectamente válido. Depende de la razón o motivo en los dos primeros casos y de si la media naranja con la que uno va a compartir su vida es realmente la adecuada, en el tercero.

L. C. R.

24.860.—Iglesia parroquial



En 1811, la iglesia parroquial de San Julián, en Ferrol, era también la parroquia castrense, y allí ejercía sus labores el capellán castrense, en aquellos tiempos don José Rubio. Pero por razones que sería largo relatar, el presbítero sacristán mayor de la parroquia, don José Gómez, no le prestaba la debida colaboración, especialmente le dificultaba el uso de los ornamentos sagrados. Intervino el Ayuntamiento reprochándole al presbítero sacristán su conducta, pues según un



Iglesia parroquial de San Julián, Ferrol.

concordato que estaba en vigor, firmado entre el Ayuntamiento y el obispo de Mondoñedo, a cuya diócesis pertenecía Ferrol, en el capítulo sexto debía franquear al cura castrense «los ornatos que necesite con la propia igualdad que al cura de la parroquia». También el obispo de Mondoñedo, en esa línea, dirigió un oficio al Ayuntamiento indicando que «al párroco castrense se le dé ornato en la iglesia parroquial, pero que no sea siempre el más excelente, y suntuoso, bastando que sea de los decentes para que quede distinguido».

P. G. F.





Trozo de Visita y Registro de la fragata *Almirante Juan de Borbón* embarcando en la rhib para efectuar un ejercicio de *boarding*. (Foto: J. I. del Moral Rodríguez).



ESCUDOS DE LA ARMADA



LHD *Juan Carlos I*

Escudo cuartelado: primero, de gules, con un castillo de oro, almenado de tres almenas y donjonado de tres torres, cada una con tres almenas de lo mismo, mazonado de sable y aclarado de azur, que es de Castilla; segundo, de plata, con un león rampante de gules, coronado de oro, lampasado de los mismo, que es de León; tercero, de oro, con cuatro palos de gules, que es de Aragón; cuarto, de gules, con una cadena de oro puesta en orla, en cruz y en aspa, con un punto de sinople en abismo, que es de Navarra; entado en punta, de plata, con una granada al natural rajada de gules, sostenida, tallada y hojada de dos hojas de sinople, que es de Granada. En escusón de azur y fileteado de gules, tres flores de lis de oro, que es de Borbón.

Lleva acolada al escudo la cruz roja de Borgoña y, a diestra y siniestra de la punta del mismo, el yugo de gules en su posición natural con cintas de los mismo, y el haz de cinco flechas de gules, con puntas hacia abajo y cintas de lo mismo.



El todo rodeado del Toisón de Oro y rematado de corona del mismo metal y pedrería, con ocho florones, visibles cinco, y ocho perlas intercaladas, cerradas con ocho diademas guarnecidas también de perlas y rematadas con una cruz sobre un globo, que es la Real de España.

Antecedentes históricos

El *Juan Carlos I* tiene el honor de llevar el nombre de S. M. y, por tanto, de disponer como divisa del escudo de armas del Rey.

El escudo de armas del Rey de España se describe en la regla número 1 del título II de Real Decreto 1511/1977, de 21 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Banderas y Estandartes, Guiones, Insignias y Distintivos. El escudo, que es el propio Escudo de España, recoge en sus cuarteles la referencia a los antiguos reinos: Castilla, León, Aragón y Navarra, con Granada en punta.

En el escusón central figuran las tres flores de lis, símbolo de la rama de los Anjou de la casa de Borbón, la actual dinastía reinante en España.

Lleva acolada al escudo la cruz roja o aspa de Borgoña, también conocida como Cruz de San Andrés. Este emblema ha sido incluido en los escudos de armas y en las banderas de España, tanto de tierra como de mar, desde 1506, época de su introducción con la «Guardia Borgoñona» de Felipe el Hermoso, hasta nuestros días, donde todavía es un elemento importante, no solo en el Escudo de Armas del Rey de España, sino en los estandartes, banderas, banderines, guiones y pendones de nuestras Fuerzas Armadas.

A diestra y siniestra, lleva el yugo y las flechas, símbolos particulares de los Reyes Católicos, el yugo del rey Fernando y las flechas de la reina Isabel, queriendo significar con ellos la unión de los reinos.

Todo ello va rodeado de la insigne Orden del Toisón de Oro, orden de caballería fundada en 1429 por el duque de Borgoña y conde de Flandes, Felipe III de Borgoña. Es una de las órdenes de caballería más prestigiosas y antiguas de Europa, y está muy ligada a la dinastía de los Habsburgo y a las coronas de Austria y España, donde nuestro Rey, Juan Carlos I, es el gran maestre de la Orden, y como tal tiene el derecho a otorgar el Toisón de Oro.



ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY Y *EL PRINCIPITO*

Un accidente en la mar

Hace 70 años desaparecía en la mar el escritor francés Antoine Marie Jean-Baptiste Roger de Saint-Exupéry, famoso entre otras cosas por haber sido el autor de la obra *El Principito*. Había despegado a los mandos de un avión *P-38* para efectuar una misión de reconocimiento y nunca se volvió a saber de él. Posteriormente fueron encontrados restos de un avión en el fondo del mar al sur de Marsella, que hace 10 años fueron certificados como pertenecientes al *P-38* de Saint-Exupéry.

Estos hechos me dan pie para hacer una crónica filatélica del escritor y su obra *El Principito*, ya que aunque no tienen relación directa con la mar, fue allí donde desapareció, la mar fue su mortaja, y su efigie y escenas del protagonista de *El Principito* aparecen en gran cantidad de sellos de correos.

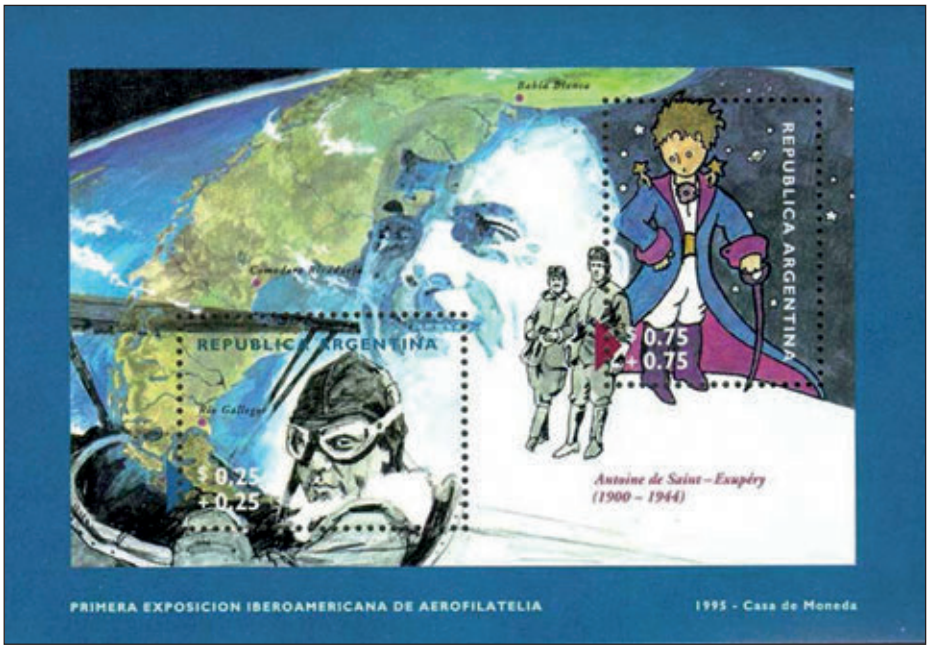
Antoine de Saint-Exupéry

Nació en Lyon, Francia, el 29 de junio de 1900. Era el tercero de cinco hermanos de una familia de la aristocracia. Perdió a su padre cuando tenía cuatro años, vivió muy apegado a su madre y tuvo una infancia feliz. Desde niño se interesó por la mecánica, estudió en colegios católicos e intentó entrar en la Escuela Naval francesa, pero no lo consiguió y se apuntó a Bellas Artes. Hizo el servicio militar en Aviación, aprendiendo a pilotar, desempeñó varios oficios y comenzó a entrar en contacto con el ambiente literario.



Saint-Exupéry y El Principito en un sello emitido por Bulgaria en 2000.

En 1926 publicó la novela corta *El aviador* y consiguió un trabajo como piloto de aviones. Y mientras desempeñaba su trabajo en diferentes lugares y continuaba con su



Saint-Exupéry en su avión y El Principito en una hoja bloque de Argentina emitida en 1995.

afición a escribir, se metía más de lleno en los ámbitos literarios y publicaba nuevas novelas.



El Principito y su universo en un sello emitido por Croacia en 1994.

Voló como piloto de pruebas, y en diferentes ocasiones trató de establecer récords; también sufrió algunos accidentes, como uno en el Sáhara en 1935 y otro en Guatemala en 1938. Hizo reportajes y escribió artículos para revistas.

En el accidente del Sáhara, Saint-Exupéry pilotaba un *Caudron C-630 Simoun* en vuelo de París a Saigón, llevando como navegante a Andre Prevot. Trataba de hacerlo en menos tiempo del conseguido por otros, intentando ganar un premio de 150.000 francos. Pero cuando llevaba poco más de 19 horas y media de vuelo, el 30 de diciembre de 1935, por una avería tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en la zona de Libia del desierto del Sáhara, sin posibilidad de reparar su aparato y con escasos víveres y agua para la supervivencia. Afortunadamente, cuatro días después, cuando piloto y navegante ya estaban muy deshidratados, les salvó la vida un beduino que pasaba en camello por las inmediaciones. Aquella experiencia la plasmó el escritor en



Retrato de El Principito hecho por Saint-Exupéry en un sello emitido por Francia en 1998.

Tierra de hombres, y posiblemente le sirvió de inspiración para *El Principito*.

Saint-Exupéry ganó varios premios literarios, y al comienzo de la Segunda Guerra Mundial fue piloto de la aviación francesa hasta que a la caída de Francia se fue a Nueva York, donde continuó con su producción literaria. Fue entonces cuando escribió *El Principito*. En 1943 solicitó su incorporación a las Fuerzas francesas de África del Norte, y volvió a pilotar, hasta que al año siguiente desapareció en la mar.

Desaparición y localización de los restos de su avión

El 31 de julio de 1944 por la noche, Saint-Exupéry despegó de Córcega con un avión *P-38 Lightning* sin armamento, para llevar a cabo una misión de reconocimiento e información sobre los movimientos de tropas alemanas en el valle del Ródano. Y aquella fue su última misión, ya que no regresó; su avión se perdió en el mar.

Una mujer dijo haber visto un accidente aéreo alrededor del mediodía del 1 de agosto en las cercanías de la bahía de Carqueiranne, próxima a Tolón. Pasados varios días fue encontrado un cadáver con uniforme e insignias francesas al sur de Marsella y al este del archipiélago Frioul, que no pudo ser identificado, y en septiembre fue enterrado en Carqueiranne.

En 1998, un pescador encontró al sur de Marsella y al este de la isla de Riou una pulsera de plata enganchada en un trozo de tela con el nombre de Saint-Exupéry, el de su esposa Consuelo y los de sus editores. Y un buzo encontró en el año 2000 restos de un *P-38 Lightning* esparcidos por el fondo del mar cerca de donde había aparecido la pulsera, que fueron recuperados en octubre del 2003. Estudiados los restos por investigadores del Departamento de Arqueología Subacuática, el 7 de abril de 2004, confirmaron que pertenecían al *P-38* de reconocimiento de Saint-Exupéry. Pero no se pudieron establecer las causas del accidente, ya que los restos recuperados no presentaban muestras de haber recibido disparos, lo que no quiere decir que no los hubiera habido, porque estos solo correspondían a una pequeña parte del avión.

El lugar del accidente, donde se había encontrado la pulsera y los restos del avión,



El Principito en su asteroide con volcanes en un sello emitido por Francia en 1998.



Retrato de Saint-Exupéry e imágenes de su avión y de El Principito en un sello emitido por Gabón.

está a menos de 80 km de donde apareció el cadáver no identificado y enterrado en Carqueiranne, que por ello podría haber sido el de Saint-Exupéry, posiblemente arrastrado por las corrientes marinas.

El Principito

Saint-Exupéry escribió *El Principito* en los Estados Unidos, a donde se había ido a vivir tras la caída de Francia en la guerra. El libro fue publicado en dicho país en 1943, en inglés y en francés. En Francia tuvo que esperar hasta 1946, tras su liberación.

El Principito seguramente está inspirado en su experiencia en el Sáhara en 1935. Cuenta cómo un piloto sufre un accidente en el desierto, lejos de toda civilización, y se le aparece un niño, al que llama «El Principito», con el que entabla amistad. Mientras repara el avión, este le cuenta que viene de un planeta muy pequeño, que según el autor es el asteroide B-612, «visto solo una vez con el telescopio en 1909, por un astrónomo turco» (que aparece en algún sello). Le narra sus trabajos en el planeta, que tiene tres volcanes, dos en erupción y uno extinguido; le cuenta los problemas que tiene con las semillas del baobab y le dice que tiene una rosa muy presuntuosa pero muy bonita.

El Principito también le habla de sus viajes por el espacio, de las visitas a otros planetas y de las extrañas gentes con que se fue encontrando. Por ejemplo: en el tercer planeta se encontró con un bebedor, que bebía mucho para olvidar que era bebedor. Y



Retrato del piloto Saint-Exupéry en un sello emitido por México.

en el sexto dio con un anciano que escribía grandes libros; decía ser geógrafo, «un sabio que sabe dónde están los mares, los ríos, las ciudades, las montañas y los desiertos», pero que no sabía si en su planeta había océanos, montañas u otros accidentes geográficos, porque no tenía exploradores que se lo dijeran.

También le habla de su llegada a la Tierra, y que al caer en el desierto había creído que estaba deshabitada. Y le narra sus encuentros con algunas gentes, como un guardavías o un comerciante, además de con un zorro que quiere que lo domestique, y con una serpiente, que al año de haber salido de su planeta le ayuda a regresar a él.

Se trata de una obra corta, y es la más famosa del autor. El libro está incluido entre los mejores del siglo XX en Francia, es el libro francés más leído y más traducido y uno



Saint-Exupéry, su avión e imágenes de El Principito en un sello emitido por Nueva Caledonia.

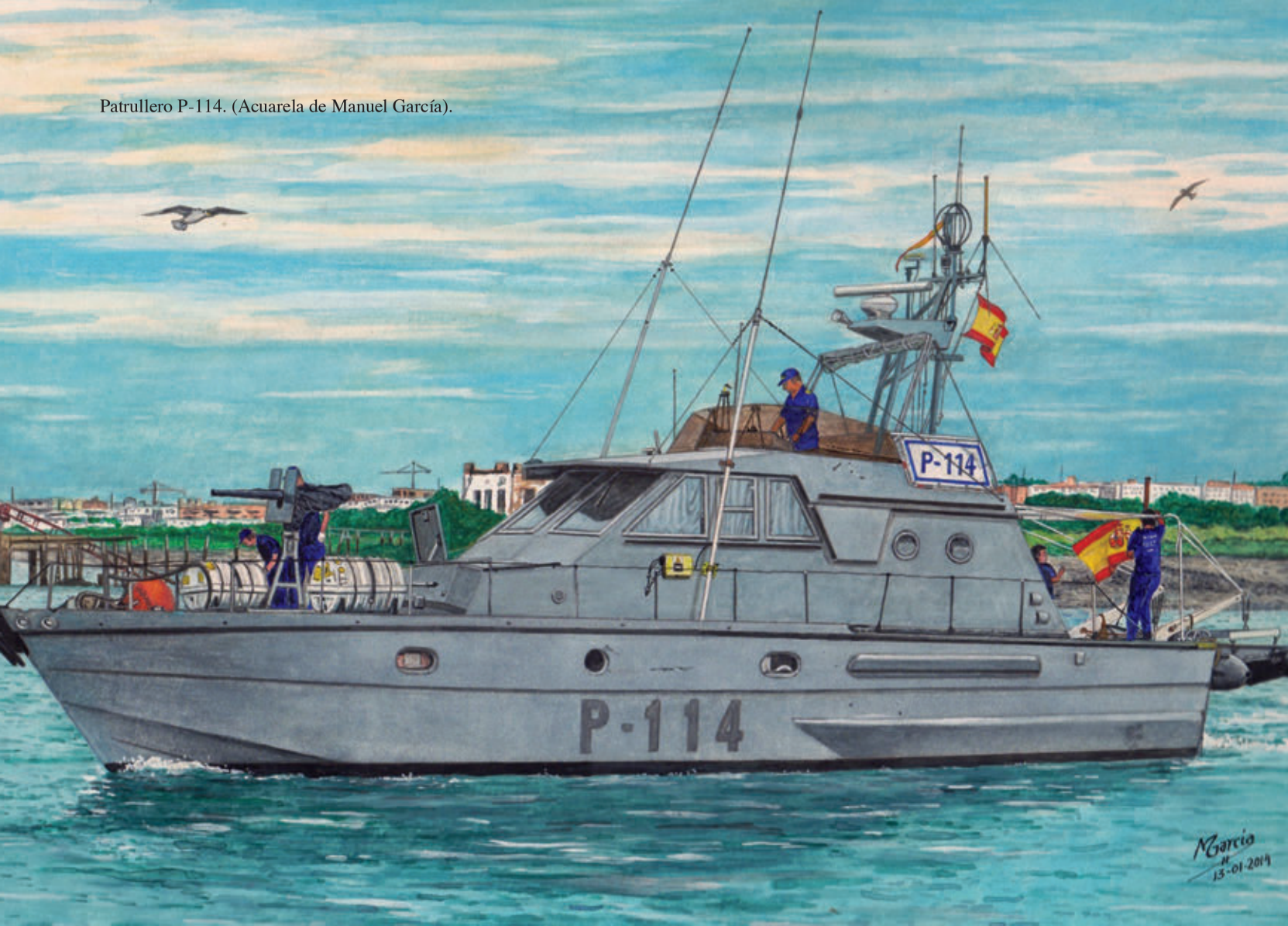
de los más vendidos de todos los tiempos, con más de 140 millones de ejemplares por todo el mundo.

El Principito ha sido utilizado como punto de partida o fuente de inspiración para la producción de películas, obras de teatro, piezas musicales, *ballets*, óperas, series animadas, decorados y sellos de correos como los que ilustran esta crónica.

Es una especie de cuento que fue ilustrado por el propio autor con acuarelas, algunas de las cuales son reproducidas en los sellos. Aunque por la forma en que está escrito se considera un libro infantil, la verdad es que trata temas muy serios y profundos, como la amistad, la soledad, el amor, las relaciones humanas o el significado de la vida, todos ellos con un gran trasfondo filosófico. Se podría catalogar como un libro infantil escrito para mayores, o como un libro de mayores escrito para niños. Aunque bien pensado, considero que es un libro para niños de seis a ciento seis años.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ

(RR)



Patrullero P-114. (Acuarela de Manuel García).

NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

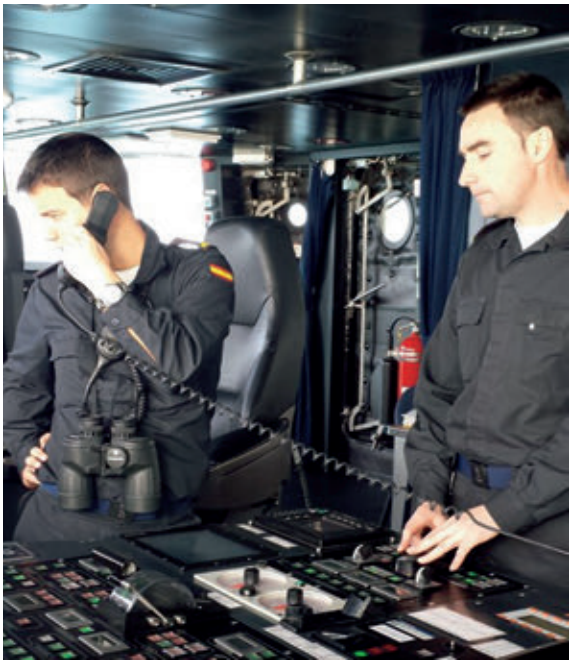
Operaciones

Operación ATALANTA (23 de enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF-465 a partir del 6 de diciembre, bajo el mando del contralmirante francés Herve Blejean a bordo del FS *Siroco*, compuesta actualmente además por las siguientes unidades: BAM *Relámpago*, FGS *Hessen* y el HS *Psara*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF-465 cuenta con un *P-3 Orion* del Ejército del Aire (ESP), un *P-3C* (DE) y un ATL-2 (FR) y *SW-3* (LUX).

OPLAN MARCO MVSM (Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima).—Medios transferidos al JEMAD:

Mar de Alborán y mar Balear: *Vencedora* (16 de febrero-31 de marzo).



Dotación BAM *Relámpago* en la Operación ATALANTA. (Foto: *www.armada.mde.es*).



Fragata *Álvaro de Bazán* vista desde un helicóptero. (Foto: *www.flickr.com/photos/armadamde*).

Océano Atlántico Norte: *Atalaya* (16-28 de febrero); *Centinela* (1-15 de marzo).

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR. — El patrullero *Vencedora* es el buque asignado para permanecer alistado entre el 1 de enero al 31 de marzo de 2014. Efectuó labores como unidad en apoyo asociado a la operación bajo OPCON nacional entre el 10 y el 28 de marzo en zona Mediterráneo y mar de Alborán.

SNMG-2 (junio de 2013-junio de 2014). — España ostenta el mando de la agrupación SNMG-2, que es ejercido por el contralmirante Díaz del Río.

En esta agrupación han participado las fragatas *Blas de Lezo* (junio-octubre de 2013); *Álvaro de Bazán* (octubre de 2013-13 marzo de 2014) y *Cristóbal Colón* (13 de marzo-17 junio de 2014).

Desde el pasado día 7 de diciembre la agrupación se encuentra integrada en la Operación OCEAN SHIELD formando parte de la CTF-508.

Ejercicios

Desde el 17 de febrero se han realizado los siguientes ejercicios:

FLINTLOCK (18 de febrero-10 de marzo). — Realizado por un grupo (siete componentes) de la FGNE en la República de Níger.

SIRIO TORMENTA 2014 (17 de febrero-14 de marzo). — Realizado por un equipo de GAD (20 componentes) de la BRIMAR en dos fases, la primera entre el 3 y el 8 de marzo, y la segunda, llamada TORMENTA-14, con participación de siete componentes del GAD, entre el 10 y el 14 de marzo en la Base Aérea de los Llanos (Albacete).

PHIBLEX-14 (20-28 de febrero).—Realizado por fuerzas de Portugal, Estados Unidos, el buque USS *Bataan*, el patrullero *Vigía* con personal del TERSUR (25 componentes) y de la FGNE (14 componentes) en el CASR.

TIRO SPIKE (3-7 de marzo).—Integrantes de la BRIMAR, pertenecientes a la agrupación GRUMA (35 componentes) realizaron un lanzamiento de misil Spike en las Bardenas Reales (Zaragoza).

LISA AZUL (3-14 de marzo).—Realizado por un equipo (70 componentes) del BDI (3.ª compañía) del TEAR, US Marines (60 integrantes) y Royal Mariner (65 componentes) en el CASR (Cádiz).

ADELFIBEX-41 ***(10-20 de marzo).***—Participaron LHD *Juan Carlos I*, LPD *Galicia*, Grupo Naval Playa, UNAEMB y TEAR**,** en bahía de Cádiz y CASR. Ejercicio desarrollado en dos fases: fase de puerto (10-14 de marzo) y fase de mar (17-20 de marzo).

Adiestramiento

Desde el 24 de febrero han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Patiño* (24 de febrero y 8-14 de marzo); *Galicia* (25 de febrero); *Numancia* (25-26 de febrero); *Tofiño* (24-28 de febrero); *Alborán* (26 de febrero y 12 de marzo); *Tambre* (25 de febrero); *Navarra* (5-6 de marzo); *Canarias* (5 de marzo); *Segura* (5 de marzo); *Sella* (4, 6 y 12-14 de marzo); *Las Palmas* (5 de marzo); *Tagomago* (5 de marzo); *Tabarca* (5 de marzo); *Turia* (11 y 17 de marzo); *Tarifa* (12 de marzo); *Centinela* (13 de marzo); *Méndez Núñez* (11-12 de marzo); *Infanta Cristina* (20 de marzo).

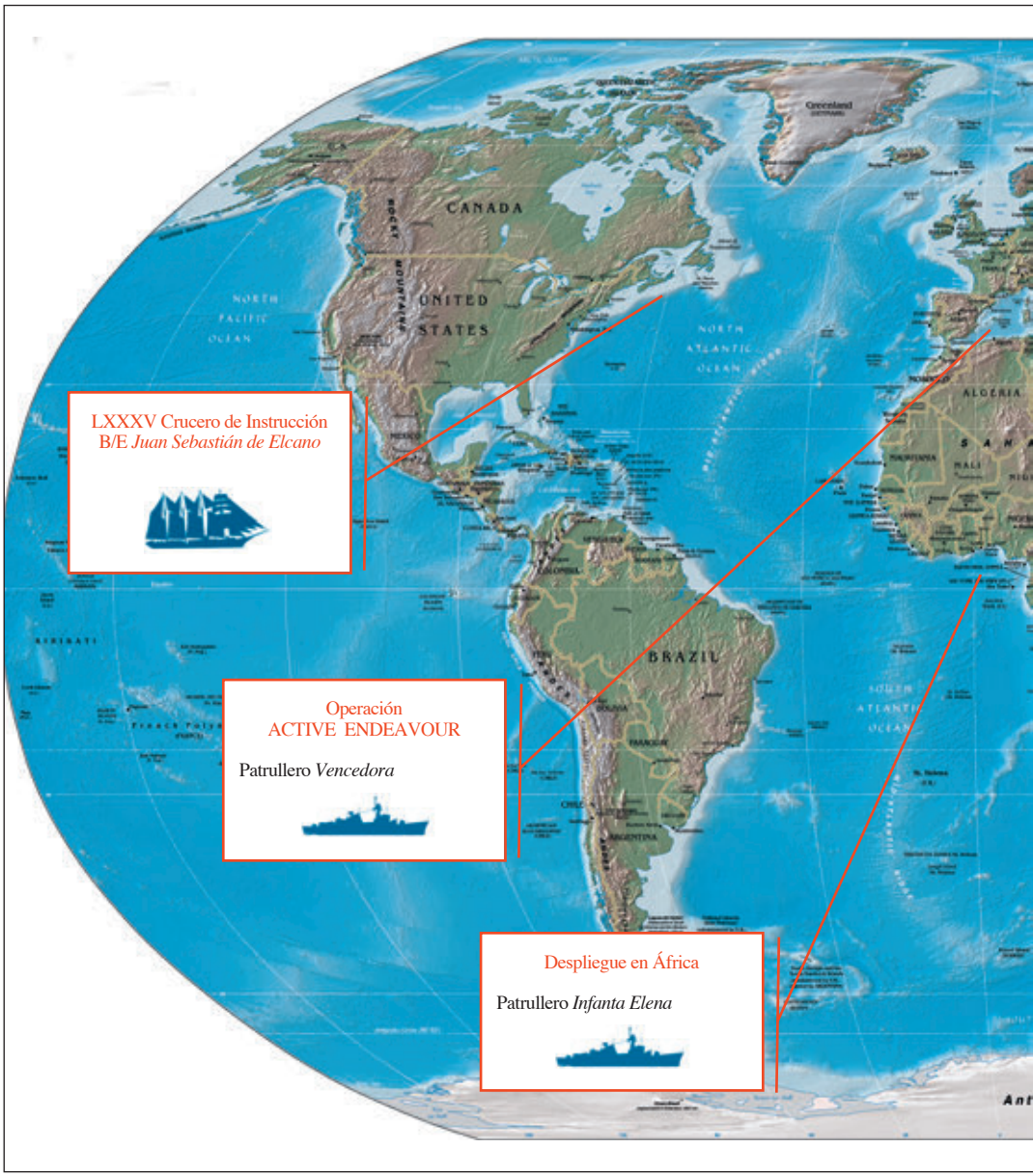
Adiestramiento individual y aeronaval: *Cazadora* con un *SH-3D* y un equipo de FGNE (4 de marzo).

Inspección de capacidades: *Juan Carlos I* (24-25 de febrero).



Desembarco en la playa durante PHIBLEX-14. (Foto: *www.flickr.com/photos/armadamde*).

OPERACIONES EN CURSO




SNMG-2
Fragata *Cristóbal Colón*
Operación ATALANTA
BAM *Relámpago*
CHINA
INDIA
AUSTRALIA
SUDAN
LIBYA
EGYPT
CHAD
NORTH PACIFIC OCEAN
INDIAN OCEAN
NEW ZEALAND

Adiestramiento Pre-CALOP: *Almirante Juan de Borbón* (24-28 de febrero).

Adiestramiento Pre-CALOP A3M: *Duero* (19-27 de febrero).

***CALOP*:** *Duero* (3-21 de marzo); *Almirante Juan de Borbón* (10-28 de marzo).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Astrolabio ***(15 de enero-28 de febrero).***—Realiza campaña de actualización cartográfica en el golfo de Cádiz.

Rayo ***(19-22 de febrero).***—Realizó tránsitos Cartagena-Las Palmas.

Neptuno ***(10-28 de febrero).***—Efectuó colaboración con la Escuela de Buceo en aguas próximas a Cartagena.

Contramaestre Casado ***(13-26 de febrero).***—Realizó transporte marítimo de material entre los puertos de La Carraca, Ferrol y Cartagena, siguiendo el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
La Carraca		13 de febrero
B. N. Rota	13 de febrero	16 de febrero
Ferrol	19 de febrero	20 de febrero
Cartagena	23 de febrero	24 de febrero
B. N. Rota	25 de febrero	26 de febrero
La Carraca	26 de febrero	

Juan Sebastián de Elcano ***(1 de marzo-21 de julio).***—Realiza la segunda fase del LXXXV Crucero de Instrucción, en la que se encuentran embarcados los guardias marinas de las promociones 415 del Cuerpo General y 145 de Infantería de Marina. El buque seguirá el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Cádiz		1 de marzo
Sta. Cruz de Tenerife	7 de marzo	10 de marzo
Praia (Cabo Verde)	17 de marzo	21 de marzo
Cartagena I. (Colombia)	14 de abril	19 de abril
Santo Domingo	24 de abril	28 de abril
Boston (EE. UU.)	11 de mayo	16 de mayo
Dublín (Irlanda)	7 de junio	12 de junio
Hamburgo (Alemania)	19 de junio	24 de junio
Oslo (Noruega)	28 de junio	3 de julio
Marín	13 de julio	17 de julio
Cádiz	21 de julio	21 de julio
La Carraca	21 de julio	

El Camino Español ***(20 de febrero-9 de marzo).***—Realizó transporte marítimo de

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena	20 de febrero	26 de febrero
Almería	27 de febrero	27 de febrero
Melilla	28 de febrero	28 de febrero
Ceuta	1 de marzo	2 de marzo
Algeciras	7 de marzo	7 de marzo
Ceuta	7 de marzo	7 de marzo
Caratagena	9 de marzo	

material del Ejército de Tierra entre los puertos de Melilla, Almería, Ceuta y Algeciras según el siguiente calendario (página anterior).

Despliegue en ÁFRICA ***(25 de febrero-11 de mayo)***.—Se encuentra realizando el despliegue por la costa africana el patrullero de altura *Infanta Elena* (P-76) para potenciar las relaciones con distintos países y efectuar los ejercicios SAHARA EXPRESS (5-14 de marzo) y OBANGAME EXPRESS (16-21 de marzo) dentro del marco de la iniciativa APS *(African Partnership Station)*.

El buque seguirá el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		25 de febrero
Dakar (Senegal)	5 de marzo	9 de marzo
Porto Grande (Cabo Verde)	16 de marzo	19 de marzo
Douala (Camerún)	29 de marzo	1 de abril
Lobito (Angola)	5 de abril	11 de abril
Lagos (Nigeria)	16 de abril	18 de abril
Lagos (Nigeria)	22 de abril	23 de abril

Canarias ***(27 de febrero)***.—Realizó una colaboración con la fragata *Cristóbal Colón* para comprobación TACAN, operaciones de vuelo y adiestramiento de controles de a bordo en aguas del golfo de Cádiz.

Meteoro ***(26 de febrero)***.—Realizó las pruebas de calibración TACAN en aguas del archipiélago de Canarias.

Mahón ***(24 de febrero-2 de marzo)***.—Efectuó una colaboración con la FFG para pruebas de tiro en aguas próximas a Ferrol.

Martin Posadillo ***(8-10 de marzo)***.—Efectuó transporte marítimo de material del Ejército de Tierra entre los puertos de Melilla y Cartagena.

Tagomago ***(25-26 de febrero)***.—Realizó el relevo del destacamento de Alborán.

Numancia ***(10 de marzo)***.—Realizó calibración Tacan en aguas próximas a Rota.

Turia ***(10 de marzo)***.—Colaboró en la CALOP del MHC *Duero*.

Las Palmas ***(10 de marzo)***.—Colaboró en la CALOP del MHC *Duero*.

Neptuno ***(10-28 de marzo)***.—Efectuó colaboración con la Escuela de Buceo en aguas de Cartagena.

Tofiño ***(10 de marzo)***.—Salió a la mar para efectuar pruebas de mar de fin de PIP.

El Camino Español ***(14-16 de marzo)***.—Realizó transporte logístico de material del Ejército de Tierra.

Almirante Juan de Borbón ***(29-30 de marzo)***.—Efectuó tránsito Rota- Ferrol.

Tambre ***(20 de marzo)***.—Efectuó colaboración en CALOP del MHC *Duero*..

Las Palmas ***(20 de marzo)***.—Realizó colaboración en CALOP del MHC *Duero*.

La Graña ***(18 y 27 de marzo)***.—Realizó colaboración con la fragata *Almirante Juan de Borbón* para tiro CALOP el día 18 y con COMFLOAN para ejercicio de tiro nocturno el día 27.

Tabarca ***(17-23 de marzo)***.—Realizó colaboración con la Escuela Naval Militar.

Martin Posadillo ***(21-4 de marzo)***.—Realizó transporte logístico de material del ET entre los puertos de Palma y Valencia.

Camino Español ***(21-24 de marzo)***.—Efectuó transporte logístico de material del

Ejército de Tierra entre los puertos de Almería y Melilla.

Antares ***(17 de marzo-6 de abril).***—Realizó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz y Huelva.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

Cabo Fradera ***(1-28 de febrero y 1-31 de marzo).***—Realizó vigilancia marítima en aguas TIRM.

P-101 ***(1-28 de febrero y 1-31 de marzo).***—Efectuó vigilancia pesquera en aguas de Ayamonte y Huelva.

P-114 ***(11-28 de febrero y 1-31 de marzo).***—Realizó vigilancia marítima en aguas del estrecho de Gibraltar, Peñones y Alborán.

Formentor ***(21-25 de febrero).***—Realizó vigilancia marítima en aguas del litoral de Levante y caladeros nacionales del Mediterráneo.

Vigía ***(18-27 de febrero).***—Efectuó vigilancia marítima en aguas del golfo de Cádiz y mar de Alborán.

Arnomendi ***(17-25 de febrero y 3-12 de marzo).***—Efectuó vigilancia pesquera dentro de la «Campaña Caladero Nacional Mediterráneo» en las regiones pesqueras de Levante, Tramontana y Baleares.

Serviola ***(5-13 de marzo).***—Realizó vigilancia marítima en aguas del Atlántico y Cantábrico.

Medas ***(3-6 de marzo).***—Efectuó vigilancia marítima en aguas del golfo de Cádiz y estrecho de Gibraltar.

Vencedora ***(10-28 de marzo).***—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar Mediterráneo y mar de Alborán, haciendo escalas en la Base Naval de Rota y Ceuta.

Toralla ***(13-17 de marzo).***—Realizó presencia naval en los caladeros nacionales del litoral murciano.

A. P. F.





Australia

Llega el HMAS* Adelaide *(LHD-2) a Melbourne.—El segundo buque tipo LHD llegó satisfactoriamente el 7 de febrero al puerto de Port Philip en Melbourne, después de partir de Vigo en diciembre de 2013. El buque ha recorrido un total de 12.000 millas a una velocidad media de nueve nudos, a bordo del súper carguero *Blue Marlin,* especializado en el transporte de grandes buques y plataformas petrolíferas.

En el astillero australiano de BAE Williamstown, el *Adelaide* finalizará su cons-



El casco del *Adelaide* durante su viaje remolcado desde Ferrol a Vigo para ser cargado a bordo del *Blue Marlin*. (Foto: *www.wikipedia.org).*

trucción y armamento en doce meses, con la instalación de la superestructura de la «vela», la integración de su sistema de combate, así como de los medios CIS, de la misma forma que lo ha hecho su gemelo, el *Canberra*. Estos trabajos serán realizados por los astilleros de BAE Systems Australia en Williamstown, que entregarán el *Canberra* a finales de año a la Armada australiana. El contrato por ambos buques fue firmado en 2007 y supuso para los astilleros españoles de Navantia la entrada en el pujante mercado australiano.

Chile

Adquisición de un segundo buque anfibio Tipo LSD.—La Marina chilena necesita un segundo buque anfibio, similar al *Sargento Aldea* (LSDH-92), adquirido a Francia en diciembre de 2011, cuando fue dado de baja con el nombre de *Foudre* (L9011). Por ello su comandante en jefe, almirante Enrique Larrañaga Martín, ha hecho manifiesto su interés en un buque similar, el *Siroco* (L9012), que será dado de baja en la Marina francesa en 2015. Ambos buques poseen una amplia cubierta de vuelo, así como un gran dique para embarcaciones anfibias, además de la capacidad de transportar un batallón de infantes de marina con sus correspondientes vehículos de ruedas y cadenas. Se da además la circunstancia de que el *Siroco* ha estado poco tiempo en servicio, ya que fue dado de alta en la Marina gala en 1998.

Estados Unidos

***Construcción de cuatro nuevos* LCS.**—La Marina norteamericana ha otorgado un contrato de 1.380 millones de dólares a los astilleros de Lockheed y Austal USA para la construcción de cuatro nuevos *Littoral Combat Ship* o LCS, similares al USS *Freedom* (LCS-1) del primer astillero y al USS *Independence* (LCS-2) del segundo. Estos buques serán los últimos encargados por el sistema de «dos por año» a cada astillero, pasando a partir del año fiscal de 2015 a programarse tres LCS en total por año hasta alcanzar la cifra final de 32, de los 52 inicialmente previstos al comienzo de este programa. Los astilleros de Lockheed recibirán 698,9 millones de dólares por sus dos LCS, bautizado el primero de ellos como *Indianápolis* (LCS-17) en recuerdo del desdichado crucero hundido en la Segunda Guerra Mundial, y el LCS 19 todavía sin bautizar, mientras que Austal recibirá 683,7 millones de dólares por los dos LCS clase *Independence* (LCS-2) con numerales LCS-18 y LCS-20. La decisión de recortar 20 buques de esta serie prevista de 52 fue hecha pública por el secretario de Defensa Hagel a finales del mes de febrero. Actualmente la Armada y el Pentágono están buscando un nuevo diseño para construir en los astilleros, una vez finalice la entrega de los 32 LCS proyectados y aprobados.

Suspensión de maniobras con Rusia.—Los Estados Unidos han suspendido unilateralmente todos los ejercicios y maniobras navales con las FAS rusas en respuesta a la ocupación pacífica de la península de Crimea por tropas rusas. El portavoz del Pentágono, contralmirante John Kirby, hizo unas declaraciones oficiales detallando todos los ejercicios y entradas en puerto anulados, reconociendo el valor intrínseco de las relaciones militares entre ambas naciones, pero que estas quedaban en suspenso a raíz de la ocupación militar de Crimea por 16.000 efectivos rusos. El principal ejercicio anulado a corto plazo es el *Northern Eagle,* que debía comenzar el 13 de abril en aguas de Noruega y el Ártico.

***Desguace del portaaviones USS* Forrestal.**—La enorme mole de 60.000 toneladas del portaaviones USS *Forrestal* completó su última singladura el 18 de febrero al llegar al desguace del sur de Texas desde su fondeadero de Filadelfia. El presidente de All Star Metals, la compañía que lo desguazará, dijo que el buque se trasladaría al astillero de Brownsville el mismo martes 18, después de una travesía remolcado de 14 días desde Filadelfia. El *Forrestal,* con 60 años en sus cuadernas, fue vendido por el Gobierno en un centavo a All Stars Metal. El veterano portaaviones fue dado de baja en septiembre de 1993, después de 38 años de vida operativa,



USS *Forrestal* pasando por debajo del puente de Verrazano-Narrows.
(Foto: *www.wikipedia.org).*

siendo el primero de los grandes portaaviones construidos después de la Segunda Guerra Mundial. Su cubierta de vuelo sufrió en julio de 1967 un terrible incendio que costó la vida a 134 miembros de su dotación y dejó malheridos a otros 62. Un joven teniente de navío y piloto, John McCain, futuro candidato a presidente de los Estados Unidos, pudo despegar *in extremis* con su *A-4 Skyhawk,* salvando la vida. La Marina norteamericana quiso donar este coloso a una fundación que lo mantuviese como museo, pero tristemente las ofertas recibidas no cumplían los requisitos de garantía necesarios.

Francia

Gastados 214 millones de euros en estudios sobre portaaviones.—El Tribunal de Cuentas francés ha desvelado que el Ministerio de Defensa gastó 214 millones de euros en sus estudios sobre un potencial programa anglo-francés para la construcción de un portaaviones común, proyecto que fue posteriormente abandonado. Entre los años 2006-2007, Francia pagó 112 millones de euros al Reino Unido como «cuota de admisión» al programa *CVF (Carrier Vessel Future)* y otros 102 millones en estudios sobre potenciales contratos relacionados con la cooperación industrial entre ambos Estados. Francia actualmente tiene un solo portaaviones, el *Charles de Gaulle,* que solo está operativo el 65 por 100 de su tiempo, debido al complicado programa de mantenimiento de su sistema de propulsión nuclear. Por ello la Marina francesa comenzó en 2002 una serie de conversaciones con la británica para desarrollar un programa común de portaaviones

convencionales repartiendo los costos. Sin embargo, estos planes fueron suspendidos en 2008, antes de ser definitivamente anulados en 2013 con la nueva de programación militar. El Tribunal de Cuentas describe los 112 millones de euros de cuota de entrada como la contribución francesa a la fase de definición del programa del portaaviones, mientras que los 102 millones de euros adicionales corresponden a estudios considerados en la actualidad obsoletos, y por lo tanto malgastados, al cancelarse la opción francesa de construcción de un segundo portaaviones. Los estudios anglo-franceses iniciales, consideraban la construcción de dos portaaviones para la Marina británica, clase *Queen Elizabeth,* y uno para la Marina francesa; sin embargo, según el Tribunal de Cuentas el proyecto acarreaba serios interrogantes desde el principio. Primero, la programación de ambas naciones era diferente, con Francia necesitando su portaviones para el año 2015 y el Reino Unido para 2020. Segundo, los requerimientos operativos de ambas Marinas eran muy diferentes, con aviones *V/STOL* en la Royal Navy y catapultas y aviones de despegue convencional en la Marine Nationale.

***A pesar de la crisis de Ucrania, Rusia recibirá los dos* Mistral.**—Mientras las naciones de la Unión Europea y los Estados Unidos buscan sanciones para «castigar» a Rusia por su invasión encubierta de la península de Crimea, las autoridades francesas han dejado bien claro que piensan continuar con la construcción de los dos buques anfibios clase *Mistral,* encargados por la Marina rusa, y cuyo contrato supone la no despreciable cifra de 1.400 millones de euros, con la opción de construir otros dos buques en astilleros rusos y asistencia técnica francesa. El acuerdo fue firmado en enero de 2011 por el gobierno de Nicolás Sarkozy y fue ganado en dura competición con el proyecto de LHD, presentado por los astilleros españoles de Navantia, similar al *Juan Carlos I.* Los dos buques que construyen los astilleros franceses de la DCNS se encuentran muy avanzados, habiendo sido bautizados con los nombres de *Sevastopol* y *Vladivostok,* por prever que sean estos puertos sus futuras bases en el mar Negro y el Pacífico.

Holanda

Bautizado un nuevo buque anfibio.—El pasado 8 de marzo, y en la factoría de Vlissingen de los astilleros Damen, la ministra de Defensa Hennis-Plasschaert bautizó el nuevo buque anfibio multipropósito con el nombre de *Karel Doorman* (A-833). Esta gran unidad de la Marina holandesa, diseñada para apoyar las operaciones anfibias, se encuentra actualmente finalizando su construcción y armamento en Vlissingen, Holanda. Además de su cometido anfibio, reemplazará a los petroleros de escuadra HNLMS *Zuiderkruis,* que salió recientemente de la Base Naval de Den Helder con destino a un puerto turco, donde será desguazado, y al HNLMS *Amsterdam* que será vendido en 2016. El nuevo buque de apoyo logístico conjunto, como se le denomina, o JLSS por sus siglas en inglés, deberá entrar en servicio en 2015. Con sus 204,7 metros de eslora será el mayor buque en servicio en la Marina holandesa. Su construcción se inició en los astilleros de Damen Galati, Rumanía, para ahorrar costos, y el 16 de agosto de 2013 fue remolcado hasta Vlissingen para finalizar allí su construcción. En septiembre de 2013 se anunció que como parte de los recortes del presupuesto de Defensa el buque no entraría en servicio bajo bandera holandesa, pero esta decisión fue revocada posteriormente por el Gobierno neerlandés, que finalmente pagó los 400 millones de euros de su construcción. El *Karel Doorman* contará con dos estaciones de aprovisionamiento en la mar. Su capacidad de almacenamiento de combustible llega a los 8.000 m^3 de fuel y 1.000 m^3 de combustible para helicópteros, más 450 m^3 de agua dulce y 400 toneladas de munición. En sus cubiertas cuenta con 2.000 metros lineales de aparcamiento de vehículos o contenedores. En su dique puede transportar dos embarcaciones tipo LCVP. En su amplia cubierta de vuelo pueden operar simultáneamente dos helicópteros pesados tipo *Chinook,* contando con un gran hangar para seis helicópteros medios del tipo *NH-90*. Además de la dotación de 159 personas, tiene alojamientos para 141 infantes de Marina y un hospital de 20 camas. Su defensa contra misil la componen dos CIWS Goalkeeper, mientras que su protección

contra embarcaciones está a cargo de dos cañones de tiro rápido de 30 mm Oto Melara Marlin WS y cuatro Oto Melara Hitrole de 12,7 milímetros.

India

Dimite el jefe de Estado Mayor.—El AJEMA indio, almirante DK Joshi, ha dimitido como jefe de Estado Mayor de la Marina india, alegando responsabilidad moral por una serie de accidentes ocurridos en los últimos meses y que han supuesto el hundimiento de un submarino en puerto, varios incendios en diferentes buques, colisiones y todo ello con pérdidas de vidas humanas. En unas declaraciones públicas, el portavoz de la Marina dijo: «Haciéndose cargo de la responsabilidad moral por los accidentes e incidentes que han tenido lugar en los últimos meses, el jefe del Estado Mayor Naval, almirante DK Joshi, ha dimitido de su cargo». El 2.º AJEMA, vicealmirante RK Dhowan, se hace cargo temporalmente de la oficina del AJEMA, en tanto en cuanto no se nombre un almirante para ese cargo.

La dimisión de Joshi ha tenido lugar después de 10 accidentes graves ocurridos en los últimos siete meses, incluyendo el incendio el pasado mes de agosto a bordo del submarino *Sindhurakshak,* que supuso su hundimiento en puerto y la muerte de los 18 tripulantes que se encontraban a bordo. El último accidente grave ha tenido también lugar en un submarino clase *Kilo,* de construcción rusa, el *Sindhuratna,* cuando se encontraba en inmersión y que supuso la muerte de dos tripulantes y siete más con graves heridas. Otros dos accidentes incluyen a un dragaminas con un incendio a bordo y a un buque anfibio varado accidentalmente.

Indonesia

Construcción de un buque escuela.—El astillero vigués Construcciones Navales Paulino Freire construirá el nuevo buque escuela de la Marina indonesia, de 110 metros de eslora, que reemplazará al veterano y mucho más pequeño *KRI Dewaruci.* Su velamen tendrá una superficie máxima de 3.350 m^2, repartido entre sus tres palos de aparejo de bricbarca, y sus alojamientos están diseñados para 200 personas, 80 de dotación y 120 guardias marinas. En el concurso, el astillero español se impuso a varios extranjeros, como Damen, Icon Yachts y Bumar, así como a los asturianos Gondar, gracias a su excelente proyecto y precio, ganando el contrato de 51,4 millones de euros, que se regirá por un plan de financiación que ya está acordado, habiendo entrado en vigor en marzo de 2014. La construcción del buque llevará dos años, suponiendo 346.000 horas de trabajo y empleando a 300 personas. El ministro de Defensa de Indonesia, Purnomo Yusgiantoro, viajó a España para recibir el sexto y último avión *C-295* en la factoría sevillana de Airbus DS, reuniéndose posteriormente con directivos del astillero Freire, que realizaron una presentación de la empresa y del nuevo buque escuela. Estos mismos astilleros se adjudicaron en diciembre de 2013 la construcción de un buque para el Instituto de Investigación Científica de Kuwait valorado en 30 millones de euros.

Rusia

Establecimiento de un nuevo mando en el Ártico.—La Marina rusa va a establecer en el Ártico el Mando Estratégico Conjunto de la Flota del Norte (NF-JSC) antes de que acabe el año actual, con el mismo estatus de sus cuatro distritos militares. El nuevo mando será asignado al comandante de la Flota del Norte, almirante Vladimir Korolev, que depende directamente del Estado Mayor General y del ministro de Defensa Sergei Shoigu. Su misión será proteger la integridad territorial rusa y sus intereses estratégicos en el Ártico y el lejano Norte. Esta decisión de crear un nuevo mando estratégico sigue a la declaración del presidente Putin del 10 de diciembre de 2013 de «establecer para 2015 un grupo de fuerzas que proporcione seguridad y protección a los intereses nacionales en el Ártico». El NF-JSC contará con la Flota del Norte, brigadas del Ártico y otras unidades de la Fuerza Aérea y la Defensa Aérea del Distrito Militar Oeste (WMD); además

integrará tropas fronterizas del Servicio Federal de Seguridad (FSS). El nuevo mando deberá estar operativo a finales de 2014, debiendo antes haber realizado ejercicios de integración con todas las unidades asignadas.

Construcción de portaaviones de nueva generación.—La oficina de diseño naval Nevskoye, con sede en San Petersburgo, está desarrollando tres proyectos de portaaviones de diferente desplazamiento, ligero, mediano y pesado, para la Marina rusa. Actualmente Rusia solo posee un portaaviones pesado, el *Almirante Kuznetsov,* asignado a la Flota del Norte, con 20 años de servicio y único superviviente de una serie de tres, al ser vendidos los otros dos a China y la India respectivamente. La Marina de Guerra rusa ha expresado su necesidad de contar inicialmente con dos portaaviones para sus flotas del Ártico y del Pacífico pero, dados los períodos de inactividad de este tipo de buques debido a su complicado mantenimiento, esa cifra se eleva a cuatro, para contar con al menos dos unidades en cada Flota que garanticen una disponibilidad permanente de al menos un portaaviones en el Ártico y otro en el Pacífico. Asimismo los técnicos aconsejan la construcción de portaaviones de propulsión convencional, descartando la nuclear por los problemas que acarrea su planta propulsora. Tendrían una unidad aérea embarcada de 70 o 75 aeronaves, incluyendo 45 aviones de ataque, como el *Su-33,* por lo que su desplazamiento se cifra en unas 80.000 t. Mientras la Armada rusa no se plantee la tarea de expandir su influencia en otras áreas, como en la época de la Guerra Fría, los observadores navales creen que con cuatro portaaviones de esas características podrá llevar a cabo acciones políticas y diplomáticas limitadas, bien lejos de las que son capaces de realizar los 11 portaaviones nucleares de la Marina de los Estados Unidos. China se encuentra inmersa en un programa para construir cuatro más, que se unirán al ya existente *Liaoning* (*ex-Varyag)*, mientras que la India ya cuenta con dos, uno comprado y modernizado en Rusia, *Vikramaditya (ex-Almirante Gorshkov)* y otro de construcción nacional, *Vikrant*.

Botadura de un submarino para la Flota del mar Negro.—Los astilleros del Almirantazgo en San Petersburgo tienen prevista la botadura del submarino diésel eléctrico *Rostov na Donu* para la Flota del Mar Negro, según comunicó un portavoz de la empresa. Este submarino es la segunda unidad del Proyecto 636.3, clase *Varshavianka* que se destina a la Flota del Mar Negro, que en la actualidad cuenta con un solo submarino clase *Kilo* de primera generación, el *Alrosa*. La misma fuente de los astilleros especificó que el cuarto submarino de esta serie de seis, el *Krasnodar,* recibió su quilla en el transcurso de una ceremonia realizada el 20 de febrero. A la primera unidad de la clase *Varshavianka,* el *Novorossiysk,* se le puso la quilla en agosto de 2010, al *Rostov na Donu* en noviembre de 2011 y al tercero de la serie, el *Stari Oskol,* en agosto de 2012. Rusia prevé tener una flotilla de seis submarinos clase *Varshavianka* en el mar Negro con base en Novorossiysk antes de que acabe esta década. Estos submarinos están considerados como clase *Kilo III* por la OTAN y, dada su indetectabilidad y gran autonomía en inmersión superior a 400 millas sin dar snorkel, han merecido el apodo de *black holes* (agujeros negros) por los observadores occidentales.

La Marina rusa incrementa su seguridad en Crimea.—A raíz de los desórdenes ocurridos en Ucrania, especialmente en la capital, Kiev, con la caída del Gobierno del presidente Viktor Yanukóvich, la Flota del Mar Negro rusa, con su cuartel general y base naval en el puerto de Sebastopol, incrementó notablemente sus medidas de seguridad, según las declaraciones del ministro de Defensa ruso, Sergei Shoigu, estableciendo puntos de control adicionales en sus diferentes instalaciones y bases, con vehículos acorazados.

La península de Crimea fue conquistada al Imperio Otomano en 1783 por el Ejército de Catalina la Grande, y permaneció en poder ruso hasta que en 1954 el secretario general del Partido Comunista de la URSS, Nikita Kruschev, decidió cederla graciosamente a Ucrania, pese a que la mayoría de la población era étnicamente y de habla rusa. No obstante y mediante un acuerdo entre Moscú

y Kiev, se decidió que la Flota Rusa del Mar Negro siguiera en sus bases de Crimea hasta el año 2017. Posteriormente un nuevo acuerdo económicamente ventajoso para Ucrania entre Putin y Yanukóvich alargó ese plazo 25 años más, hasta 2042. Precisamente en 2013, los 20.000 marinos rusos destinados en Crimea conmemoraron el 230.º aniversario de la Base Naval de Sebastopol, por la que han pasado 2.557 buques rusos y que actualmente alberga 57 de guerra y 331 auxiliares.

En declaraciones realizadas por el almirante Igor Kasatonov, antiguo comandante de la Flota del Mar Negro, dejó bien claro que la Marina rusa nunca entregaría la Base Naval de Sebastopol. En ese sentido el almirante Vladimir Vysotsky, comandante de la Marina rusa, anunció que pensaba reforzar la Flota del Mar Negro con 15 nuevos buques de superficie y submarinos antes de que acabe esta década, y así convertirla en una formidable fuerza de combate para 2020.

Ucrania

Cambios en la organización naval.—El 20 de febrero, el presidente Viktor Yanukóvich cesó al coronel general Volodymyr Zamana como jefe del Estado Mayor General (JEMAD) al negarse este a utilizar las tropas contra los manifestantes de la oposición y partidarios de la Unión Europea. El general Zamana fue reemplazado por el almirante Yuri Ilyin, cuya carrera militar ha transcurrido en su mayor parte en la península de Crimea. Este presuponía que el almirante Ilyin sería mucho más próximo a Yanukóvich, que sería destituido por el Congreso Nacional dos días más tarde.

En medio de este desconcierto, el contralmirante Denis Berezovsky, nombrado comandante de la Marina ucraniana el 28 de febrero, decidió crear la Marina de la República Autónoma de Crimea, independizándose de Kiev. El gobierno provisional de Ucrania lo tachó de traidor, ya que rindió el Cuartel General de la Flota ucraniana en Sebastopol a la Marina rusa el 2 de marzo, evitando presentar cualquier tipo de resistencia a las fuerzas rusas. A su vez Denis Berezovsky alegó que su lealtad estaba con los habitantes de Crimea y con la nueva república autónoma independiente de Kiev. Este gesto no ha sido aislado, pues las tropas ucranianas estacionadas en Crimea se han unido masivamente a las llamadas Fuerzas de Autodefensa de Crimea. Finalmente la República Autónoma ha nombrado comandante de su Marina al contralmirante Denis Berezosvky.

J. M.ª T. R.





Golpe de mar. (Foto: *www.armada.mde.es*).



Regulación de los títulos profesionales de la Marina Mercante

El BOE núm. 45, de 21 de febrero de 2014, publicó el Real Decreto 80/2014, de 7 de febrero, por el que el Ministerio de Fomento regula las titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

El real decreto adapta las nuevas titulaciones profesionales de náutica al Espacio Europeo de Educación Superior, así como a las modificaciones introducidas en el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (SCTW).

Se establecen los criterios y condiciones que han de cumplir los planes de estudio conducentes a la obtención de los títulos universitarios de grado y máster que, junto con otros requisitos específicos, serán necesarios para obtener los títulos profesionales de la Marina Mercante.

Las titulaciones son necesarias para el acceso a las profesiones marítimas. Aceleran y mejoran el acceso al mercado de trabajo de la gente de mar mediante una descentralización de los trámites y para permitir la realización de las prácticas de mar en buques extranjeros.

El real decreto modifica varios aspectos puntuales del anterior del año 1999:

— Las pruebas de idoneidad profesional para la obtención de las tarjetas profesionales de la Marina Mercante y tribunal de realización de las mismas.

— Designación como buque escuela a los mercantes españoles que puedan llevar un mínimo de dos alumnos (seis con anterioridad).

— Las condiciones de expedición de la libreta marítima.

— El reconocimiento de títulos profesionales de la Marina Mercante a ciudadanos miembros de la UE o países del Espacio Económico Europeo.

— Canje de titulaciones de formación profesional de adultos anteriores a la LOGSE.

— Atribuciones de los poseedores de la tarjeta de patrón costero polivalente y patrón local de pesca.

— Requisitos de calidad de las escuelas y facultades autorizadas para impartir los estudios universitarios que dan derecho a la obtención del grado y del máster en sus distintas especialidades que permiten obtener los títulos profesionales marítimos. La Dirección General de la Marina Mercante deberá comprobar la adecuación de los contenidos a los del Convenio SCTW.

Wallenius Wilhelmsen y el Grupo Grimaldi refuerzan sus servicios con España

Wallenius Wilhelmsen Logistics ha establecido una nueva línea regular con salida desde Santander, dos veces al mes, con rumbo a Sudáfrica y Australia. Este servicio está cubierto por un Ro-Ro de clase *Mark V*.

Según el director de la filial española de WWL, en 2013 se fabricaron en España un total de 1,9 millones de automóviles, de los que se exportó el 90 por 100, y se prevé que la producción siga en aumento, por lo que es importante reforzar el servicio marítimo de exportación.

Por otra parte, desde el pasado 17 de febrero el Grupo Grimaldi ha aumentado la frecuencia de su línea de carga rodada entre los puertos de Valencia, Savona y Livorno, que ha pasado a ser diaria en ambas direcciones. Está cubierta por los buques gemelos, de 200 m de eslora, *Eurocargo Ravenna, Eurocargo Alexandria, Eurocargo Palermo* y *Eurocargo Cagliari*.

El Grupo Grimaldi ha señalado que esta iniciativa es parte de su política de fortalecimiento y expansión de la red de autopistas del mar en el Mediterráneo.

Boluda Lines incrementa su capacidad de carga en África occidental con la incorporación de un nuevo buque

Boluda Lines ha incorporado a su flota un buque Ro-Ro (para carga containerizada y rodada), el *OXL Lotus*, que unirá los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, Dakar (Senegal), Nouadhibou y Nouakchott (Mauritania), Praia y Mindelo (Cabo Verde).

El buque tiene de 100,90 m de eslora y 8,90 de manga, capacidad para casi 300 TEU y un total de 600 m lineales de carga rodada. Según la compañía, su principal característica son las dos grúas con las que cuenta a bordo, que le permiten transportar cualquier tipo de carga de proyecto, por complicada que sea.

Con esta nueva incorporación, la naviera, que opera 11 líneas que conectan la península Ibérica, Italia, las islas Canarias, la costa occidental de África y Cabo Verde, refuerza su oferta de bodega, mejora su equipamiento y optimiza el servicio prestado al cliente, a través del incremento en sus prestaciones logísticas y tecnológicas.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Remolcadores del Grupo Armón para el canal de Panamá

En las factorías asturianas de Navia y Gijón, Armón construye los 14 remolcadores para la Autoridad Portuaria del canal de Panamá, según el contrato adjudicado el 30 de septiembre de 2011 por un importe total de 158 millones de dólares (unos 118 millones de euros).

Los dos primeros remolcadores, *Cerro Itamut* y *Cerro Picacho*, fueron entregados en marzo y abril de 2013, y presentados el 20 de junio en el embarcadero de Gatún. El *Cerro Santiago* fue entregado en junio de 2013 y los *Cerro Pando* y *Cerro Jefe* en septiembre. Todos ellos están ya trabajando en el canal.

Parte de los siguientes ya han recibido sus nombres, y finalizan las pruebas de mar en astillero: *Cerro Azul, Cerro Canajagua, Cerro Majagual* y *Cerro Campana.*

Las características principales de estas unidades son: 495 GT de desplazamiento, 28,9 m de eslora, 13,5 de manga, capacidad de remolque a punto fijo de 82 t, propulsión azimutal con dos motores General Electric 8L250MDA 10, dos hélices azimutales Schottel SRP 2020 FP y velocidad máxima de 12,4 nudos; disponen de un sistema contraincendios exterior con capacidad de lanzamiento de agua y espuma a 120 m de distancia y 50 m de altura.

Todo el pedido de remolcadores estará disponible coincidiendo con la apertura de las nuevas esclusas del canal, prevista de momento en el segundo semestre de 2015. Precisamente las nuevas esclusas no tendrán las locomotoras de tracción que usan las actuales y serán remolcadores los que realicen esta función.

Además, entre otras unidades, Armón construye diversos remolcadores para clientes de España, Portugal, Italia y Argelia.

Noticias de Navantia. Proyecto OPC de la Guardia Costera de los Estados Unidos

La Guardia Costera de los Estados Unidos de América tiene en marcha el proyecto *Ocean Patrol Cutter* (OPC) para el diseño y construcción de 25 buques que sustituirán a los 29 en servicio.

Para iniciar el programa, el pasado 11 de febrero se han adjudicado tres contratos a precio fijo para la fase de definición del dise-

ño. El valor total del contrato es de unos 65 millones de dólares.

Los adjudicatarios de esta primera fase han sido: Bollinger Shipyards Lockport, Eastern Shipbuilding Group y General Dynamics Bath Iron Works.

En virtud del acuerdo entre Navantia y Bath Iron Works, este astillero participa suministrando el diseño del Buque de Acción Marítima (BAM) de la Armada española como buque de referencia. En esta opción participa también la compañía americana de comunicaciones marítimas L-3 Communications.

El inicio de esta primera fase está previsto para este mes de abril y tendrá una duración de 18 meses. En 2016 se dará a conocer el modelo ganador, y se adjudicará el diseño detallado definitivo y la construcción del primer grupo (entre nueve y once unidades) de nuevos buques.

Las nuevas unidades van a sustituir a los catorce buques de la clase *Reliance*, construidos en los sesenta, a los trece de la clase *Famous*, construidos en los ochenta, y a los buques USCG *Acushnet* (dado de baja en 2011) y USCG *Alex Haley*, procedentes de la US Navy y que entraron en servicio en 1944 y 1971.

Con este proyecto, y en palabras del comandante de la *Coast Guard*, se trata de mantener la capacidad de despliegue *offshore* y así proteger las fronteras marítimas de los Estados Unidos.

Además de sustituir a unidades con muchos años en servicio, se pretende que los nuevos buques cumplan todas las normas ecológicas actuales: reducción del consumo, tratamiento de residuos, emisiones reducidas de los propulsores, empleo de consumibles ecológicos, reducción de firma acústica, etcétera.

Comienzo de la construcción del buque escuela indonesio en astilleros Freire

Los astilleros Construcciones Navales Paulino Freire de Vigo se adjudicaron el año pasado el concurso abierto para la construcción de un buque escuela para la Marina de Indonesia.

La visita a España del ministro de Defensa de Indonesia, Purnomo Yusgiantoro, a primeros de febrero ha servido para respaldar esta adjudicación y anunciar que la entrada en vigor del contrato comenzará a finales de marzo o primeros de abril.

El buque tendrá 110 m de eslora, 12 de manga y seis de calado, estará aparejado de bricbarca con una superficie vélica de 3.350 m^2 y con capacidad para una dotación de 200 personas, de los que la mitad será de alumnos guardias marinas.

El astillero está cerrando los detalles finales del diseño del buque y de la formalización del contrato, que supone una inversión de unos 70 millones de dólares (51 millones de euros).

Está previsto que la construcción aporte unas 346.000 horas de trabajo al astillero, con un plazo de ejecución de 22-24 meses.

El buque será el sustituto del actual buque escuela *Dewaruci* y está previsto que lleve el mismo nombre y su predecesor se convertirá en museo naval.

La construcción del actual *Dewaruci* comenzó en 1932 en el astillero alemán HC Stülcken&Sohn, pero no fue entregado hasta 1953, al haber resultado dañadas las instalaciones del constructor durante la II Guerra Mundial. Sus dimensiones principales son: eslora de 58,3 m, manga 9,5, calado cuatro metros, un motor principal diésel y está aparejado de bergantín con una superficie vélica de 1.091 m^2 y 16 velas.

Freire tiene también en la cartera de pedidos la construcción de un buque oceanográfico para el Instituto de Investigación Científica de Kuwait.

Estos astilleros han sido los constructores, entre otros, de los patrulleros de altura de la Armada *Alborán* y *Arnomendi* y de los buques oceanográficos *Cornide de Saavedra*, *Sarmiento de Gamboa*, *Janan, Pegaso* y *RRS Discovery*.

A. P. P.



Tráfico de los puertos españoles en 2013

El ente público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, ha dado a conocer las cifras provisionales del tráfico portuario del año 2013.

Los 46 puertos españoles de interés general, durante el año 2013, han movido un total de 458.547.480 t de mercancías, lo que significa un descenso del 3,45 por 100 en comparación con los 474,9 millones de toneladas registradas en 2012. Esta cifra está referida al total de los 46 puertos españoles gestionados por el ente público Puertos del Estado (28 autoridades portuarias).

De esta forma el tráfico portuario español sufre un pequeño parón tras el aumento continuado desde 2010.

La evolución por sectores tiene las siguientes características:

— En el tráfico de graneles líquidos (que representan el 33,1 por 100 del total de mercancías) se produjo un descenso del 1,03 por 100. Destacan los puertos con instalaciones o conectados con plantas preparadas para la recepción y tratamiento de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos. El primer puerto es Bahía de Algeciras, seguido de Cartagena, Huelva, Tarragona, Bilbao, y Barcelona.

— El tráfico de graneles sólidos (el 17,4 por 100 del total de mercancías) experimentó un descenso del 9,3 por 100. En este apartado hay que señalar los puertos con tráficos de gran volumen de productos siderometalúrgicos, carbones para alimentación de centrales térmicas, abonos, materiales de construcción y agroalimentarios. El primer puerto en este tipo de mercancías es Gijón, seguido de Ferrol-San Ciprián, Tarragona, Cartagena, Bilbao, y Barcelona.

— El tráfico de mercancía general (el 46,5 por 100 del total) descendió en un 2,64 por 100. La cantidad de esta mercancía que viaja en contenedores se conoce como índice de contenerización y es del 72,1 por 100. El puerto que mueve más mercancía general es Bahía de Algeciras, seguido de Valencia, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Baleares.

— Respecto al tráfico de contenedores en sí, se alcanzaron los 13,89 millones de TEU, con un descenso del 1,3 por 100 respecto al año 2011. La mercancía movida en contenedores también disminuyó un 4,5 por 100 respecto al año anterior. En cualquier caso, nuestros puertos continúan ocupando los primeros lugares entre los puertos de la Unión Europea y lideran el área del Mediterráneo. El puerto que mueve más mercancía en contenedores es Bahía de Algeciras, seguido de Valencia, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Castellón.

— Se produjo un aumento del 7,1 por 100 en el tráfico total de pasajeros (línea regular y cruceros), con 28,7 millones de

personas. En este sector el primer puerto ha sido Puertos de Baleares, seguido de Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Las Palmas y Ceuta.

— Respecto al resto de mercancías, el avituallamiento de buques superó los 9,8 millones de t, con un descenso del 5,2 por 100.

— La pesca fresca alcanzó las 229.820 t, con un descenso del 2,2 por 100. En esta descarga el puerto de Vigo continúa siendo el líder nacional indiscutible y ocupa el primer lugar con 80.245 t, seguido por La Coruña con 45.480, Pasajes con 21.864, Bahía de Cádiz con 21.363, Avilés con 12.678 y Gijón con 10.136. El resto de los puertos no supera las 10.000 t en este concepto.

En el cómputo total vuelve a ocupar el primer lugar el puerto de Bahía de Algeciras, seguido por los de Valencia, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Tarragona, Huelva, Las Palmas, Gijón, Castellón, Santa Cruz de Tenerife, Ferrol-San Ciprián, La Coruña y puertos de Baleares, entre otros. Todos los relacionados superan los diez millones de toneladas. El puerto de Valencia se consolida en la segunda plaza tras varios años superando al de Barcelona en más de veinte millones de toneladas.

Los que han registrado mayor incremento respecto al año 2012 han sido los de Castellón (7,4 por 100) y Alicante (4,1 por 100); por su parte, Málaga es el de mayor pérdida de tráfico (-43,9 por 100) respecto a 2011.

El número total de buques mercantes es de 131.128, con un descenso del 2,5 por 100. También, hay un descenso del 2,2 por 100 en el total de toneladas de arqueo bruto de los buques que atracaron en nuestros puertos.

Autoridad Portuaria Ferrol-San Ciprián, tráfico 2013

El año 2013 se ha cerrado para la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián con un balance de 12.539.623 t, y queda situado en el duodécimo puesto de las veintiocho autoridades portuarias estatales.

La cifra obtenida en Ferrol supone una disminución del 8,56 por 100 respecto a la de 2012, y también pierde un puesto en el conjunto del Estado, al ser superado por el puerto de Castellón, en el que se registró el mayor aumento de tráfico (7,46 por 100) del pasado año.

Respecto al resto de las autoridades portuarias de Galicia, continúa manteniendo su primer puesto, seguido por La Coruña con 11,7 millones de toneladas, Vigo con 4,2, Marín con 1,87 y Villagarcía con 0,96 millones de toneladas.

A pesar del descenso el tráfico de 2013 es el tercer mejor año de la serie histórica, tras los 13,7 millones del año 2012 y los 12,85 millones de 2008.

Por tipos de tráfico:

— Los graneles sólidos ocupan la segunda posición nacional, con nueve millones de toneladas, tras los 14,9 del puerto de Gijón. Han tenido un descenso de 1,5 millones de toneladas respecto al año 2012, lo que ha lastrado la caída total del tráfico portuario. Ferrol es el puerto de entrada del carbón procedente de Indonesia y Estados Unidos, destinado a la central de Endesa en Puentes, que en 2013 redujo en un 30 por 100 la importación. Otro importante material es la chatarra para suministro de la siderúrgica de Megasa.

— En graneles líquidos, el tráfico ha sido de 2,5 millones de toneladas, un 10 por 100 superior a 2012 gracias al aumento de actividad de la planta de Reganosa. El 2014, se unirá a este tráfico el de la planta de biodiésel Infinita Renovables, situada en el puerto exterior, que tiene asignadas 300.000 toneladas de producción.

— En mercancía general también ha habido un aumento del 10 por 100 respecto a 2012, alcanzando los 0,98 millones de toneladas. Este tráfico es uno de los que probablemente aumente de forma considerable en 2014, gracias a la puesta en marcha de la terminal de contenedores en el puerto exterior de Caneliñas.

A. P. P.



Salvamento Marítimo asiste al pesquero *Isla de Alborán Tres* con vía de agua a 29 millas al sur de cabo Sacratif

El 27 de febrero se produjo el abordaje, a 29 millas al sur de cabo Sacratif, entre el mercante *Terve*, de 106 metros de eslora y 15 tripulantes a bordo, con el pesquero *Isla de Alborán Tres*, de 22,14 metros de eslora y cuatro tripulantes a bordo.

El pesquero, con puerto base en Motril, comunicó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) ubicado en Almería que tenía una vía de agua debido al abordaje con el mercante *Terve* y necesitaba asistencia. Su tripulación controló la vía de agua con el sistema de achique del propio pesquero hasta la llegada del helicóptero *Helimer 204*. Asimismo, el mercante permaneció en las inmediaciones por si era necesaria su colaboración.

Cuando el *Helimer 204* llegó al lugar de la emergencia procedió al arriado de una bomba de achique de mayor potencia, el rescatador del helicóptero de Salvamento Marítimo descendió hasta el pesquero e instaló la motobomba. De este modo, se consiguió controlar la vía de agua y el pesquero puso rumbo a Adra escoltado por la Salvamar *Hamal*, donde una vez en el varadero se procederá a la reparación de los daños causados por la colisión.

El *Helimer 215* rescata a los tres tripulantes del velero *Bribón Dos* a la deriva a 199 millas al suroeste de Maspalomas

El helicóptero de Salvamento Marítimo *Helimer 215* rescató la noche del 24 al 25 de febrero a los tres tripulantes —dos hombres austríacos y una mujer británica— del velero *Bribón Dos,* que se encontraba a la deriva, sin timón, a 199 millas al suroeste de Maspalomas.

El Centro de Salvamento Marítimo ubicado en las Palmas recibió la alerta de socorro del *Bribón Dos*, un velero con bandera británica de 10 metros de eslora, que había partido de Las Palmas y se dirigía a Cabo Verde. El velero se hallaba a la deriva y sus tripulantes necesitaban evacuación, por lo que el Centro de Salvamento Marítimo de Las Palmas movilizó al avión *Sasemar 103* para localizarlo, y posteriormente los tripulantes fueron rescatados por el *Helimer 215,* y trasladados

al aeropuerto de Tenerife Sur. El *Bribón Dos* se hallaba a 199 millas (368 km) al suroeste de Maspalomas y la gran distancia desde la costa y el hecho de que fuese de noche complicó la operación de rescate.

Salvamento Marítimo localiza y evacúa el cadáver de un desaparecido tras el vuelco de una embarcación en la bahía de Santander

Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, localizó el día 17 de febrero, junto a la peña de la Hierba (Elechas), el cuerpo del tripulante de 73 años que había desaparecido tras el vuelco de una embarcación en la bahía de Santander. El otro tripulante que lo acompañaba consiguió llegar a nado a la costa.

A primera hora de la mañana, la Guardia Civil informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) ubicado en Santander del vuelco de una embarcación con dos personas a bordo en las proximidades de la isla de Marnay en la bahía de Santander.

El CCS en Santander movilizó el helicóptero *Helimer 218*, la embarcación de Salvamento Salvamar *Deneb* y la de Cruz Roja *LS Santander*, además de una semirrígida del Servicio Marítimo que se encontraba en las inmediaciones.

La escasa profundidad en la zona del accidente dificultó las operaciones de búsqueda del desaparecido, pues impedía a las embarcaciones poder peinar el área en su totalidad.

Finalmente, el helicóptero de Salvamento Marítimo *Helimer 218* encontró al desaparecido próximo a la cara sur de la peña de la Hierba (Elechas) y tras izarlo a bordo lo trasladó al aeropuerto de Santander.

SALVAMENTO MARÍTIMO





Campaña oceanográfica «Remala»

El buque oceanográfico *Francisco de Paula Navarro*, del Instituto Español de Oceanografía (IEO), realizó en la segunda semana de febrero la campaña de invierno del proyecto de investigación «Remala», en el litoral de la provincia de Málaga.

Es la segunda de cuatro campañas que se llevarán a cabo en cada una de las estaciones del año.

La bahía de Málaga es zona de reproducción, desove, cría y engorde de especies de interés pesquero, y este proyecto tiene como objetivo evaluar su idoneidad para la creación de una reserva de pesca.

Por ello la campaña está dirigida a estudiar los recursos pesqueros de la zona, conocer la biodiversidad demersal y bentónica y las características del plancton de la bahía.

El *Francisco de Paula Navarro* se reincorporó al IEO el pasado mes de noviembre, tras más de año y medio sometido a un proceso de remodelación integral en los astilleros Mercurio Plastics S. L. de Cartagena.

Campaña del *Ángeles Alvariño* en El Hierro

El buque oceanográfico *Ángeles Alvariño*, del Instituto Español de Oceanografía (IEO), ha realizado durante el mes de marzo la tercera y última campaña del Proyecto VULCANO.

Durante 20 días los investigadores del proyecto evaluaron las condiciones físicoquímicas y biológicas del volcán submarino de la isla de El Hierro después de los últimos episodios sísmicos de alta magnitud ocurridos en la zona.

El buque hizo uso de su vehículo submarino no tripulado *Liropus 2000* para la toma de imágenes del volcán submarino, desde su base a la cima principal, pasando por todos los conos secundarios.

Durante la campaña se aprovechó para realizar dos jornadas de puertas abiertas del buque: la primera el 8 de marzo en el puerto de La Estaca en la isla de El Hierro, y la segunda el 24 de marzo en Puerto de los Cristianos en la isla de Tenerife.

El Proyecto VULCANO para el estudio del ecosistema marino tras la erupción volcánica submarina en El Hierro en octubre de 2011 es un proyecto de investigación del Plan Nacional, liderado por el Centro Oceanográfico de Canarias del IEO y con el que colaboran la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, la Universidad de La Laguna, el Banco Español de Algas y el Museo de la Naturaleza y el Hombre de Tenerife.

El objetivo principal del proyecto es estudiar la evolución temporal de los cambios en

el ecosistema marino mediante la observación de las propiedades físico-químicas, geológicas y biológicas en las aguas circundantes de la isla de El Hierro y desde la superficie hasta los primeros 2.000 metros de la columna de agua. Para ello se ha diseñado una malla con 51 estaciones hidrográficas en aguas de la isla.

Las dos primeras campañas de este proyecto se realizaron el pasado año: la primera entre el 22 de marzo y el 6 de abril, y la segunda entre el 11 y el 25 de octubre.

Monitorización medioambiental del Mediterráneo

El buque oceanográfico español *Francisco de Paula Navarro*, del Instituto Español de Oceanografía (IEO), está realizando desde el día 16 de febrero una nueva campaña del proyecto RADMED de 21 días de duración.

Este proyecto de monitorización ambiental del litoral mediterráneo español nace en 2007 como fusión de otros anteriores.

Desde entonces, se vienen realizando unas tres campañas anuales para obtener la serie histórica de datos que permita analizar los efectos del cambio climático en el Mediterráneo.

Las campañas, de tipo multidisciplinar, se realizan recorriendo una serie de estaciones fijas a lo largo de nuestro litoral mediterráneo y en cada una de ellas se obtiene una serie de datos, como temperatura, salinidad, oxígeno disuelto, clorofilas, nutrientes, fitoplancton, zooplancton, pH y alcalinidad. Las muestras se toman a diferentes profundidades para poder disponer de la serie de datos necesarios para el estudio.

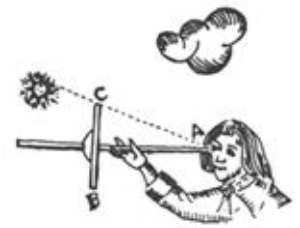
Además, el buque lleva incorporado un equipo de medición continua de CO_2 en la superficie del mar para establecer qué zonas del litoral actúan como fuente (emitiendo CO_2) y qué zonas actúan como sumidero (retirando este gas de la atmósfera).

La campaña es responsabilidad del Grupo de Cambio Climático del IEO, y en ella participan investigadores de los centros oceanográficos de Málaga y Baleares.

Hay que recordar que el IEO, como organismo público de investigación, está encuadrado en la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación del Ministerio de Economía y Competitividad; está dedicado a la investigación en ciencias del mar y en especial a lo relacionado con el conocimiento científico de los océanos, la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el medio ambiente marino.

El IEO es el representante de España en la mayoría de los foros científicos y tecnológicos internacionales relacionados con la mar y sus recursos.

A. P. P.





Regulación de los títulos profesionales del sector pesquero

El BOE núm. 41, del 17 de febrero de 2014, publicó el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente regula los títulos profesionales del sector pesquero.

El real decreto acomete la simplificación y unificación normativa en la materia y establece los cauces para la homologación de los certificados de profesionalidad. Además, se establecen las condiciones básicas para la obtención de los títulos y las atribuciones de cada uno de ellos.

En la sección de puente, se establecen los títulos de capitán de pesca, patrón de altura y patrón de litoral. En la sección polivalente se incluyen los de patrón costero polivalente, patrón local de pesca y marinero pescador. En la sección de máquinas se incluyen los títulos de mecánico mayor naval y mecánico naval.

La norma supone también el recoger en la legislación española el contenido del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F 1995), ratificado por España a través del Instrumento de Adhesión de 28 de noviembre de 2008, y que entró en vigor en España el 29 de septiembre de 2012.

Este Convenio tiene como objetivo promover la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio marino. Por ello establece normas internacionales para que el personal enrolado en los buques pesqueros de navegación marítima tenga la competencia y la aptitud necesarias para desarrollar su cometido.

El nuevo real decreto aglutina toda la normativa dispersa en diferentes disposiciones anteriores. Por otra parte, establece el cauce de homologación de determinados certificados expedidos por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, reunifica las diferentes denominaciones de los títulos profesionales de pesca, y clarifica las atribuciones de los titulados de la marina mercante en buques pesqueros.

De especial interés para el personal de la Armada es la disposición adicional octava sobre convalidación de titulaciones expedidas por el Ministerio de Defensa:

«A los miembros de la Armada, y a aquellas personas que, habiendo pertenecido a la misma, estén en posesión de las titulaciones de Técnico Militar declaradas equivalentes con los títulos académicos de Técnico de Formación Profesional Específica de Grado Medio en Pesca y Transporte Marítimo y en Operación, Control y Mantenimiento de Instalaciones Navales por la Orden

ECD/3869/2003, de 18 de diciembre, por la que se establecen equivalencias entre los títulos de Técnico Militar y los títulos de Técnico correspondientes a la formación profesional específica, se les convalidarán los módulos que sean coincidentes con los establecidos para obtener los títulos de patrón local de pesca y patrón costero polivalente y aquellas otras del sector pesquero que correspondan.

La determinación de los módulos que sean coincidentes a efectos de la convalidación prevista en el párrafo anterior se establecerá reglamentariamente a propuesta conjunta de los Ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Defensa.»

El real decreto establece las normas para la expedición, revalidación, renovación y registro de los títulos profesionales, así como del posible reconocimiento de títulos profesionales extranjeros.

También se señalan las inspecciones, infracciones y sanciones en relación con las actividades contempladas en el real decreto.

Evaluación de los recursos pesqueros del Mediterráneo y mar Negro

Entre los días 28 de enero y 1 de febrero se celebró en Bar (Montenegro) la reunión de los grupos de trabajo de la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo, para la evaluación de los *stocks* de las especies demersales y pequeños pelágicos.

En la reunión participaron investigadores españoles del Instituto Español de Oceanografía (IEO) pertenecientes a los centros costeros de Málaga, Murcia y Baleares.

Dentro del grupo de trabajo de especies demersales, los investigadores españoles presentaron las siguientes evaluaciones:

— Merluza en el norte del mar de Alborán.

— Merluza, gamba roja, gamba blanca, salmonete de roca y salmonete de fango de las islas Baleares.

— Merluza y salmonete de fango en el golfo de León (*stock* compartido con Francia).

En el grupo de trabajo de pequeños pelágicos los investigadores españoles presentaron las evaluaciones del boquerón y la sardina en el norte del mar de Alborán y zona Levante español.

La Comisión General de Pesca para el Mediterráneo es un organismo intergubernamental para promover el desarrollo, la gestión racional, la utilización responsable y la conservación de los recursos marinos vivos del Mediterráneo y mar Negro. En este foro se presentan anualmente los resultados de las evaluaciones del estado de explotación de los recursos pesqueros.

Campaña de evaluación de los recursos pesqueros en Cádiz

El buque oceanográfico español *Miguel Oliver*, de la Secretaría General de Pesca, ha realizado entre el 22 de febrero y el 3 de marzo la campaña ARSA 0314 en aguas del golfo de Cádiz.

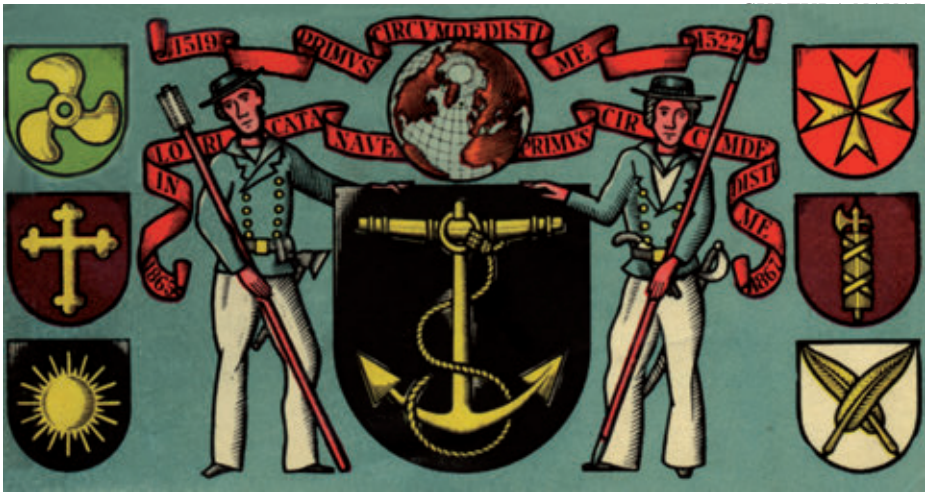
El objetivo principal de la campaña es el estudio y evaluación directa de los recursos pesqueros demersales del golfo gaditano.

En la campaña han trabajado científicos y técnicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de los centros oceanográficos de Cádiz y Málaga y alumnos de la Facultad de Ciencias del Mar y Ambientales de la Universidad de Cádiz.

Durante la campaña se han realizado muestreos de tallas de todas las especies y muestreos biológicos de las especies de mayor interés comercial: cefalópodos (pulpo, calamar y choco), crustáceos (gamba, cigala y langostino) y peces (merluza y boquerón). Otro de los objetivos es identificar acústicamente los caladeros de chirla existentes en la zona. También estaba previsto completar el catálogo de fauna de los fondos de arrastre de la plataforma y talud continental, obtener los parámetros físico-químicos del agua en el área de estudio, tomar muestras de sedimentos y medir temperatura y salinidad durante el arrastre.

Esta campaña es la número 43 de la serie histórica en la zona.

A. P. P.



Cultura Naval

RESTAURACIÓN DE LA CARTA NÁUTICA
A NEW CHART OF THE WORLD ON MERCATOR'S PROJECTION

Recientemente ha sido restaurada la carta náutica *A new chart of the world on Mercator´s projection*, un fondo documental que pertenece a la Sección de Cartografía del Museo, por la restauradora de documentos gráficos del Departamento de Conservación Preventiva del Museo Naval.

Antes de la intervención, el documento presentaba suciedad general, manchas localizadas, roturas y falta de papel en bordes y zonas centrales. Ante esas deficiencias, la restauración llevada a cabo se centró en la fijación de tintas y pigmentos, en la limpieza mecánica y acuosa y en la eliminación de etiquetas de papel del reverso.



Carta antes de la restauración.

La consolidación consistió en la unión de rasgados en bordes, en injertos en zonas



Carta después de la restauración.

perdidas y en la colocación de refuerzos por el reverso. Se hizo el entonado final con lápices de colores en zonas de injertos, en márgenes y en zonas centrales erosionadas.

A new chart of the world on Mercator´s projection fue publicada por William Heather (1764-1812) en un establecimiento de Londres, el Navigation Warehouse, el 1 de septiembre de 1802. El dibujo del mapa es obra de J. Norie y el grabado corresponde a J. Stephenson.

La carta náutica destaca por sus grandes dimensiones, 90 x 120 cm, y en ella se representan las principales corrientes marítimas y las derrotas de los viajes de James Cook, Vancouver y La Pérouse, incluyendo la cronología de cada uno de ellos. El título y la fecha aparecen inscritos en la cartela decorada con motivos paisajísticos, que posiblemente fue incorporada con posterioridad, pues la fecha que aparece en la misma es 1803. En otro aspecto idéntico y simétrico a la cartela ya descrita, hay un texto con la dedicatoria del editor a comerciales y marchantes.

El autor, William Heather, fue un grabador y editor de cartas en Londres. Comenzó como aprendiz del impresor George Micell, llegando a ser miembro de la Sociedad de Impresores en 1789. Más tarde, trabajó para John Hamilton Moore, profesor de Náutica y editor de cartas marítimas, y en 1793 comenzó a publicar sus propias cartas, estableciéndose por su cuenta.

Es muy probable que *A new chart of the world on Mercator's projection* fuera una de las cartas grabadas en Gran Bretaña que integraban la colección de Alexander Dalrymple (1737-1808), primer director de la Hidrographical Office, que la compró para esta institución en 1808.

CORREOS EMITE SELLOS CONMEMORATIVOS DE DOS ANIVERSARIOS DE NUESTRA HISTORIA NAVAL

Por iniciativa del Órgano de Historia y Cultura Naval (OHCN), la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, comúnmente conocida como Correos, ha emitido durante el mes de febrero sendos sellos conmemorativos alusivos al 325.º aniversario del nacimiento de Blas de Lezo y al 125.º de la botadura del submarino *Isaac Peral*, que han sido creados a partir del diseño proporcionado por el propio OHCN.





La Subdirección de Filatelia de la Dirección General de Correos ha colaborado con la Armada en la presentación oficial del sello conmemorativo de la botadura del submarino de *Isaac Peral,* la cual se desarrolló el día 14 de marzo en la Sala Peral del Museo Naval de Cartagena, aprovechando su reciente apertura, presentación a la que asistieron el delegado del Gobierno en la Región de Murcia, Joaquín Bascuñana; la alcaldesa de Cartagena, Pilar Barreiro; el almirante Jefe del Arsenal de Cartagena, Fernando Zumalacárregui, el almirante de Acción Marítima, Salvador María Delgado Moreno, el director del Museo Naval, Pablo Zárate, y el presidente de Correos, Javier Cuesta, entre otras autoridades

El sello, segundo que homenajea al submarino Peral después del emitido en 1964, tiene un formato de 28,8 x 40,9 mm. Su tirada es de 220.000 ejemplares y su valor facial de 0,54 euros, lo que permitirá su difusión por toda España. La impresión está realizada por el sistema Offset, en papel engomado.

D. R.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO *OTRAS VICTORIAS POR MAR DE LOS ESPAÑOLES*

Organizado por el Órgano de Historia y Cultura Naval tuvo lugar el día 27 de febrero, en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, la presentación del libro *Otras victorias por mar de los españoles*, a cuyo autor, Agustín Ramón Rodríguez González, doctor en Historia y colaborador habitual de esta REVISTA, acompañaban en la mesa el director de Enseñanza Naval, contralmirante Gamboa Pérez-Pardo, y el capitán de navío en situación de retiro Pedro Giner Lara.

El acto comenzó con unas palabras introductorias del director del Órgano de Historia y Cultura Naval, quien dio la bienvenida al nutrido auditorio y resaltó lo adecuado de la presentación de dicha obra en el marco de las actividades patrocinadas por el órgano que dirige, una de cuyos cometidos es la difusión de la historia y la cultura naval.

A continuación, el contralmirante director de Enseñanza Naval efectuó la presentación del autor, de quien destacó su amplísimo currículo como historiador naval, prolífico escritor y colaborador habitual en publicaciones de la Armada, por las que ha obtenido en varias ocasiones el Premio Virgen del



(Foto: RGM).

Carmen; también está en posesión de la Cruz del Mérito Naval. Agradeció al autor su denodada defensa de la Armada a lo largo de toda su obra, de su importancia en el glorioso pasado de España y de los marinos españoles de todas las épocas, a quienes se debe en gran medida la creación del primer imperio oceánico de la historia, el más grande conocido hasta entonces y mantenido durante cuatro largos siglos, de los que sin duda tenemos muchos más motivos para enorgullecernos que para apesadumbrarnos.

El capitán de navío Giner, encargado de la presentación del libro, empezó reseñando el encuentro con el autor en un cruce de caminos cuyo vínculo fue la Historia, y con quien desde entonces ha mantenido una asidua relación, de la que dijo haber aprendido siempre algo bueno y nuevo. Resaltó que la obra que se presentaba era la continuación de otra del mismo autor, publicada en el año 2006 con el título de *Victoria por mar de los españoles,* en la que, al igual que en este nuevo libro, trata de mostrar una obviedad: que nuestras victorias por mar fueron más numerosas que cualquier otra adversidad, y que si no hubiese sido así no se hubiera podido consolidar la grandeza de España durante 400 años a lo largo de todo el mundo, lo que de forma poco comprensible e inexplicable no ha calado en el pueblo español, más dado a glosar las gestas acabadas en derrotas que a resaltar todas aquellas que contribuyeron a mantener a nuestra nación como poder hegemónico durante cuatro siglos. Terminó su intervención haciendo referencia a una inscripción que figura en una placa en la puerta del Arsenal de La Carraca, de tiempos de Carlos III, y que podría traducirse por: «Tú, español, acuérdate de regir los mares con tu poder», que sirve como guía y recordatorio para todos, y muy especialmente para aquellos que prefieren mantener oculta nuestra exitosa historia naval.

Finalmente, intervino el autor, quien, sin hacer referencia concreta a los hechos históricos navales contenidos en la obra, incidió en su intención de presentar la historia naval desde una perspectiva muy alejada del habitual pesimismo y derrotismo con que se ha abordado tradicionalmente, ya que normalmente se ha estudiado el Imperio español buscando las razones de su decadencia en lugar de centrarse en resaltar las grandes gestas realizadas a lo largo de la historia de España, muchas de las más importantes llevadas a cabo por mar. También destacó que, mientras otras naciones se enorgullecen de una historia naval mucho más modesta, en ocasiones incluso exaltando y exagerando supuestos y discutibles triunfos mientras ocultan o disimulan sus fracasos, nosotros nos recreamos en nuestras desgracias, y llegamos a desconocer o relativizar nuestro éxitos, muchos más importantes que los de aquellos, con lo que el relato histórico queda desvirtuado. Finalizó deseando que esta nueva obra pueda servir para producir un cambio en la visión de nuestro pasado y sirva de acicate para revisar otros hechos que se han aceptado sin la menor crítica y bajo una perspectiva inpuesta desde fuera con intereses muy concretos.

Tras un amplio y animado período de preguntas, el director del Órgano de Historia y Cultura Naval dio por finalizado el acto de presentación, agradeciendo a los asistentes su asistencia y recordando las próximas citas programadas para el mes de marzo.

D. R.



PREMIO AL BUQUE MÁS DESTACADO

La Asociación y el Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) han convocado la 5.ª edición del «Premio al Buque más destacado 2013», que se otorgará al astillero constructor y al armador. Los posibles candidatos deben ser buques construidos en España y entregados durante el año 2013.

El ganador se anunciará en el mes de julio durante los actos institucionales de la Virgen del Carmen, y se entregará en el Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima que se celebrará en octubre de este año.

El fallo se decide por votación popular en la página *web* entre el 31 de enero y el 30 de junio de 2014.

El galardón de 2009 recayó en el buque *WG Columbus*, construido en los astilleros vigueses de Hijos de J. Barreras; el de 2010 en el LHD *Juan Carlos I,* construido por Navantia en sus astilleros ferrolanos; en 2011 en el buque *Strill Merkur* de Astilleros Gondán, y en 2012 en el *Esvagt Aurora* de Astilleros Zamakona.



Edda Ferd.

Para la edición actual concursan inicialmente el oceanográfico *RRS Discovery,* de Construcciones Navales Paulino Freire; el buque de apoyo a plataformas *Edda Ferd,* de Astilleros Gondán, y el buque de transporte de pescado vivo *Ronja Polaris,* de Astilleros Zamakona.

A. P. P.



Ronja Polaris.

LA EXPOSICIÓN «BLAS DE LEZO, EL VALOR DE MEDIOHOMBRE» EN CÁDIZ

La exposición del Museo Naval «Blas de Lezo, el valor de Mediohombre», organizada junto al Ayuntamiento de Cádiz, fue inaugurada el pasado día 12 de marzo en la capital gaditana por la alcaldesa, Teófila Martínez Saiz, y por el almirante de la Flota, Santiago Bolíbar Piñeiro. Previamente, dichas autoridades descubrieron una estatua al héroe en los jardines del Paseo de Canalejas, acto al que asistió el embajador de Colombia en España.

La muestra, que permanecerá abierta en la Casa de Iberoamérica hasta el próximo 12 de mayo, recupera la memoria del teniente general de la Armada, conocido por encabezar en 1741 la defensa de Cartagena de Indias frente a la flota inglesa del almirante Vernon, muy superior en número.

Cojo, tuerto y manco desde los 25 años por las heridas recibidas en combate, lo que le valió el apodo de *Mediohombre*, Blas de Lezo es uno de los marinos más importantes de la Historia Naval. Invicto en toda su carrera militar, murió sin el reconocimiento merecido y fue enterrado en una tumba de emplazamiento desconocido. La Armada honra su memoria con el nombre de un buque, en la actualidad la fragata *F-103*.

La muestra llega a la ciudad gaditana después de casi seis meses en el Museo Naval de Madrid, donde recibió a más de 80.000 visitantes. La exposición se adentra en la figura de Blas de Lezo enmarcando su trayectoria en el contexto de la primera mitad del siglo XVIII.

En su exhibición en Cádiz, se reúnen 71 piezas procedentes del patrimonio de la Armada, una colección particular y nueve museos, archivos e instituciones españolas, entre ellas dos gaditanas: la Fundación Federico Joly Höhr y el Archivo Histórico Provincial de Cádiz. La Fundación ha prestado tres estampas del siglo XVIII que representan vistas de Cádiz y de la bahía. Por su parte, el



(Foto: *www.armada.mde.es)*.



(Foto: ORP Flota).

archivo gaditano ha cedido el poder testamental de Blas de Lezo, un documento de 1732 que se expone ahora por primera vez.

El visitante podrá ver las medallas acuñadas en Inglaterra para conmemorar la victoria de la flota inglesa en Cartagena de Indias, triunfo que finalmente no se produjo. Tras conocerse en Londres la derrota, el monarca Jorge II ordenó la destrucción de todas las medallas y son muy pocas las que han llegado hasta hoy, la mayor parte conservadas en el Museo Naval de Madrid. Se exhibe también un retrato de Blas de Lezo, la espada atribuida al teniente general, la lauda encargada en 1774 por el hijo mayor de Lezo para honrar a su padre, un modelo de navío de 64 cañones y una lámina del Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria, todos ellos fondos originales del siglo XVIII.

El montaje se completa con gráficas, mapas y un audiovisual, proyectado en diversos puntos del recorrido, que muestra la arquitectura militar de Cartagena de Indias en 1746. Más de dos años de trabajo han permitido reconstruir virtualmente sus alrededores y las fortalezas, fuertes, baterías costeras y castillos que convirtieron a la ciudad en un ejemplo de ingeniería militar.

El discurso científico, elaborado por las comisarias Mariela Beltrán García-Echaniz y Carolina Aguado Serrano, se ha basado en fuentes documentales originales, algunas inéditas, consultadas en cinco archivos españoles —Archivo General de Indias, Archivo Histórico Nacional, Archivo General de Simancas, Archivo del Museo Naval y Archivo Histórico Provincial de Cádiz—, así como en el Archivo General de Colombia.

OCS AJEMA



GACETILLA

El *Juan Sebastián de Elcano* inicia la segunda fase del LXXXV Crucero de Instrucción

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* zarpó el pasado día 1 de marzo del puerto comercial de Cádiz para comenzar la segunda fase del crucero de instrucción de guardias marinas que realizarán parte de su cuarto año de carrera a bordo. El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Jaime Muñoz-Delgado, despidió al buque en su salida.

Durante algo más de cuatro meses, el buque tiene previsto cruzar el océano Atlántico en dos ocasiones, visitando los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Praia (Cabo Verde), Cartagena de Indias (Colombia), Santo Domingo (República Dominicana), Nueva York (Estados Unidos), Dublín (Irlanda), Hamburgo (Alemania) y Oslo (Noruega).

La escala en la capital noruega será la más septentrional en los 86 años de vida del buque y precederá a



(Foto: *www.armada.mde.es*).



Buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. (Foto: *www.armada.mde.es*).

la recalada en el muelle de la Escuela Naval Militar en Marín (Pontevedra).

Durante este crucero es la primera vez en la historia del buque que se cuenta con un profesor universitario civil a bordo. Su labor principal es impartir las asignaturas necesarias para que los guardias marinas, futuros oficiales de la Armada, obtengan el título de grado en Ingeniería Industrial de la rama de Mecánica, de acuerdo al plan de estudios de la Escuela Naval Militar.

Los guardias marinas recibirán clases tanto teóricas como prácticas, teniendo la oportunidad de ampliar sus conocimientos técnicos y marineros, un mayor grado de cultura general y una mejor asimilación de los principios, hábitos y virtudes que constituyen el alma de la profesión.

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* es un velero bergantín-goleta de cuatro palos, con 113 metros de eslora y 13 de manga, que puede desplegar una superficie de velamen de 3.151 metros cuadrados. Al mando del capitán de navío Enrique Torres Piñeyro, cuenta con una dotación de 26 oficiales, un profesor universitario civil, 23 suboficiales, 140 militares de tropa y marinería y cinco maestros de arsenales civiles.

OCS AJEMA



Libro conmemorativo del centenario del CHA

El Colegio de Huérfanos de la Armada (CHA) «Nuestra Señora del Carmen» ha sido el escenario, el pasado día 17 de febrero en Madrid, de la presentación del libro *Crónica de 100 años de historia del CHA*. La obra ha sido escrita por Javier Postigo, hombre ligado durante 40 años al centro, «al que llegó como marinero haciendo la mili y de la que ya nunca salió hasta su jubilación», tal como indica en el prólogo el coronel Jesús Ramón Bacas, predecesor en el cargo del actual director del colegio.

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Jaime Muñoz-Delgado, presidió este acto de presentación, al que también asistieron el escritor y columnista Alfonso Ussía, el director del CHA capitán de navío Ricardo Rivera, el mencionado coronel Bacas, numerosas autoridades de la Armada y antiguos alumnos del colegio.

El libro hace un recorrido por los cien años de historia del centro educativo, desde que el rey Alfonso XIII colocara la primera piedra del colegio para huérfanos de la Armada hasta la actualidad. Javier Postigo señaló que esta publicación cuenta los cien primeros años de historia de una institución que es «cuna de futuros oficiales de la Armada española».

Con la presentación del libro institucional, el AJEMA clausuró los actos del primer centenario del colegio, agradeciendo su presencia a los presentes y felicitando al personal del colegio que ha intervenido en la organización de los diversos actos que han tenido lugar a lo largo de 2013.

OCS AJEMA



(Foto: *www.fn.mdef.es*).

Elcano, el barco blanco

El almirante de la Flota, Santiago Bolíbar Piñeiro, presidió el 27 de febrero en el Teatro de Títeres de la Tía Norica en Cádiz el estreno del documental *Elcano, el barco blanco* sobre el buque escuela de la Armada, aprovechando que estaba atracado en el muelle de la capital gaditana.

Coincide esta fecha con la presentación, hace un año justo, de un avance del vídeo *Elcano, el docuemntal* (de ocho minutos) en el Museo Reina Sofía (antiguo Gobierno Militar) y del que informamos en esta REVISTA en abril del año pasado.

Además de las autoridades civiles y militares, al acto asistieron personal civil y una numerosa representación de la Armada, entre ellos el comandante del buque escuela, capitán de navío Torres Piñeyro, una delegación de oficiales, suboficiales y marinería de la dotación del buque y los guardias marinas embarcados francos de servicio.

Curt Ficcions Curt Produccions S. L. estuvo representada por Carmen Isasa, directora del documental y productora ejecutiva, y por Sara de Lecea, también productora.

Actuó como conductor del acto el teniente de navío de la oficina de Relaciones Públicas de la Flota Matías Urrea. En primer lugar tomó la palabra el almirante de la Flota, quien agradeció a la directora, Carmen Isasa, el



(Foto: A. E. L.).

buen trabajo en la elaboración de un documental capaz de reflejar el día a día a bordo del buque escuela. Mencionó a Jaime de Foxá, quien había embarcado cuando su padre estuvo destinado a bordo, y que nos dejó unos hermosos versos. Relató cuando llegaron a Cádiz, la ciudad más vieja de Europa, en donde nació el buque y tiene su base. El almirante estuvo embarcado en el barco blanco como guardia marina, teniente de navío y luego como comandante en el Crucero de Instrucción LXXIV, año 2003, realizando la décima circunnavegación.

Isasa tomó la palabra a continuación, explicando cómo le surgió la idea de la elaboración del vídeo y el apoyo que había tenido en todo momento por parte del Ministerio de Defensa y de la Armada. Mencionó a su padre, el capitán de navío Carlos de Isasa, quien también estuvo embarcado en el buque como guardia marina y luego como teniente de navío. Nacida en la ciudad marinera de Cartagena, de su progenitor le viene la afición a las cosas de la mar.

Finalmente se proyectó la película documental, que fue acogida con numerosos aplausos por todos los asistentes. *Elcano, el barco blanco* tiene previsto exhibiciones en Las Palmas, el día 20 de marzo, y pendientes de confirmar en Barcelona, Tarragona, Bilbao, San Sebastián, Santander, Gijón/Avilés, Marín, Málaga, Valencia, Cartagena/Murcia, Valladolid, Sevilla y Albacete.



El vídeo avance *Elcano, el documental* puede verse en la página de Internet *www.curtficcions.org,* o contactar por correo electrónico con *direccion@curtficcions.org*. También se podemos ver el tráiler en *www.elcanodocumental.wordpress.com.*

A. E. L.



Seminario bilateral hispano-marroquí

Los días 19 y 20 de febrero se celebró en la Residencia Militar «El Alcázar», en Madrid, un seminario bilateral entre España y Marruecos sobre colaboración en la lucha contra la contaminación marina. El seminario, organizado por el Estado Mayor de la Armada (EMA), contó con la participación de una destacada delegación marroquí, con representantes de la Marina Real, Protección Civil y Medio Ambiente, así como de los organismos españoles con competencias en esta materia (Marina Mercante, Salvamento Marítimo, Medio Ambiente, Guardia Civil, Departamento de Seguridad Nacional y Ministerio de Asuntos Exteriores). Por parte de la Armada asistieron miembros del Estado Mayor de la Armada, de la Flota y de la Asesoría Jurídica del Cuartel General.

El seminario comenzó el 19 de febrero con un discurso inaugural del vicealmirante José Luis Urcelay, jefe de la División del Planes del EMA, que destacó las graves consecuencias de la contaminación marina. También indicó que España y Marruecos, países vecinos en una zona con gran volumen de tráfico marítimo, deben estar preparados para hacer frente a posibles episodios de contaminación y apoyarse mutuamente en esa tarea. A continuación, se efectuaron presentaciones sobre los sistemas nacionales de respuesta ante sucesos de contaminación marina de ambos países y sobre la recientemente aprobada Estrategia de Seguridad Marítima Nacional a cargo de expertos en ambos temas.

Por la tarde, los asistentes se dividieron en dos grupos de trabajo, en los que se discutieron con más profundidad algunas cuestiones: en el primer grupo se analizó el marco legal de cooperación entre ambos países en la respuesta a la contaminación marina, tratando de identificar posibles desarrollos; en el



(Foto: *www.armada.mde.es*).



(Foto: *www.armada.mde.es).*

segundo, se abordaron cuestiones de índole operativa y técnica, como la realización de ejercicios con participación de ambos países.

El seminario continuó en la mañana del 20 de febrero con la exposición de conclusiones y recomendaciones por los presidentes de los dos grupos de trabajo. A continuación, intervino el jefe de la delegación marroquí, capitán de navío Benmessaoud, para expresar su agradecimiento a las autoridades de la Armada por la acogida dispensada, por la excelente organización del evento y su satisfacción por el resultado del mismo. Finalmente, intervino el general Luis Antonio Ruiz de Gordoa, subdirector general de Planes y Relaciones Internacionales del Ministerio de Defensa, quien destacó la importancia del encuentro y su confianza en que pueda servir para alcanzar un alto grado de colaboración entre ambos países en una materia tan sensible y de interés común.

La celebración de este seminario ha dado respuesta al deseo de ambas naciones de intercambiar información y de profundizar en fórmulas de cooperación en la lucha contra la contaminación marina. Hay que destacar la presentación, por parte de la delegación marroquí, de un proyecto de «Términos de Referencia» para la colaboración en esta materia, que podrían hacerse extensivos a los otros ocho países miembros de la Iniciativa 5 + 5 en el Mediterráneo. La propuesta fue bien acogida por la parte española, que se comprometió a estudiarla. Asimismo, durante las discusiones de los grupos de trabajo, se detectaron otras cuestiones en las que se podría impulsar la colaboración entre los dos países.

Todos los asistentes han coincidido en considerar este encuentro como muy provechoso, tanto por la identificación de posibles avances en la cooperación entre España y Marruecos como por su contribución a fomentar la confianza entre ambos países y a sensibilizar a todos los asistentes en la importancia de la colaboración internacional en la lucha contra la contaminación marina.

OCS AJEMA

Aniversario de la Infantería de Marina

La Infantería de Marina española conmemoró, el día 27 de febrero, el 477.º aniversario de su creación en el año 1537 con diversos actos militares en todas las unidades de la Fuerza de Infantería de Marina. Las localidades que han acogido esta celebración han sido Cartagena, Madrid, San Fernando, Ferrol y Las Palmas de Gran Canaria, además de a bordo de buques en operaciones, como el patrullero *Tornado*.

En cada uno de los actos se dio lectura al Real Decreto 1.888/78 que certifica la antigüedad del Cuerpo, y se ha celebrado la ceremonia de transmisión del legado histórico y espiritual por la que el oficial de Infantería de Marina en activo más antiguo presente entrega al soldado más moderno destinado en la unidad un pergamino con una copia del citado real decreto.

Tras la imposición de diferentes condecoraciones, se rindió homenaje a los infantes de Marina que dieron su vida por España, y para finalizar se realizó el tradicional desfile de la fuerza participante.

La Infantería de Marina es un Cuerpo de la Armada que tiene en la capacidad de desembarco su característica distintiva y única dentro de las Fuerzas Armadas. Estas operaciones aportan a la Armada la capacidad de proyección de la fuerza en tierra desde la mar.

A lo largo de los últimos años, ha participado en operaciones internacionales como la estabilización de los Balcanes, las operaciones en Haití, Irak y Líbano, el apoyo a la reconstrucción en Afganistán o la respuesta a las catástrofes naturales tras el *tsunami* en Indonesia o el terremoto en Haití.



(Foto: *www.armada.mde.es*).



(Foto: *www.armada.mde.es*).

Históricamente, sus hechos de armas durante casi cinco siglos a lo largo de toda la geografía del globo, convierten a la Infantería de Marina en una de las instituciones de mayor tradición militar, recogida en su lema «Valientes por tierra y por mar». Flandes, Sicilia, islas Azores, Cerdeña, Tolón, Milán, Cochinchina, Filipinas, Cuba, Santo Domingo, Buenos Aires, Trafalgar, San Vicente y Marruecos son lugares que evocan hechos heroicos de los infantes de Marina.

La Infantería de Marina española tiene reconocida la antigüedad de 1537, correspondiente a la del Tercio Viejo del Mar de Nápoles del que procede, y se fija la fecha del 27 de febrero como el día de su creación, por corresponder al de la constitución de los Tercios de la Armada del Mar Océano, de Galeras de Sicilia y de Nápoles en 1566.

Desde 1763, es Cuerpo de Casa Real en reconocimiento a la defensa que 600 infantes de Marina hicieron del Castillo del Morro de La Habana frente a 12.000 soldados de la flota inglesa. Su uniforme mantiene hoy en día las «sardinetas» y los colores azul y rojo de las Tropas de la Casa Real.

OCS AJEMA



Nonagésimo noveno aniversario de la creación del Arma Submarina

El pasado 17 de febrero se celebró en la Base de Submarinos de Cartagena el 99.º aniversario del Arma Submarina, creada por Real Decreto del rey Alfonso XIII de 17 de febrero de 1915, en el que textualmente se decía: «Se autoriza que, a cargo de los presupuestos generales, se adquieran cuatro sumergibles y los elementos necesarios para la enseñanza y salvamento de las dotaciones».



(Foto: *www.armada.mde.es*).

En el acto, que fue presidido por el comandante de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío José Sierra Méndez, y que contó con la asistencia de una nutrida representación de antiguos submarinistas, se impusieron diversas condecoraciones y se realizó un homenaje a los caídos.

Los submarinos, unidades de una gran capacidad ofensiva, poseen la ventaja de operar de forma encubierta durante largos períodos de tiempo, característica que les hace útiles para multitud de misiones. Constituyen uno de los núcleos básicos de la Armada para garantizar la libertad de acción de las fuerzas de superficie, neutralizando las amenazas (de superficie y submarinas) que puedan impedir el acceso de una fuerza naval a los escenarios elegidos para su actuación, normalmente litorales y costeros.

Además, pueden realizar otros cometidos, como misiones de obtención de inteligencia, reconocimiento e información en zonas avanzadas para apoyo a una fuerza naval e infiltración en la costa de comandos de operaciones especiales.

Para realizar estas misiones, la Armada cuenta actualmente con tres submarinos de la clase *Galerna,* el cabeza de serie que lleva el nombre de la clase, el *Mistral* y el *Tramontana*.

El futuro de la Flotilla de Submarinos está en la nueva serie *S-80,* una apuesta tecnológica de la industria española con la concepción de un buque con sistemas inteligentes de seguridad, armas, sensores, comunicación vía satélite y con un revolucionario sistema de propulsión independiente de la atmósfera (AIP), que le van a permitir cumplir con los nuevos retos y misiones del futuro.

La Flotilla de Submarinos está al mando de un capitán de navío del Cuerpo General de la Armada, que ejerce también las funciones de jefe de la Base de Submarinos y director de la Escuela de Submarinos «Almirante García de los Reyes», donde se forman las futuras dotaciones de los submarinos, situadas dentro del Arsenal Militar de Cartagena.

OCS AJEMA

Día Marítimo Europeo 2014



La Unión Europea instituyó mediante una declaración tripartita (Parlamento, Comisión y Consejo) del 3 de diciembre de 2007 la celebración del Día Marítimo Europeo, que se celebrará los días 20 de mayo de los años sucesivos.

Con ello se quiere resaltar la importancia del mar en la historia europea, en su cultura y en su economía. Hay que tener en cuenta que la EU cuenta con 23 países marítimos y un total de 78.254 km de costa; además las regiones marítimas albergan el 40 por 100 de la población (unos 200 millones de personas) y generan el 40 por 100 del PIB con operaciones portuarias y transporte marítimo, pesca, turismo, energía *off-shore* y otras actividades relacionadas con la mar.

La primera celebración tuvo lugar en Estrasburgo, donde se realizó la ceremonia oficial de lanzamiento de esta iniciativa con la firma el 20 de mayo de 2008 de la declaración tripartita conjunta por el presidente de la comisión José Manuel Barroso, el presidente del Consejo Europeo Janez Janša y el presidente del Parlamento Europeo Hans-Gert Pöttering. Las siguientes ediciones han tenido lugar en Roma (2009), Gijón (2010) —aprovechando la presidencia española de la Unión Europea—, Gansk (2011), Gotemburgo (2012) y el pasado año en La Valetta (Malta).

El tema central de la celebración de este año 2014, que se desarrollará en Bremen los días 19 y 20 de mayo, será: «La innovación conduce el Crecimiento Azul», término que corresponde a la estrategia de la Unión Europea, en línea con los objetivos Europa 2020 para promover el crecimiento del trabajo en las economías marítimas y costeras.

Además de los seminarios que se desarrollarán cada uno de los dos días, y de las sesiones temáticas, plenarias y de conclusiones, paralelamente está previsto celebrar diversas exhibiciones y exposiciones, pendientes de concretar, y un día de «puertas abiertas» para el público en general.

A. P. P.



Primera toma de un *Superpuma* del 802 Escuadrón SAR del Ejército del Aire en el BAM *Tornado*. (Foto: *www.armada.mde.es)*.



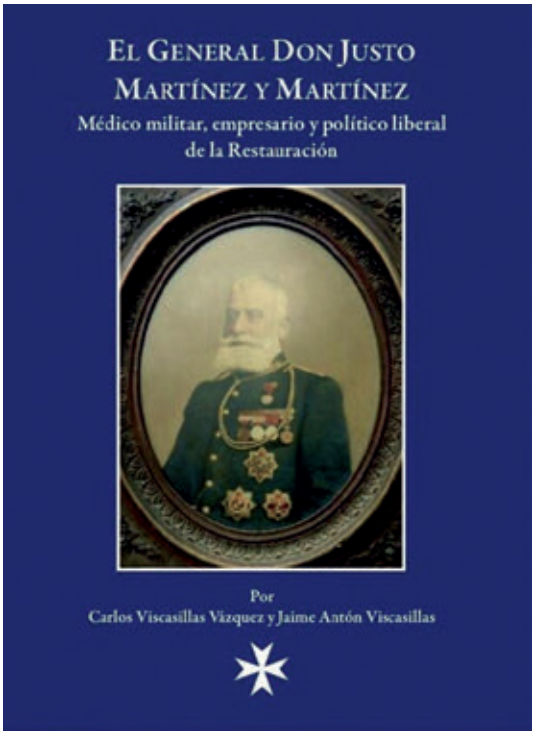
LIBROS

VISCASILLAS VÁZQUEZ, Carlos; ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: ***El General Don Justo Martínez y Martínez. Médico militar, empresario y político liberal de la Restauración.***—(ISBN: 978-84-616-8320-8); Editado por los autores, 2014; 265 pp. Ilustraciones.

Esta excepcional biografía rescata del olvido (aunque su figura tenga dedicadas sendas calles en La Estrada y en Madrid) a este militar singular durante el convulso y apasionante contexto histórico-político que le tocó vivir; enmarcado entre la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX.

El trabajo de los autores, sumamente minucioso y que abarca casi todos los aspectos del polifacético personaje, se desarrolla en cinco capítulos, donde se destacan las acciones de guerra en las que tomó parte en España (III Guerra Carlista e Insurrección Cantonal de Ferrol) y Cuba (Guerra de Independencia), las comisiones de servicio en el extranjero, y se repasan los numerosos destinos desempeñados en el Ejército, algunos de ellos de gran relevancia, como, entre otros: el Parque Sanitario de Madrid y su Sección de Ambulancias (de la cual fue creador); el Hospital Militar «Alfonso XIII» de La Habana y la Jefatura de Sanidad del Cuartel General del General Weyler en Cuba; el Instituto de Higiene Militar en Madrid, del cual fue fundador (al refundirse en el mismo el Instituto de Vacunación y el Instituto Anatomopatológico); la Academia de Sanidad Militar; la Brigada de Tropas de Sanidad y, finalmente, la Jefatura de la Sección de Sanidad Militar del Ministerio de la Guerra.

Las facetas de político (diputado y senador durante más de tres décadas) y empresario son también debidamente tratadas en el estudio, donde los autores



han subrayado que todas fueron guiadas en beneficio del progreso y desarrollo de España. Citar por ejemplo que ostentó la presidencia de la Compañía de Tranvías del Este, que contribuyó muy positivamente en las comunicaciones de la capital. También promovió el canal de aguas de Carrión de Calatrava, en Ciudad Real.

Su vida matrimonial fue casi tan intensa como su trayectoria profesional, pues contrajo matrimonio en tres ocasiones, con Carmen Castro Feijóo, Antonia Tenorio Hardgrave y Luisa González Fraga. Sin embargo solo tuvo una hija con su primera mujer, que falleció soltera y sin descendientes.

El corpus documental de esta obra se completa con un prólogo, una introducción y un interesante apartado de anexos, donde, entre otros, se pasa revista a su expediente parlamentario y a los árboles genealógicos de su estirpe. También debemos resaltar que son nada más y nada menos que ochenta las imágenes que ilustran y adornan la monografía.

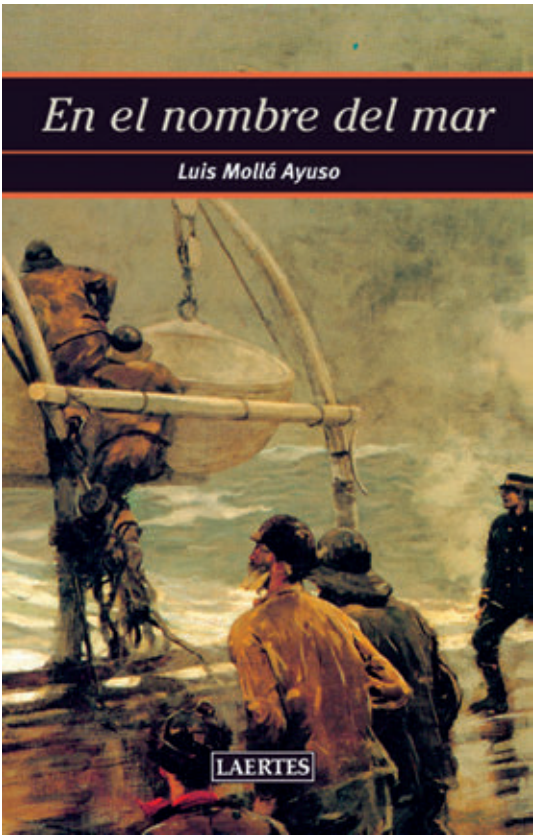
El libro, en resumen, es una joya historiográfica que cumple el objetivo que se marcaron los autores: mejorar el conocimiento de la figura de este insigne gallego, que supo aunar con notable equilibrio sus capacidades de servicio a la patria tanto en la milicia como en la política y la empresa.

A. A. A.

MOLLÁ AYUSO, Luis: ***En el nombre del mar.***—Primera edición. Barcelona. Ed. Laertes, 2013; 244 pp., diciembre 2013.

En el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando encontramos una pequeña capilla cuyo único adorno son unas lápidas negras en las que no hay

escrito ningún nombre. Los guías cuentan que esas lápidas oscuras cubren unos nichos que no están vacíos, y que en ellas están escritos, aunque no seamos capaces de verlos, los nombres de los marinos que descansan en la mar. El capitán de navío Luis Mollá Ayuso, autor de *En el nombre del mar,* su octava publicación, rescata para nosotros siete barcos hundidos, y escribe, en las negras lápidas del oratorio, los nombres de los que con sus barcos reposan en el fondo del mar. Y por el camino los ha transformado en siete fascinantes historias.



El tema de los naufragios es una constante en la narrativa de Luis Mollá. En sus novelas y conferencias hemos conocido la historia del submarino republicano *C-3,* del *Castillo de Olite*, del *San Telmo*, del dragaminas *Guadalete* o del crucero *Reina Regente*, naufragio de este último que abre el nuevo libro bajo el sugestivo título de *La soledad del mando*. Su lectura nos transmite con sobrecogimiento la angustia de su comandante, Francisco de Paula Sanz de Andino, atrapado entre la certeza de que los defectos en la construcción del buque habrían de arrastrarle al desastre y el deber para con su cargo y sus órdenes. La desaparición del navío y sus hombres es la base de la que se sirve, tanto para honrar la valentía y profesionalidad de la dotación como para aventar la falta de esas cualidades en los que, en mayor o menor medida, se aliaron con el viento y el cielo para provocar su desastre.

Setenta y seis años antes y cuatro capítulos después, asistiremos a la desaparición del *San Telmo* y sus 644 hombres. ¿Su objetivo? Arribar a El Callao. ¿Su destino? Quizá ser los primeros en morir en la Antártida. El autor aúna en este relato el tormento de los que no sobrevivieron con la necesidad del protagonista de la historia, Cornelius Megan, de esclarecer el misterio del *San*

Telmo y de su único superviviente. El título del capítulo, «Sudario de hielo», no deja lugar a dudas sobre lo que pudo ser el destino de sus tripulantes.

Pero no sólo encontraremos naufragios de embarcaciones españolas. «Rule Britannia!» hará que se agolpen en nuestra memoria imágenes que, hijos del cine, tenemos del motín de la *Bounty*. Charles Laughton y Clark Gable. Marlon Brando, Trevor Howard y Richard Harris. Anthony Hopkins, Mel Gibson, Laurence Olivier, Liam Neeson y Daniel Day-Lewis. Pero además atisbaremos el envés de la trama de la justicia naval británica de finales del siglo XVIII y su a veces exasperante parcialidad.

«La última misión» nos embarca, ya en los últimos meses de la Segunda Guerra Mundial, en el crucero *Indianapolis*. Allí descubriremos su triste vinculación con el Proyecto Manhattan y la misteriosa carga que transportaba. El arranque del capítulo es digno de una novela de Raymond Chandler: un muerto, la habitación de un motel y una carta. Y, por encima de todo, la terca resolución de un joven estudiante que cincuenta años después abriría las compuertas que limpiarían el buen nombre del comandante del crucero, el capitán de navío Charles Butler McVay III, de las acusaciones que arruinaron su vida y su carrera.

Para los amantes del barco hundido por excelencia, el *Titanic,* el autor nos ofrece en «La tumba 116» la oportunidad de conocer detalles de su hundimiento que hacen aún más atrayente su historia, precisamente porque los pormenores proporcionados por Luis Mollá sobre algunos de sus pasajeros son tan reales como fantásticos.

«El arponero» es su capítulo más inquietante, con el mito de Moby Dick como telón de fondo. Al igual que «Arenas movedizas», una mezcla de fábula y relato de acción en la que una mar vengativa y deseosa de cobrarse sus presas es la verdadera protagonista de la historia.

Que estos relatos que conforman el libro del capitán de navío Luis Mollá sean amenos no resulta sorprendente, máxime cuando estamos hablando de un escritor que ha ganado dos veces el Premio Nostromo de Narrativa Marítima. Y tampoco lo es que encontremos en sus páginas una pulsión constante, la de quien se ha medido con el mar y sabe cómo contarlo. Dos cualidades imprescindibles para un contador de historias con sabor a sal.

G. G-H. F.

VIDAL, Andrés: ***El mar de los hombres libres.***—(ISBN: 978-84-672-57-70-0). Editorial Planeta, 2013; 598 páginas.

Sobre el trasfondo de la Revolución Francesa, fecundo vivero de una narrativa tan apasionada como absorbente, se afianzan los pernos de esta



novela en la que el mar adquiere especial relevancia a través de aquellos postulados del fervor revolucionario: libertad, igualdad y fraternidad. Los cauces para asumirlos, con sus entusiasmos y sus decepciones, los aporta el protagonista de la novela, un joven soñador que desde su pequeño pueblo en el Languedoc francés sueña con surcar lo océanos a bordo de un velero, conocer remotos y misteriosos lugares y llegar al exótico oriente. La realidad sin embargo cambiará el sentido de sus sueños. Enrolado en un navío de guerra, lucha en la campaña de Egipto a las órdenes de Napoleón, donde despliega un coraje y valor extraordinario, hasta que más tarde se convierte en corsario al servicio de Francia, viviendo frenéticas aventuras a bordo de su buque *La Confiance*.

El mar de los hombres libres responde por tanto a los objetivos de su autor de crear un entramado que el propio mar le ofrece con decisiva intensidad, situando también a su protagonista entre la decepción y la rebeldía cuando siente como irresistible que puede templar sus desesperanzas y sus frustraciones.

La novela está bien construida y se lee con facilidad, sin atosigamientos referenciales. Su estilo narrativo puede recordar en algunos momentos a Dumas o a Víctor Hugo por el corte aventurero de su planteamiento; en otros está próximo al folletín. Pero ello se enmarca también en el carácter del autor, que muestra especial predilección por los episodios y contextos revolucionarios. El libro entretiene, pero también hace pensar que el mar puede ser un reflejo de claras realidades y de profundas evasiones.

J. C. P.

MAESTRO, Manuel: ***La mar en sesión continua.***—Fundación Letras del Mar, Madrid, 2013; 319 pp.; ilustraciones.



Como queda reflejado en la introducción del autor, la nostalgia del cine con sabor marinero, del que disfrutó en su infancia y adolescencia y que tanto contribuyó a su frustrada vocación marinera y a su permanente afición a las cosas de la mar, fue el iniciador de la idea de emprender este proyecto. La apasionada afición por la mar y también por las artes de Manuel Maestro, periodista y escritor, le ha conducido a la elaboración de esta obra por dos motivos: primero para efectuar un reconocimiento al cine como instrumento de transmisión y fomento de cultura, en este caso concreto de la historia y la cultura naval; y segundo, para acercar la mar a los lectores españoles, para muchos una gran desconocida y para otros desgraciadamente menospreciada o ignorada.

La mar en sesión continua es una obra estructurada en dos partes. En la primera, subdividida en once apartados, el autor efectúa un repaso por la filmografía de los distintos subgéneros que a su juicio integran el cine relacionado con la mar. La segunda parte constituye un verdadero catálogo —en el que según sus palabras «no están todas las que son, pero sí son todas las que están»— de más de doscientas fichas de películas agrupadas con un criterio muy personal en: épicas e históricas basadas en hechos verídicos, bélicas, de aventuras, buzos y hombres rana, piratas, náufragos y naufragios, pescadores y animales marinos, ciencia ficción, comedia, drama y tragedia, musicales, para todos los públicos y un último apartado dedicado al cine español en reconocimiento a los escasos compatriotas que se sumergieron en esta aventura del cine con el mar de fondo.

En definitiva, este libro pone de manifiesto, una vez más, las características a que nos tiene acostumbrado su autor, el rigor y la erudición, junto a un

elegante estilo literario. Se trata de una obra muy completa en su género, referencia obligada para todos los amantes de la mar y el cine, y que cumple con creces el doble objetivo que movió a Manuel Maestro a acometerla.

A. M. P. F.

YUSTE GONZÁLEZ, Javier: ***Crucero* Reina Mercedes, *de la Armada española a la US Navy***.—Ediciones Nowtilus. Colección Tombooktu Historia. (ISBN: 978-84-15747-29-1). Madrid, enero 2014; 283 pp. Numerosas fotografías.



La derrota en la guerra hispano-norteamericana de 1898 constituyó un auténtico cataclismo nacional que, entre otras muchas cosas, se llevó por delante a la mitad de la escuadra. Uno de los barcos perdidos en Cuba fue el crucero de primera clase *Reina Mercedes*, de cuya más que azarosa vida trata el libro que ahora comentamos. Nuestro protagonista recibió su nombre para honrar a la primera mujer de Alfonso XII, la desventurada reina Mercedes de los romances. Fue botado en Cartagena en 1887, después de exasperantes retrasos y, al igual que sus gemelos el *Reina Cristina* y el *Alfonso XII*, sufrió constantes problemas de propulsión. Fue un barco de airosa silueta que desplazaba 3.090 toneladas y montaba como armamento principal seis cañones González-Hontoria de 160 mm y cinco tubos lanzatorpedos de 356 mm En 1893 marcha a Cuba y allí continúa cuando comienza la guerra hispano-norteamericana en 1898. El pésimo estado de sus calderas le impedía navegar, por

lo que se le destinó como batería flotante para la defensa de Santiago de Cuba, después de serle desmontados cuatro de sus cañones Gonzalez-Hontoria, que pasaron a engrosar las baterías de Socapa y punta Gorda. El 6 de junio, el crucero sufrió un furioso bombardeo americano en el que, entre otros, encontró la muerte su segundo comandante, el capitán de fragata Acosta. En las primeras horas del 5 de julio de 1898, ya fuera de combate la escuadra del almirante Cervera, el *Reina Mercedes*, bajo el fuego de los cruceros *Texas* y *Massachusetts,* fue hundido por una dotación al mando del alférez de navío Nárdiz, para taponar la canal de entrada al puerto de Santiago de Cuba e impedir así la entrada de los barcos del almirante Sampson. Tras la rendición de Santiago, el 17 de julio, nuestro crucero fue capturado como botín de guerra por los norteamericanos, quienes consiguieron reflotarlo el 1 de marzo de 1899. El maltrecho *Reina Mercedes* fue remolcado hasta Norfolk en agosto de 1900 y allí fue reparado y transformado en pontón. En 1912 se le trasladó a la academia naval de Annápolis, en la que, bajo el pabellón de las barras y estrellas, fue habilitado como alojamiento y calabozo flotante de guardias marinas díscolos. En Annápolis languideció hasta el 6 noviembre de 1957, fecha en la que causó baja en la US Navy, sin que el embajador de España en Washington, José María de Areilza, pudiera conseguir, pese a sus desvelos, que el viejo crucero fuera devuelto a España. Se devolvió la campana, algo es algo, y hoy se conserva en el Archivo de la Armada en el Palacio de Don Álvaro de Bazán en El Viso del Marqués.

El libro incluye tres interesantes anexos: el primero recoge perfiles biográficos de los protagonistas del relato, el segundo una detallada cronología de la guerra hispano-estadounidense y el tercero abundantes datos y referencias de índole política y militar, entre los que hay que destacar el texto completo del tratado de paz hecho en París entre España y los Estados Unidos, que consagró la pérdida definitiva de la España de ultramar.

J. R.

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA