

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

NOVIEMBRE 2006



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2006
NOVIEMBRE
TOMO 251



Nuestra portada: Demostración
anfibia durante los ejercicios
STEADFAST JAGUAR-06.
(Foto: A. Esteban C).

CARTA DEL DIRECTOR	571
CARTAS AL DIRECTOR	573

TEMAS GENERALES

COLÓN EN PAPEL, PIEDRA Y PASTEL. COLÓN EN PIEDRA (II)	575
Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar EL FONDO BIBLIOGRÁFICO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID: UN TESORO ESCONDIDO	585
Titulada superior de la Administración Carmen Torres López LA MARINA EN GUINEA ECUATORIAL: CARLOS CHACÓN, GOBERNADOR DE LA CONTINUIDAD HISTÓRICA	593
General auditor José Cervera Pery LUIS DE REQUESSENS, UNA ESTRATEGIA NAVAL PARA FLANDES	601
Arturo Cajal Valero, Universidad del País Vasco EL TRATADO DE LA FLORIDA	609
Manuel Avezuela Calleja, Real Academia Hispano Americana de Cádiz LA COORDINACIÓN AÉREA CONTRA EL FUEGO EN NUESTROS MONTES	615
Alférez de navío Miguel Ángel Segovia Benítez	

TEMAS PROFESIONALES

SUCESOS EN LA MAR: <i>RESPONSIBILITY + ACCOUNTABILITY</i>	623
Capitán de corbeta Luis Nárdiz González TENDENCIAS EN LA NUEVA GUERRA MARÍTIMA, UNA INTERPRETACIÓN NORTEAMERICANA	631
Coronel de Infantería de Marina Gonzalo Parente Rodríguez CUARENTA AÑOS DE HISTORIA DE LA COMPAÑÍA DE CARROS	635
Capitán de Infantería de Marina Fernando Oteyza Ordóñez	

HISTORIAS DE LA MAR

MAHÓN A SU REINA	643
José María Barceló-Fortuny SOÑANDO VICTORIAS, DICIENDO CANTARES	651
Subteniente mecánico José Manuel Soloso García	

VIVIDO Y CONTADO

PRÁCTICAS: HACE 40 AÑOS	659
Doctor en Ciencias Químicas Fernando Carlos López Romasanta	

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
MISCELÁNEA
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA
LEXICOGRAFÍA
IN MEMORIAM
MARINOGRAMA

NOTICIARIO - CULTURA NAVAL GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS



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

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-06-009-6 (edición en papel)
NIPO: 076-06-010-9 (edición en línea)

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69, 28010 MADRID

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

Correo electrónico: viaexclusivas@jet.es

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

Desde que me hice cargo de la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA el pasado mes de mayo he recibido varias sugerencias para incorporar nuevas secciones, suprimir otras, modificar algunas, etc. A veces el lema «Renovarse o morir» nos impulsa a cambiar pronto lo anterior para imprimir un nuevo y particular sello a todo cuanto haya sido puesto a nuestro cargo; afortunadamente, la prudencia nos aconseja tener muy en cuenta la experiencia, saber y buen hacer de nuestros predecesores, y ser por tanto cautos y cuidadosos a la hora de abordar cualquier cambio.

Por otro lado, antes de proceder a modificación alguna es preciso asegurarse previamente una mínima probabilidad de buena acogida por parte de los lectores para evitar un innecesario paso en falso. Y ése es precisamente el motivo de esta carta.

En las *Cartas al Director* de esta REVISTA (noviembre 2006) aparece una de Agustín E. González Morales, en la que propone la inserción de una página literaria dedicada a la Poesía relacionada con la mar. Incluye también ciertas sugerencias sobre formas de abordar los temas específicos, manera de puntuar los trabajos recibidos, métrica, etc. Estos últimos aspectos, de momento, podemos considerarlos secundarios, mientras que lo importante ahora es comprobar la acogida que dicha propuesta tiene entre los numerosos lectores de la REVISTA y la posible aportación de cuantos sientan en sus venas algo de sangre de poeta. Ruego por tanto nos hagáis llegar tu opinión sobre la propuesta y tu disposición a colaborar, aportando en forma más o menos frecuente alguna composición poética en el marco indicado anteriormente.

Junto a mi agradecimiento, recibe un afectuoso saludo:

Nota.—Las contestaciones pueden ser enviadas a la REVISTA mediante correo ordinario, correo electrónico, fax, o incluso por teléfono, a las direcciones y números siguientes:

Correo ordinario: Revista General de Marina – Montalbán, 2, 28071 Madrid.

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

FAX: 91 379 50 28

Teléfono: 91 379 51 07



Guillermo VALERO AVEZUELA



A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en CD-ROM, con tratamiento de texto Word.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión y N.I.F. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecomillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindir de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Armada de los Estados Unidos en vez de US Navy, etc.).

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título. **Las fotografías e ilustraciones cuando se remitan en CD-ROM tendrán como mínimo una resolución de 300 dpi.** Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

Al final del artículo, al que se acompañará la dirección completa, con distrito postal, y número de teléfono de contacto del autor, deberá figurar su firma.

CARTAS AL DIRECTOR

Odas y Olas

Aprovecho este espacio abierto de nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA para sugerir que se dedique una página —nada más que una— a la Poesía relacionada con las Mari - nas (no sólo la Armada) y todo lo que tenga que ver con la mar, sus hombres y mujeres. Incluso tengo la osadía de proponerle un método para elegir los poemas a publicar:

— En esa misma página de Poesía se puede citar el tema de la siguiente REVISTA, con una palabra clave; por ejemplo, PROA. Los poetas deberán enviar colaboracio - nes que tengan relación con la mar y que contengan este vocablo.

— Todos los poemas recibidos se pueden enviar a varios colaboradores de la REVISTA, para que los evalúen y los califiquen. Aquellos que mejor puntuación reciban serán los que se publiquen. He calculado que, por el tamaño de nuestra REVISTA, una pági - na puede contener unos cuarenta versos, incluso ochenta a dos colum - nas. Se puede limitar el número de versos de cada poema para que al final se publiquen hasta tres.

— De vez en cuando se puede forzar la métrica, la rima o ambas. Por ejemplo, sonetos endecasílabos en rima consonante, con acento predominante en la sexta y la décima sílaba.

La REVISTA tiene páginas dedica - das a Historia, Lexicografía, Filate - lia, Cine, Libros y Revistas, Anécdo - tas, etc. ¿Por qué no una, sólo una, para la Poesía? Incluso me atrevo a sugerirle un título o epígrafe para dicha página: ODAS Y OLAS, una aliteración que parece contener el vaivén de la mar a través de los versos.

Para comenzar, en la primera página que salga, se podrían incluir tres poemas de poetas consagrados que se hayan inspirado en la mar. O una selección de los poemas que hayan ganado los premios «Virgen del Carmen».

Por probar... Tal vez la página ODAS y OLAS se consolide, y se convierta en un foro poético en el que prestigiosos vates estén desean - do tener el honor de ver publicados sus versos.—Capitán de fragata inge - niero Agustín E. González Morales.



SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

☐

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

☐

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

Nombre

Primer apellido

Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza

Número

Piso

Cód. Postal

Ciudad

Provincia

Teléfono

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD

OFICINA

DC

N.º CUENTA

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

FECHA Y FIRMA

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

COLÓN EN PAPEL, PIEDRA Y PASTEL

COLÓN EN PIEDRA (II)

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*A Castilla y a León
Nuevo Mundo dio Colón*

(Leyenda de su escudo).

Advertencia preliminar.—*(Se trata del segundo de tres capítulos a lo largo de los cuales se pretende analizar la huella directa e indirecta que ha quedado del Almirante en escritos, obras de arte, lugares o edificios, tanto que tuvieran relación directa con él como realizados en su honor).*



I el principal enigma que se cierne sobre Colón radica en su origen, otro también importante gira alrededor del lugar donde se encuentran sus restos. Dos son los vestigios en piedra que disputan ser la última morada del Almirante: uno la tumba existente en la catedral de Sevilla; el otro, el gran faro levantado en Santo Domingo en 1992: en ambas existe un cofre con la inscripción «Cristóbal Colón». La disputa se inició en 1877, cuando en el curso de unas obras realizadas en la catedral dominicana apareció una de estas urnas.

Tras fallecer el Descubridor en Valladolid, el 20 de mayo de 1506, sus restos fueron depositados en el convento de San Francisco de dicha capital. Tres años después su cadáver fue trasladado a la sevillana Cartuja de Santa María de las Cuevas, donde permaneció hasta 1537, año en que, por deseo del finado, la familia decidió enviarlo a la isla de La Española, en cuya catedral fue albergado. Pero en 1795, al ceder España parte de la isla a los franceses, los restos fueron enviados a La Habana, ciudad en

TEMAS GENERALES



La Torre del Oro junto al Guadalquivir (Sevilla).



Catedral de Sevilla.

la que descansaron hasta 1889, cuando al tomar carácter la independencia de las últimas colonias realizó su postrer viaje de retorno al Viejo Mundo, para descansar definitivamente en la catedral hispalense, lo que parece adverbado por recientes análisis del ADN, si bien se mantiene la incógnita de si son parte o la totalidad de los mismos.

Navegante que hizo camino al andar

La frase «Siete ciudades se disputan el honor de ser su cuna» está marcada en el

frontispicio de los tópicos, que bien podían multiplicar este número por siete. En España abundan las supuestas patrias que nos le presentan como gallego, extremeño, catalán o mallorquín. También los portugueses arriman el ascua a su sardina: si bien no se les puede negar la cumplida huella que Colón dejó en el vecino país, tanto por la nacionalidad de su consorte Felipa Moniz de Perestrelo, madre de su hijo Diego, como por sus largas estancias en Madeira y Lisboa, antes y después del Descubrimiento. Pero es Italia quien se lleva la palma al reivindicar su lugar de nacimiento: Savona, Bugiasco, Finale y hasta una docena de localidades reclaman tal honor; si bien cada vez quedan menos dudas de que fuese Génova su cuna: aunque tan sólo en un documento el Almirante se titula a sí mismo genovés. Curiosamente, Colón nunca tuvo nostalgia en la borda de sus carabelas, o ternuras filiales para bautizar o, simplemente, referirse a una isla o una bahía en recuerdo de uno de los lugares que le vieran nacer o crecer.

Donde sí quedaron miles de huellas de su paso es en los caminos españoles que recorrió, primero, durante siete años tras la Corte, en pos de conseguir una entrevista con los Reyes que le permitiera emprender su anhelado viaje, y más tarde para dar cuenta de los mismos y preparar el siguiente. El primer rincón que visitó fue la costa onubense, donde llegó con su hijo Diego procedente de Portugal. En La Rábida recibió el calor y



Huelva.



Muerte de Colón.

apoyo de sus frailes, como fray Juan Pérez y fray Antonio de Marchena, y en Palos y Moguer hizo amistades duraderas, que contribuirían decisivamente en la empresa descubridora, como los hermanos Pinzón, los Niño, los Yáñez y la de tantos que le acompañarían a rezar a la iglesia de San Jorge o a tomar agua a la fontanilla antes de levar anclas por primera vez.

Sevilla sería su destino siguiente y quizá la ciudad en la que vivió más tiempo. En la Puerta del Carbón de su catedral residían sus factores, Juan Caboto y Amerigo Vespucci. En los Reales Alcázares fue recibido por los Reyes después de su segundo viaje, y en los distintos organismos creados en aquella capital se vio obligado a realizar cientos de gestiones. De aquí viaja a Córdoba, en donde espera en vano ser recibido por los monarcas, y en esta capital conoce a Beatriz Enríquez de Arana, con quien tuvo a su hijo Hernando. Y de aquí viaja por tierras andaluzas a Jaén y Málaga.

Si en la primera expedición salió de Palos, en la segunda partió del arenal sevillano, en la tercera de Sanlúcar de Barrameda y en la cuarta de Cádiz. Y siempre arrumbaba a las Canarias; divisando primero Lanzarote y por último El Hierro, motivo por el que el meridiano de esta isla es tantas veces punto de referencia en sus viajes ultramarinos. En La Gomera tuvo un amorío galante con Beatriz de Bobadilla. En Granada pasa Colón varias temporadas, antes y después del Descubrimiento, haciendo antesala o firmando en Santa Fe las Capitulaciones. En Alcalá de Henares se entrevis-

ta por primera vez con los soberanos. A Barcelona acudió a dar noticia a los Reyes Católicos de su primer viaje. De Toledo, Cantabria, Soria o Burgos tenemos varias noticias de sus visitas; y en la universidad de Salamanca hubo de pasar el mal trago de someterse a la junta de sabios que desestimó su proyecto. Como ferviente devoto de la Virgen de Guadalupe, visita varias veces su santuario, y una fonda vallisoletana es la antesala en la que espera a que llegue su viaje, con destino a la Eternidad, el 20 de mayo de 1506.

La huella de Colón en las Indias se confunde con los primeros pasos de la historia americana, y se esparce por todas las tierras que descubrió, desde que el 12 de octubre de 1492 llegase a San Salvador. Las cuatro Antillas Mayores, Cuba, Haití, Jamaica y Puerto Rico, formaron parte del Cipango que él soñara descubrir; y Antigua, Guadalupe, Dominica, Martinica, Barbados, Trinidad, San Vicente o Margarita son algunos de los nombres con los que bautizó a otras de menor dimensión, pero no carentes de importancia. Siendo sin duda La Española o Haití la que no sólo disputa ser la tierra que aloja sus restos, sino que tantas alegrías como amarguras le deparó a él y a sus sucesores.





Castillo de El Morro (Cuba).

Sus casas que no fueron suyas

Al ser dudoso su origen, es difícil conocer la casa en la que vino al mundo el Almirante, si bien en Génova existe una conocida como *di Colombo*. Otro tanto ocurre con el lugar de su fallecimiento. No se sabe con certeza el lugar en el que residía Colón en Valladolid, si bien se ha seguido el rastro de varios indicios. En las inmediaciones de la iglesia de la Magdalena existió una casa que, en el siglo XVIII, pertenecía a una familia de apellido Colón, y por esta razón se identificó como la que podía haber sido su residencia. Sin embargo, una vez derribada, en 1968 el Ayuntamiento decidió levantar otro edificio, que actualmente es sede del Museo-Casa de Colón. No obstante, se tienen fuertes indicios de que debió expirar en la hospedería del Monasterio de San Francisco, en cuya iglesia fue enterrado.

En Las Palmas de Gran Canaria existe la Casa-Museo de Colón, uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad, antigua Casa del Gobernador, que el descubridor visitó en 1492, durante su primer viaje, con el propósito de solicitar ayuda para el arreglo de la *Pinta*. Erigida en el histórico barrio de Vegueta, su destino se ha centrado en investigar y difundir la historia de Canarias y sus relaciones con América. Otra ciudad canaria, San Sebastián de la Gomera, alberga también una Casa-Museo de Colón en el inmueble en que el Almirante pernoctó en la isla. Entre 1510 y 1514 su hijo Diego

erigió en la ciudad de Santo Domingo el Alcázar, conocido en aquella ciudad como de los Colones, que junto con la tumba son los dos testimonios más relevantes del Descubridor y su familia en tierras americanas.

Un gran hurto y algunas recompensas

Colón murió ignorante de lo que había descubierto, y la Historia le hurtó su nombre al nuevo continente, cuyo hallazgo trasmuto el camino por el que transitaba la Humanidad. Dos años después de la muerte del Almirante, Martín Waldseemüller dibujó un mapamundi con los países recién descubiertos separados de Asia, inscribiendo en el gran continente del Sur, por primera vez, el nombre de América en honor de Amerigo Vespucci. Hábil propagandista, Vespucci relató los viajes en que había participado con españoles y portugueses, sin mencionar a los jefes de los mismos —entre otros el propio Colón—, lo que hizo pensar que era él quien los había dirigido. Por otra parte, fuera de España no se conocían los viajes del Almirante al golfo de Paria, lo que indujo a pensar que el gran navegante sólo había descubierto algunas islas. Simón Bolívar, en alguna medida, quiso hacer justicia y bautizó con el nombre de Colombia a la nueva república americana, a cuyas costas, figura de proa de un vasto continente, se allegó Cristóbal Colón en 1502.

La geografía americana no ha sido muy pródiga con el patronímico de Colón. Tenemos con este nombre una provincia y ciudad en Panamá, segunda en importancia de aquella república y entrada atlántica del canal interoceánico; y ciudades en Argentina, Cuba, El Salvador, México, Honduras, Uruguay y Venezuela. Puede decirse que en muchas ciudades del mundo existen plazas, calles y edificios que mantienen viva la memoria del Almirante, al haber sido bautizadas de una manera u otra con el nombre de Colón.

Los monumentos más importantes erigidos en honor de Cristóbal Colón



TEMAS GENERALES

proceden, en una gran mayoría, de la segunda mitad del siglo XIX, siendo muchos de ellos grandes obras artísticas. En 1870 la emperatriz Eugenia de Montijo regaló la estatua que hoy se erige en la ciudad panameña de Colón, que primeramente se había colocado en la estación del ferrocarril que unía los dos océanos; el de Valparaíso se inauguró en 1877; el monumento erigido frente al puerto de Barcelona data de 1887; en Génova se le recordó con otro al celebrarse en 1892 el IV Centenario del Descubrimiento; y un año después se levantaron los de Venecia, Pavía y el existente en la plaza que lleva su nombre en Madrid, erigiéndose en 1894 el de la capital mexicana, tan polémico como el de Caracas, que se construyó dos años antes. En 1901 se colocó en Valladolid el magnífico monumento ubicado en el Campo Grande, que había sido concebido para erigirse en La Habana, lo que no se llevó a cabo como consecuencia de la independencia cubana. En el centro de los sevillanos Jardines de Murillo se instaló uno en 1921, coronado por un gran león, apareciendo un simple rosetón casi invisible a los pies con la efigie del Almirante, lo que ha movido a que la población hispalense se pregunte: «¿y dónde está Colón?», a la par que responda con la chunga de



República Dominicana.

aquella tierra, «A Colón se lo comió el león». Dedicado a la Fe Descubridora, en 1929 se inauguró una impresionante escultura de 37 metros de altura en Huelva.

Y también en madera

Las carabelas forman parte de la figura de Colón. Son como una epidermis de madera que cubre el todo corpóreo que imaginamos del Almirante. Hablar de la *Pinta*, la *Niña* y la *Santa María* es hacerlo del 12 de octubre de 1492 y del navegante que las condujo hasta el Nuevo Continente.

El 3 de agosto, media hora antes del alba, Colón dio orden de zarpar. Las tres naves, una nao y dos carabelas, impulsadas por la brisa matutina, tendieron las velas mientras que en la costa un gentío las contemplaba hasta perderse en el horizonte. La *Pinta* y la *Niña* pertenecían a un grupo de gente de Palos, y la *Santa María*, así rebautizada después de conocerse como *La Gallega* o *La Mari-galante*, era propiedad del santanderino Juan de la Cosa. Hoy existen miles de modelos a escala reducida, repartidos en cientos de museos y casas particulares, producto de la mano de expertos modelistas navales o simples aficionados.

Las principales reconstrucciones que han sido llevadas a cabo a tamaño real son: la *Santa María* de la Comisión Española de 1892, presidida por Cesáreo Fernández Duro, en la que trabajó también Rafael Monleón, realizada con motivo del IV Centenario del Descubrimiento de América y que, el capitán de fragata Víctor Concas condujo hasta el Nuevo Continente; la *Santa María* de Julio Guillén, construida en 1929 con motivo de la Exposición Iberoamericana; y otra posterior de 1950, conservada durante muchos



TEMAS GENERALES

años frente a las Atarazanas barcelonesas; la nao *Santa María* de José María Martínez Hidalgo, realizada en 1964 con motivo de la Feria Mundial de Nueva York; la carabela *Niña* de Etayo, con la que el navegante navarro repetiría en 1962 la derrota del primer viaje de Colón; y las naves del V Centenario, proyecto emprendido en 1983 por la Comisión del V Centenario en colaboración con la Armada española, dirigida nuevamente por Martínez Hidalgo, que repitieron el viaje descubridor en el año del quinientos aniversario. En la actualidad una fragata de la Armada española, de la serie *F-80*, ostenta el nombre de la que fuera nao capitana en la gesta descubridora.

No ha tenido el mismo honor quien fuera su Almirante, ya que el nombre de Cristóbal Colón no aparece en ningún buque de nuestra Marina de guerra, desde que se perdiese en aguas de Cuba el crucero acorazado *Cristóbal Colón*, y siguiese la misma suerte el vapor *Colón*, hundido intencionadamente para obstruir la entrada a San Juan de Puerto Rico: ambos en el transcurso de la Guerra Hispanoamericana de 1898. La Compañía Transatlántica Española, en 1927, bautizó a la perla de su flota mercante con este nombre, teniendo también un trágico final al embarrancar el 25 de octubre de 1936 frente a la costa de las Bermudas, cerca de donde don Cristóbal puso por primera vez su huella en tierras americanas.



EL FONDO BIBLIOGRÁFICO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID: UN TESORO ESCONDIDO

Carmen TORRES LÓPEZ
Titulada superior de la Administración



N el momento actual, ante el proyecto de creación de una Red de Bibliotecas de Defensa, parece oportuno dedicar estas líneas a la que, para muchos, es una gran desconocida: la Biblioteca del Museo Naval de Madrid.

Para comenzar he de decir que el Museo Naval, integrado en el Órgano de Cultura e Historia Naval «responsable de la protección, conservación, investigación y divulgación del Patrimonio Histórico, Cultural, Documental y Bibliográfico de la Armada», no sólo es conocido como entidad veterana en la exposición de temas marítimos, sino también como lugar de investigación histórica, ya que su Biblioteca lo convierte en uno de los importantes depósitos bibliográficos de España abierto a investigadores de todo el mundo.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de las bibliotecas de museos han nacido al mismo tiempo que los museos de los que dependen, pero ¿y la Biblioteca del Museo Naval? Creo que la respuesta a esta pregunta podemos encontrarla haciendo...

...un poco de historia

La idea de creación del Museo Naval, proyecto ilustrado del siglo XVIII, se debe a don Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina e Indias desde 1787 hasta 1795, y está enmarcada en la creación de una serie de centros educativos y científicos para la formación de oficiales, entre los que se encontraban: Real Compañía de Guardias Marinas (1717), Colegio de Cirugía de la Armada (1748), Observatorio Astronómico (1753), Depósito Hidrográfico (1770) y Museo Naval (1792).

Aunque Valdés, cuyo mandato estuvo cuajado de excelentes iniciativas y actividades, materializase su creación, ésta es consecuencia de la reestructura-

ción de la Real Armada y del afán de conocimiento de las primeras promociones de guardias marinas, entre los que destacó Jorge Juan que, en 1748, sería comisionado durante año y medio a Inglaterra con el fin de conseguir información sobre la enseñanza náutica que allí se impartía y adquirir los libros e instrumentos náuticos y científicos que le fuera posible; esa misma misión sería llevada a cabo por Antonio de Ulloa un año después.

Tanto los libros como los manuscritos, mapas y cartas e instrumentos náuticos, una vez cumplida su función profesional, serían ordenados y conservados en un centro museístico.

El proyecto cuajó en 1792 en un Real Decreto: *El Rey tiene resuelto establecer en la nueva población de San Carlos un Museo de Marina que, a más de la Biblioteca General, reúna todas las Ciencias Naturales que son necesarias para la completa instrucción del Cuerpo de la Armada y consiguiente utilidad en ellas...*

Para albergar el Museo se pensó en uno de los edificios proyectados en la población de San Carlos, donde se encontraba la Dirección General de la Armada, que se destinaría a biblioteca y exposición de instrumentos náuticos, modelos de barcos...

De esta forma se comisionó al capitán de navío Mendoza de los Ríos a varios países europeos para adquirir material, libros e instrumentos para el nuevo museo.

Pero la sustitución de Valdés al frente del Ministerio y los acontecimientos políticos y militares por los que atravesó España en el primer tercio del siglo XIX imposibilitaron el proyecto.

El material destinado a la Biblioteca pasó a formar parte del Depósito Hidrográfico; y los instrumentos científicos pasaron al Observatorio de Marina; en ese momento los caminos del Museo Naval y su Biblioteca se bifurcaron, pues ésta siguió en dicho Depósito, donde fue incrementándose y especializándose.

La idea de Museo Naval renace casi medio siglo después, inaugurándose el 19 de noviembre de 1843 en la sede del Palacio o Casa de los Consejos, en la actual calle Mayor; trasladándose a la Casa del Platero en 1845 y posteriormente al Palacio de los Ministerios, antigua casa de Godoy, en 1852, en donde permaneció hasta 1930.

Se inicia una nueva etapa de la historia del Museo. Por un Real Decreto de 25 de septiembre de 1856 se dispone su organización en 3 secciones: *Biblioteca General, Armas y Modelos, y Útiles de Guerra*, y en su artículo 2 dice: *se reunirán en la Biblioteca del Museo Naval todos los libros, manuscritos, cartas y planos que existen en el Ministerio del ramo, Depósito Hidrográfico, Observatorio Astronómico de San Fernando y demás establecimientos marítimos; exceptuando los que sean necesarios para el uso y servicio de los mismos...*

Sin embargo, en 1908, el Depósito Hidrográfico desaparece y sus cometidos son transferidos a la recién creada Dirección General de Navegación y

Pesca, instalada en el edificio que había pertenecido a la Dirección de Hidrografía en la calle Alcalá; cuando este edificio fue cedido en 1932 al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, los valiosos fondos bibliográficos del organismo que componían su Biblioteca quedaron allí sin ser adscritos a departamento alguno.

El almirante Julio Guillén, por aquel entonces capitán de corbeta y director del Museo, basándose en el Real Decreto de 1856 reclamó dichos fondos.

En 1931 el Museo se trasladó al nuevo edificio del Ministerio de Marina, hoy Cuartel General de la Armada, incorporándose en 1932 a su Biblioteca las obras sobre ciencias náuticas y viajes, en un número aproximado de 2.500 volúmenes, recuperados del extinguido Depósito Hidrográfico.

El fondo bibliográfico

La Biblioteca del Museo Naval es una biblioteca especializada en Historia Marítima, y hoy su valioso fondo está constituido por 27.000 volúmenes, desde el siglo XV hasta la actualidad.



Depósito del fondo bibliográfico. (Museo Naval, Madrid).

TEMAS GENERALES

Según Hugo O'Donnell (1992), «desde los valiosos incunables hasta las últimas publicaciones, tratadistas de Navegación, Artillería, Construcción Naval, Orgánica, Táctica, Política, Cartografía, Arquitectura, Fortificación, Ingeniería, Numismática, Meteorología, Arte, Literatura, Heráldica, Genealogía... que han analizado temas o personajes históricos del ámbito naval o marítimo, están representados en ella formando la más importante colección de esta especialidad que existe en nuestra patria».

El fondo bibliográfico está formado, básicamente, por 18.000 monografías y 6.000 folletos especializados en materias como: historia marítima y de la navegación, historia de los descubrimientos, astronomía e instrumentos científicos aplicados a la navegación, cartografía náutica, construcción naval, artillería y armas.

Alberga acontecimientos históricos tan importantes como el Descubrimiento de América, batallas tan significativas como la de Lepanto o la de Trafalgar, guerras tan trascendentes como la de la Independencia...

La colección de libros raros, constituida por 550 ejemplares, cuenta con seis incunables sobre Astronomía (siglo xv), todos ellos impresos en Venecia, siendo el más antiguo la *Astronomía* de Alchabitius, interpretada por Juan Hispalense e impreso por Ratdolt en 1482, obra de la que en España sólo existen cuatro ejemplares.



Alfonso X, rey de Castilla: *Tabule Astronomice Alfonsi Regis Venetys: opera el arte mirifica viri solertis Iohannis Hamman de Landoia dictus Herzog Curaque sua non mediocri: impression e complete existunt felicibus astris, 1492*. Existe una primera edición de 1483.

De la misma imprenta veneciana, datado de 1484, es *Liber Quadripartitum Centiloquium cum Commentatum Albohazen Haly* de Claudio Tolomeo, así como *Sphera Mundi* de Juan de Sacrobosco, y *Theoricae Novae planetarum* de Georgius Purbachius, ambos impresos en 1485.

Entre dichos incunables, ediciones realizadas desde la invención de la imprenta hasta principios del siglo XVI, son de destacar las famosas *Tablas astronómicas* de Alfonso X el Sabio, impresas en 1492, que han constituido la «pieza del mes» del Museo Naval en abril de 2005 y que han sido y son objeto de solicitud de préstamo temporal para exposiciones nacionales e internacionales realizadas por distintas instituciones.

La Biblioteca del Museo Naval posee, además de esta segunda edición de las *Tablas*, tres ejemplares más editados en fechas posteriores.

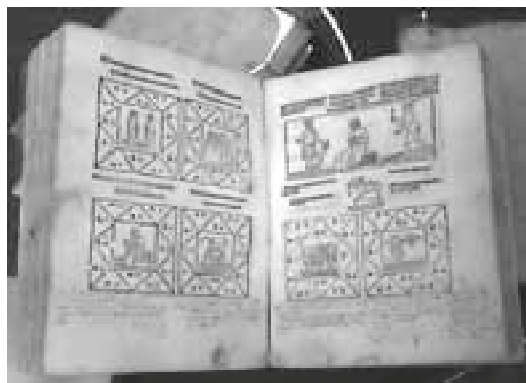
El *Astrolabum planum in tabulis ascendens* de Johannes Angelus, impreso por Iohannen Emericum de Spira en 1494, constituye el sexto incunable perteneciente a la colección de raros, y de esta edición tan sólo se conocen este ejemplar y otro que se encuentra en la Biblioteca Nacional.

No hay que olvidar que los incunables dedicados a la Astronomía y Geografía constituyeron en su momento histórico el bagaje cultural de los «cosmógrafos» que se preocuparon de la forma de la tierra y su situación en el cosmos a principios de la Edad Moderna.

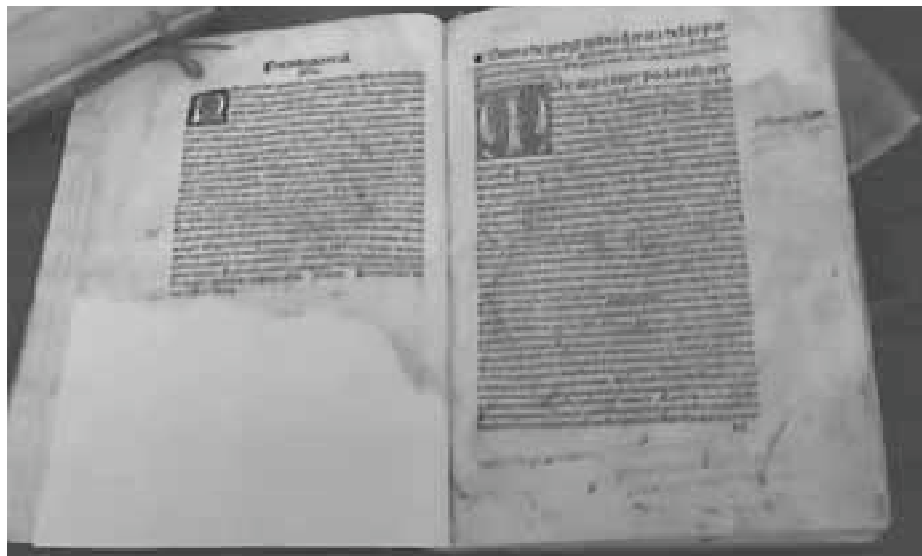
En esta colección son de destacar, también, las obras de *Náutica y Navegación* relacionadas con la Casa de Contratación de Sevilla. Los primeros libros de navegación de la Casa fueron concebidos como libros de texto para enseñar a los pilotos los rudimentos técnicos del «arte» de navegar pero, aunque pretendían ser muy sencillos y asequibles, con el tiempo fue necesario añadirles una dosis de «ciencia».

Estas obras se conocían como *Regimientos de navegación* y solían tener, al final, un *Derrotero*. Guillén decía que eran «Trataditos menos farragosos... y más al alcance de los pilotos y practicones a quienes iban dirigidos». Sin embargo, la parte teórica de la náutica, en la que se abordaban cuestiones de navegación especulativa, se denominaba *Tratado de la Esfera*.

El primer tratado español de navegación fue la obra *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso, publicado en Sevilla en 1519;



Angelus, Johannes: *Astrolabum planum in tabulis ascendens*. Impressum Venteéis: per Johanne Emericum de Spira alemanuz, 1494.



Fernández de Enciso, Martín: *Suma de Geographia que trata de las partidas y provincias del mundo, así mesmo del cuerpo sperico*. Sevilla: por Jacobo Croberger, 1519.

según Navarrete (1851) fue la primera obra que intentó traducir a reglas el arte de navegar.

A Fernández de Enciso le seguirían autores de la talla de Chaves y Francisco Faleiro, cuya obra, *Tratado de la Esphera y del arte de marear*, publicada en 1535, estaba compuesta de una parte teórica: *El tratado de la esfera* y una segunda parte que responde a los *Regimientos*.

Pero, según López Piñeiro, fue con las obras *Arte de navegar* de Pedro de Medina (Valladolid, 1545) y *Breve Compendio de la sphaera y de la arte de navegar* de Martín Cortés (Cádiz, 1551) con las que se inició «una época radicalmente distinta en la historia de la literatura náutica, superando el nivel de “recetario” práctico o de manual escolar propio de los textos anteriores».

También son de destacar Juan Escalante de Mendoza con su *Ytinerario de navegación* (1575), que constituye un verdadero regimiento de navegación, junto a Rodrigo Zamorano con su *Compendio de la arte de navegar*, publicado en Sevilla en 1581, y Diego García de Palacio, con su *Instrucción náutica* en 1587.

En esta colección nos encontramos con libros del siglo XVI al XVIII, aunque más de la mitad de la misma fueron impresos en el XVII.

Entre los autores más destacados se puede citar: Apiano, Hoste, Nájera, Nunes, Ramusio, Seixas y Lovera, García de Céspedes, Pedro de Syria, Andrés de Poza...



Chaves, Jerónimo de: *Chronographia o Repertorio de los tiempos*. Sevilla: en casa de Juan de León, 1548. Entregado a la Biblioteca del Museo Naval por Martín Fernández de Navarrete en julio de 1804. El contenido de la obra versa, básicamente, sobre Astrología y contiene el calendario romano.

Los trabajos de todos ellos constituyen en la actualidad una de las joyas más apreciadas de la Biblioteca del Museo Naval de Madrid.

Asimismo, la Biblioteca cuenta con una colección de publicaciones periódicas especializadas, algunas de ellas de los siglos XVIII y XIX; un total de 540 títulos de revistas de periodicidad regular.

En la actualidad la adquisición de los fondos bibliográficos se efectúa a través de donaciones y compras, como ya se hacía en 1845 según consta en el fondo documental del Archivo del Museo, siendo la adquisición por derechos de reproducción y exposición mucho más reciente.



Lavanha, Juan Bautista: *Regimento náutico*. Lisboa: en casa de Simão Lopez, 1595.

TEMAS GENERALES

El fondo de la Biblioteca se encuentra informatizado y la consulta del mismo puede ser realizada en la sala de consultas, a través de bases de datos, ficheros manuales y catálogos publicados.

Finalmente la escasa difusión de los fondos se intenta revitalizar mediante la elaboración de una serie de productos documentales, como folletos, listas de adquisiciones, bibliografías temáticas que informen de la totalidad e infinita variedad de documentos que se conservan en la Biblioteca del Museo, artículos publicados en revistas especializadas.

Por otra parte, el fondo antiguo se da a conocer a una gran cantidad de público nacional e internacional a través del préstamo temporal que el Museo hace del mismo a exposiciones realizadas tanto por instituciones públicas como privadas.

Pero esto no es suficiente y así lo demuestran el poco conocimiento y la escasa información que sobre este fondo bibliográfico se tiene, así como su ubicación y acceso, que hacen que se le considere un tesoro escondido.

Sin embargo, es de esperar que, una vez puesto en marcha el proyecto de Red de Bibliotecas de Defensa, este tesoro sea «reflotado» y conocido por todos.

BIBLIOGRAFÍA

- Biblioteca Nacional (1988-1990): *Catálogo general de incunables en bibliotecas españolas*. Madrid. Ministerio de Cultura.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1996): *Disquisiciones náuticas*. MINISDEF/Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid. Vol. IV (reprod. facs. de la de 1878 que se encuentra en el Museo Naval).
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1846): *Disertación sobre la Historia de la Náutica*. Madrid: Vda. de Calero.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1851): *Biblioteca marítima española*. Madrid: Vda. de Calero.
- GUILLÉN TATO, J. (1943): *Europa aprendió a navegar en libros españoles*. Barcelona: Oliva.
- GUILLÉN TATO, J. (1958): *Los libros de náutica en los años del Emperador (1517-1558)*. REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre, 481-509.
- LÓPEZ PIÑERO, J. M. (1979): *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Barcelona: ed. Labor.
- MARTÍN-MERÁS VERDEJO, M. L. (1993): *Los Regimientos de navegación de la Casa de la Contratación*. Obras españolas de náutica relacionadas con la Casa de Contratación de Sevilla. Exposición conmemorativa del bicentenario del Museo Naval (1792-1992). Madrid. Museo Naval.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H. (1992): *Las joyas del Museo*. Madrid. Museo Naval.
- PULIDO ORTEGA, I. (1992): *El Museo Naval*. Madrid. Museo Naval.
- TORRES LÓPEZ, C. (2003): *La labor científica de la Casa de Contratación de Sevilla*. Madrid. Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid/ Museo Naval.
- TORRES LÓPEZ, C. (2005): *El poder naval del siglo XVIII y Trafalgar en el fondo bibliográfico del Museo Naval de Madrid*. Boletín Informativo para Personal Cuartel General de la Armada, número extraordinario.
- TORRES LÓPEZ, C. (2006): *Los enigmas del Almirante: navegando por la historiografía colombina*. Boletín Informativo para Personal. Cuartel General de la Armada, 111, pp. 31-35.
- YRIBARREN MUÑOZ, M. (2004): *Las nuevas Bibliotecas Militares*. Boletín de la ANABAD, 1-2, 259-270.

LA MARINA EN GUINEA ECUATORIAL: CARLOS CHACÓN, GOBERNADOR DE LA CONTINUIDAD HISTÓRICA

José CERVERA PERY
General auditor



L 17 de septiembre de 1863, y cuando todavía podía rendir muchos servicios a España pues sólo contaba con cuarenta y siete años, fallece en Cádiz el capitán de navío don Carlos Chacón y Michelena, primer gobernador general efectivo de las islas españolas del golfo de Guinea y comandante de la División Naval, cuya llegada y asentamiento marca la continuidad histórica de España en las que fueron sus últimas provincias ecuatoriales. No obstante,

Chacón permanece en la nómina de los marinos olvidados, pues su figura ha sido escasamente estudiada y su obra no ha sido valorada justamente en el corto periodo de tiempo en que realiza la misión encomendada; pero precisamente al celo desplegado en el desempeño de la misma y a la eficacia de sus resultados se debió la atención que al fin, después de años de casi indiferencia y olvido, puso el Gobierno en los territorios españoles de Guinea, y que se traduce en el primer estatuto orgánico de O'Donnell, en el que se dispone una nueva organización gubernativa que va a llevar aparejado el relevo de Chacón, al disponerse tenga la categoría militar de brigadier o coronel la persona designada para regir y dirigir aquellas posesiones.

Estas modificaciones legislativas hacen que el periodo de mandato del gobernador Chacón quede reducido desde la fecha de su toma de posesión —27 de mayo de 1858— a la de su entrega el 1 de septiembre de 1859, ya que tres días antes ha llegado su sustituto, el brigadier Gándara. Por otra parte, asume el mando de la Estación Naval, creada para tenientes de navío de primera, el oficial de dicha clase y empleo don Ignacio García de Tudela, que también años más tarde llegará a ser gobernador general y que es uno de los personajes más interesantes y decisivos de la obra española en el África Ecuatorial.

Revisemos siquiera brevemente, dentro del plan expositivo de este trabajo, el ambiente con que se prepara la expedición de la que va a ostentar el mando

Chacón, con sus más inmediatos resultados y esperanzadoras consecuencias y el esquema biográfico de este primer gobernador efectivo de Guinea, en el que se inicia una ininterrumpida proyección histórica de la acción y aportación hispana en la misteriosa y desconocida África de nuestros abuelos.

El ambiente para una nueva expedición al golfo de Guinea

La *Crónica Naval de España* es, a mitad del siglo XIX, una publicación de importancia no sólo en el ámbito mariner, sino en el político. Dirigida por el brigadier don Jorge Lasso de la Vega, hombre experto en las vicisitudes coloniales, que formó parte de la comisión nombrada para estudiar los resultados y consecuencias de la expedición Lerena, es la publicación que con mayor atención y entusiasmo patrio trata de nuestras posesiones en Guinea; aboga por su efectiva y justa ocupación definitiva en el ejercicio de unos derechos irrenunciables y trata de sacar de la abulia e indiferencia a una gran parte de la opinión pública española, bastante desengañada y desencantada por acontecimientos anteriores. Y es esta revista la que nos da una tónica exacta y puntual del ambiente que existe para el desarrollo de esta definitiva expedición que ha de autenticar de una vez para siempre la plenitud y afirmación de los derechos españoles en el golfo de Biafra, a pesar de que todos estos temas son tratados con meditada circunspección y exquisito tacto para no herir susceptibilidades ni levantar suspicacias, ya que en las publicaciones de esta revista en los años de 1855 a 1857 se señala que «al menos por el Ministerio de Marina y en la parte de acción que le compete, se están adoptando disposiciones, entre ellas algunas dirigidas al reconocimiento de la parte hidrográfica de la isla de Fernando Poo, y al estudio de los productos aplicables a la construcción naval», adelantando que el buque proyectado para el estacionamiento es el *Vasco Núñez de Balboa*, «que hará básico en aquellas aguas el establecimiento de un apostadero para sostener el comercio y fomentar el desarrollo de aquellos territorios».

Estas noticias bien dosificadas —y quien sea curioso de comprobarlas podrá confirmarlo—, emitidas siempre con prudente optimismo, comienzan a crear un agradable clima de expectación en la opinión pública española, a quien el estado de abandono y casi olvido de aquellas islas parece incomprensible, pues tras la expedición de Lerena en 1842, de indudables frutos y aconsejables experiencias, la confusión política del país y los egoístas intereses personales de algunos políticos de relieve han impedido todo asentamiento real y definitivo que sin duda se hubiese conseguido con la proyectada segunda expedición, cuyo mando se había confiado nuevamente al avezado marino gaditano; y solamente y con mucha menor trascendencia pudo llevarse a cabo la expedición de 1845, compuesta por la corbeta *Venus* y el bergantín *Nervión*, buques que efectivamente visitaron aquellas aguas de paso y a la ligera, sin

que quedase otra huella de su venida que unos cuantos muertos y la memoria que años más tarde publicara el señor Guillemard de Aragón.

Por eso, cuando la inquietud nuevamente comienza a crear un estado de alarma, el Gobierno decide la nueva expedición, que ya no será un simple ensayo exploratorio, sino de asentamiento definitivo, mandando se apreste para salir el vapor *Vasco Núñez de Balboa*, y su comandante, el capitán de fragata don Carlos Chacón, «asuma a su llegada el mando y gobierno de aquellas islas, para lo cual está investido del nombramiento de Gobernador General por Real Orden del Ministerio de Ultramar (Primera Secretaría de Estado) de fecha 30 de marzo de 1858 y en la que en nombre de S. M. la reina Doña Isabel II refrenda la disposición el ministro Istúriz.»

Y a pesar del escepticismo y la indiferencia propia de la época, la expedición despierta un notable interés informativo, y de ella se ocupan algunos periódicos que no regatearon sus elogios al Ministerio de Marina como principal impulsor de la empresa. Así, en un interesante artículo publicado por la revista *La América*, se reproducían y mencionaban la mayor parte de los sucesos y circunstancias concernientes a las islas guineanas, tratando de despertar un sano entusiasmo nacional en la obra que a España le tocaba representar. Este toque de atención trascendió allende las fronteras, pues en la publicación francesa *Le moniteur de la Flotte* del 11 de abril de 1858 puede leerse un largo artículo destinado a dar la noticia de la expedición; al referirse a las disposiciones del Gobierno con respecto a ella, muestra su inquietud y recelo de que el buen resultado de la misión «convierta a los españoles en dueños de una posesión muy ventajosa en la costa occidental de África, donde hace algunos años se dirige con grande actividad el comercio europeo».

Todo esto de una parte, y de otra la indignada y justa reacción contra una nueva impertinencia inglesa —aireada por la prensa con cierto retraso, de que



Capitán de navío don Carlos Chacón y Michelena. (Anónimo español. Escuela de Guerra Naval, Madrid).



Vapor Vasco Núñez de Balboa.

el representante inglés en la Corte de España, Lord Howen, había dirigido una nota al Gobierno vetando el nombramiento de un comerciante español para el desempeño del puesto de gobernador de aquellos territorios— apoyaron e impulsaron la formación y puesta a punto de esta importante misión naval que, integrada por el vapor *Vasco Núñez de Balboa*, bergantín *Gravina*, goleta *Cartagenera* y urca *Santa María*, zarpa de Cádiz el 19 de abril de 1858 bajo el mando del capitán de fragata y gobernador general don Carlos Chacón y Michelena.

Noticia biográfica del gobernador Chacón

El a su muerte capitán de navío don Carlos Chacón y Michelena, cuya hoja de servicios hay que leer detenidamente, es un típico marino del siglo XIX, que a su competencia y hombría de bien une la bizarría para el combate y la fidelidad absoluta en el cumplimiento del deber; y sobre todo, virtud estimabilísima en la confusa época que le tocó vivir, es ajeno a toda bandería o partidismo político por el que se malograron tantas magníficas individualidades. Y bien puede decirse que tuvo muy cercano el buen ejemplo, pues desde temprana edad, antes de su ingreso en la Armada, es huérfano del teniente de navío don Francisco Chacón, superviviente del combate de Trafalgar a bordo del navío *Príncipe de Asturias*, oficial destacado en el sitio de Cádiz cuando la guerra contra Napoleón, herido gravemente en las batallas de Ciudad Real y Talavera

y muerto a la edad de treinta y tres años en acto de servicio en el naufragio del navío *San Telmo*. En el informe que el director de la Armada don Juan Villavicencio acompaña a la instancia del futuro guardia marina, solicitando de la merced real plaza de gracia para su hijo, se hace constar que el malogrado don Francisco Javier «era de muy buena conducta y leal servidor del Rey, por cuyas circunstancias y los servicios prestados estima el general Villavicencio de que tomando S. M. lo expuesto conceda a su hijo la plaza que para él solicita, como hijo huérfano de padre muerto en acción de guerra».

Ya en posesión del nombramiento de guardia marina, y más tarde con la patente de oficial, Chacón embarca en los navíos *Héroe*, *Restauración*, *Marte* y la fragata *Perla*, afecta a la División Naval del Cantábrico. Son años de luchas internas y entre hermanos, en que España se desangra sobre sí misma. Años de combates, privaciones y sacrificios, pero también de forja y esperanza para tiempos mejores. Y como el joven Chacón demuestra especiales condiciones para el estudio, solicita y se le concede formar parte de los incipientes batallones de artillería de la Armada, donde alcanza el grado de teniente. Más tarde volverá a la Armada, y nuevos buques y navegaciones por los mares costeros y de ultramar engrosarán los casilleros de su hoja de servicios. La Guerra Civil está en todo su apogeo, y ha de participar en diversas acciones en el norte y Cataluña sobre las cubiertas y puentes de los navíos batidos por el fuego y por el plomo.

Pero también habrá de desempeñar importantes cometidos en tierra; entre ellos, la Ayudantía del Colegio de Aspirantes de Marina, cargo que desempeña con especial tacto y eficacia. Pero su vocación le lleva nuevamente a bordo de



Fragata blindada *Victoria*.

los buques, entre ellos la fragata *Isabel II*, el mando del falucho *Galgo*, el vapor correo de ultramar *Caledonia* y el vapor *Iberia*. No le será tampoco ajeno el mando del vapor *Velasco*, hasta que es promovido a capitán de fragata en 1856. Tras una breve permanencia al frente del Detall del Colegio Naval de Cádiz, es nombrado comandante del vapor *Don Antonio de Ulloa*, de donde pasa al mando del *Vasco Núñez de Balboa*, buque en el que habrá de desempeñar la más importante y honrosa misión de su vida militar y de la que se conocen sobradamente la dedicación y el celo con que la lleva a cabo.

Tres acontecimientos importantes se producen en la vida de don Carlos Chacón a su regreso de Guinea; su ascenso a capitán de navío a finales de 1859, su nuevo nombramiento de capitán del puerto cubano de Cárdenas y la concesión de la encomienda de la Real Orden de Carlos III en recompensa a los útiles y excelentes servicios prestados al frente de su mandato en la Estación Naval de Fernando Poo y gobierno general de los territorios de Guinea. Pocos años más tarde, minada y quebrantada su salud por el esfuerzo y sacrificio de su agitada vida, y cuando recientemente se le había concedido un nuevo e importante mando con la comandancia de la fragata *Victoria* que se construía en Inglaterra, fallece en Cádiz, dejando tras sí honda huella de pesar en el Cuerpo del que tanto orgullo sintió en pertenecer y al que honró con el ejercicio de las altas y excepcionales cualidades que adornaron su vida militar.

Una obra eficaz y una continuidad histórica

De la obra política y de colonización del gobernador Chacón en los territorios españoles del golfo de Guinea nos han quedado bastantes referencias, tanto en un interesante libro publicado por el entonces teniente de navío Juan José Navarro como en amplios y documentados estudios de diversos autores e investigadores. De ellos pueden deducirse importantes conclusiones siempre dignas de ser tomadas en cuenta.

En primer lugar, es evidente que esta expedición tiene un auténtico contenido de validez y vigencia, ya que apenas fueron tomadas las primeras medidas por el gobernador Chacón a su llegada a Fernando Poo éstas atraen la inquietud y protestas inglesas en su Parlamento. Así, ante la orden de expulsión de los misioneros baptistas como opuestos a la legislación española en materia religiosa, el diputado Shafton planteó una interpelación al secretario de Negocios Extranjeros, Fitzgerald, solicitando aclaración sobre si Fernando Poo —a su imaginativo y fantástico juicio, estación naval inglesa— iba a ser reconocido por Inglaterra como parte de los dominios de España, a lo que el propio Fitzgerald honestamente respondió que Fernando Poo no había pertenecido jamás a la corona de Inglaterra, aunque no por eso dejaba de ser sometida la alocución del gobernador español a examen del Gobierno inglés.

Chacón a su llegada tuvo un detalle alta y significativamente diplomático, cual fue confirmar como teniente gobernador a quien ejercía el título a nombre de España, el holandés Juan Lyslangler; y fue un acierto la medida, pues Lyslangler, descendiente de un célebre comerciante de Amsterdam, de quien decía el famoso almirante holandés Van Tromp que era «bravo ciudadano y buen cristiano», gozaba de un buen ambiente y respeto entre los naturales de la isla, y al igual que el inglés Beecroft, nombrado por Lerena y muerto en 1854 cuando estaba a punto de partir mandando la expedición que habría de explorar el río Níger, había ejercido el gobierno con prudencia, medida y, sobre todo, salvaguardando en lo posible los derechos hispanos, que los propios gobernantes españoles en esos años parecía querían desconocer.

Don Carlos Chacón realizó durante su mandato notables obras, tanto de régimen interno —como la instalación del hospital, hermoso edificio al decir de las crónicas de la época y la transformación y urbanización del camino de acceso de la playa a la ciudad y el primer censo efectivo de la población— como de proyección exterior y asentamiento, poniendo fin a la luchas internas entre los reyezuelos bengas Boncoro II y Munga, nombrando a este último gobernador de Corisco y haciendo que los bengas de cabo San Juan reconocieran como jefe a Boncoro II, renovando el acto de sumisión a España de aquellos territorios comprendidos entre río Campo y cabo San Juan, y anexionando a petición de los propios indígenas el territorio de Maciqui con expedición de carta de nacionalidad española a su jefe tribal. Sobre este importante suceso existe un informe remitido el 20 de noviembre de 1858 por el gobernador Chacón al Ministerio de la Guerra y Ultramar, en el que trasmite la información con la que el comandante del bergantín *Gravina* le da cuenta haber realizado la comisión ordenada en cabo San Juan, habiendo expedido carta de nacionalidad al jefe Maciqui, que lo solicitaba con el mayor tesón y que subió a bordo del *Gravina* introducido por Boncoro; y con ello, los seis pueblos del citado rey, situados al interior de cabo San Juan y como a seis leguas distantes de los de Boncoro, se convirtieron en españoles entre las mayores demostraciones de júbilo y entusiasmo. Este informe de Chacón mereció la satisfacción y complacencia de S. M. en escrito de la Dirección General de Ultramar y la aprobación de todo lo realizado por el marino gobernante.

Y desde aquella fecha hasta la declaración de independencia de la nueva República de Guinea Ecuatorial, la continuidad histórica de la obra española en Guinea, en la que la Armada tuvo tanta parte, y la presencia y permanencia de sus gobernadores, la mayor parte de ellos marinos, fue un hecho ininterrumpido. Hombres de diferente talante y naturaleza, de diversos criterios y diferentes concepciones, pero unidos por el denominador común del afán de servir a España, continuaron consolidando la obra que un día emprendiera don Carlos Chacón y Michelena.



Corbeta *Atrevida* a vista de pájaro. (Foto: R. Martínez-Cañavate).



LUIS DE REQUESENS, UNA ESTRATEGIA NAVAL PARA FLANDES

Arturo CAJAL VALERO
Universidad del País Vasco



A figura de Luis de Requesens y Zúñiga (Barcelona 1528-Bruselas 1576) ofrece unas relevantes aportaciones a la estrategia marítima del reinado de Felipe II, y por tanto a la historia naval española, que sin embargo tal vez no son suficientemente conocidas. Así, la dedicación de don Luis a relevantes tareas diplomáticas y gubernativas hace que el interés sobre su figura se centre ante todo en sus vicisitudes políticas como embajador en Roma y gobernador

general de los Países Bajos, mientras que la propia discreción del personaje en la campaña de Lepanto hace pasar relativamente desapercibida la trascendencia de su contribución a este magno triunfo. Sin embargo, tanto en el escenario mediterráneo como en el teatro de Flandes —los dos grandes puntos de referencia españoles en Europa— nos ha dejado Requesens su huella como hombre que aunaba capacidad estratégica y visión marítima, doble cualidad que, ciertamente, no ha sido tan común en la historia de España como hubiera sido de desear.

Lepanto. El papel de Requesens

Este aristócrata barcelonés, fruto de un enlace catalán-castellano, era bien conocido de Felipe II por su común educación infantil en la Corte de Carlos V. Su experiencia marítima se inicia a los 25 años cuando, en concepto de comendador mayor de la orden de Santiago en Castilla, organiza la construcción en las Atarazanas barcelonesas de la escuadrilla de galeras que esta Orden destinaba a la lucha anticorsaria, y se pone al frente de la misma como su capitán general, operando a lo largo de las costas catalanas y valencianas (1554-1556). La amistad y la confianza que el rey le profesaba se reflejaron en su etapa como embajador en Roma (1563-1568), donde don Luis demostró excelentes cualidades diplomáticas e influyó notablemente en la elección del



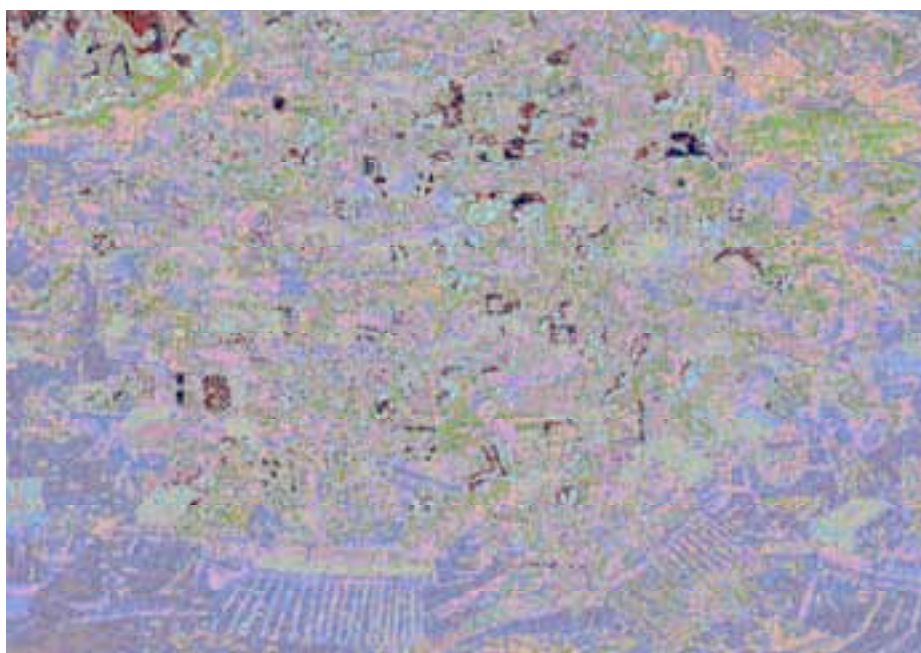
Luis de Requesens.

nuevo pontífice Pío V —el futuro impulsor de la «Santa Liga» contra el turco—, considerada muy positiva para los intereses españoles. La alta estima del monarca por Requesens se vio así ratificada con vista a futuras empresas, y la más inmediata de ellas iba a ser la «Lugartenencia general de la Mar» junto a don Juan de Austria.

En efecto, habiendo designado a su hermanastro para el cargo de capitán general de la Mar (jefe del conjunto de las escuadras hispanas en el Mediterráneo), Felipe II vio en don Luis el hombre idóneo para ejercer como 2.º jefe y principal asesor —en realidad, y en virtud de instrucciones secretas, auténtico tutor— del inexperto joven, puesto que reunía cualidades de prudencia

y buen juicio, virtudes diplomáticas, experiencia marinera en este mar y una respetada condición nobiliar. El padre March ya puso de relieve, con todo acierto, la trascendencia del papel que el rey encomendó a Requesens en marzo de 1568, y el cual le sería ratificado —dato muy sintomático— en junio de 1571 para la campaña de la «Santa Liga» contra los turcos: todo lo que hubiera que despacharse por escrito debía llevar la firma tanto del capitán general como la suya; y más todavía, de acuerdo a una instrucción reservada adjunta, todo lo que se ordenare e hiciere debía ser con su acuerdo, sin poder don Juan apartarse de él de ninguna manera y, en caso de que se apartara alguna vez de su parecer, le facultaba para hacer discretamente las diligencias que creyera convenientes y para acudir a su regia autoridad —todo ello, por supuesto, sin demostraciones públicas y guardando la consideración que a su hermanastro se debía—. En junio de 1571 la confianza del monarca en Requesens se mantiene intacta y le designa como una de las tres personas, con Álvaro de Bazán y Juan Andrea Doria, que deben prestar su consentimiento a la decisión de presentar batalla, manteniéndose, además, la orden de que el capitán general no podía expedir ni firmar disposición ninguna sin la previa revisión y aquiescencia de Requesens.

El comendador mayor ejerció efectivamente esta tutela durante toda la campaña de Lepanto, con discreción y tacto (de ahí que aquella haya pasado relativamente desapercibida), que no impidieron sin embargo el disgusto de un don Juan herido en su amor propio. La prevista tutoría sobre las decisiones del capitán general no se quedó en papel mojado, sino que fue ejercida efectivamente por el cumplidor y recto don Luis, como se comprueba en carta del propio Juan cuatro días después de la victoria de Lepanto, afirmando que honraba al comendador mayor pero que vivía «muy desgraciado» por el exceso de celo y demasiada severidad con que a su juicio ejercía su papel —trataban los dos juntos «infinitas materias, que no resuelvo sin él», y ya no podía hacer más, decía, para «darle gusto», «sino dejándole todo el cargo»—. Requesens, por tanto, no fue sólo el 2.º jefe de las escuadras de Felipe II en Lepanto, y uno de los principales asesores del capitán general, sino alguien que dio su visto bueno a todas y cada una de las decisiones de la campaña. No se pretende con ello restar mérito a don Juan, que fue sin duda trascendente, porque gracias a su carisma como persona real, su acierto político, y su decidida voluntad de lucha se pudieron superar las dificultades internas de la coalición; el buen tiento de don Juan fue sin duda política y moralmente decisivo para que esta heterogénea flota hispano-papal-veneciana se presentara en Lepanto con unidad y disciplina, a diferencia de los precedentes negativos de Preveza (1538) y la fallida campaña de 1570.



Se ha afirmado en ocasiones que el victorioso combate del golfo de Lepanto tuvo lugar a pesar de la oposición de Requesens. Se trata de un rumor que fue esparcido en los meses posteriores al triunfo, y que el propio don Luis atribuyó a algunas personas deseosas de acaparar los merecimientos de la victoria. Lo cierto es que en el consejo español celebrado la víspera de la batalla, Álvaro de Bazán propuso la idea de llegar hasta la entrada del golfo y esperar allí al enemigo, mientras que Requesens se mostró partidario de hacerle salir más afuera y esperarle en la isla de Petela, pues temía allí una trampa, y recelaba, además, que se estuvieran subvalorando los efectivos de la flota turca (como así pudo comprobarse, en efecto, en el momento del combate). Doria fue de la misma opinión, y Juan de Cardona, en una línea similar, propuso situarse en la isla de Cefalonia. La idea de Bazán, apoyada por Alejandro Farnesio, recibió la adhesión de don Juan, y Requesens le dio su conformidad. Enterado de los rumores que corrieron después de la victoria, se limitó a responder: «...yo no envié relación a hombre, sino al Rey, nuestro Señor, a quien tengo obligación de dar cuenta de la verdad de todo, y en mi particular lo hice con tanta modestia como convenía», y que si él efectivamente se hubiera opuesto a la batalla, ésta no se hubiera dado: «...basta para prueba de ello haberse peleado; porque si yo fuera de contrario voto, no se hiciera». Los buenos entendedores sabrían a qué se refería: a la tutela que sobre las resoluciones del capitán general tenía confiada por encargo del propio monarca.

Flandes. La necesidad de una estrategia marítima

Desde el momento en que hubo de hacerse cargo del gobierno general de los Países Bajos, sin duda el puesto más delicado de la Monarquía (noviembre de 1573), Luis de Requesens puso sobre la mesa su visión marítima y dibujó el giro que debía darse a la estrategia en Flandes a favor de la guerra naval. No dudaba que los Tercios podían vencer a los rebeldes en toda batalla que se planteara a campo abierto, pero advertía que esta circunstancia se daría pocas veces, por rehuirle el enemigo, y por tanto no cabía depositar ahí las esperanzas de victoria, como tampoco en la costosísima y agotadora tarea de ir rindiendo las magníficamente fortificadas plazas del país.

La guerra debía hacerse principalmente no por tierra, sino por mar, con el objetivo decisivo de arruinar el comercio marítimo que alimentaba la riqueza y la resistencia del enemigo. Como segundo argumento, subrayaba la necesidad de facilitar también las propias operaciones terrestres, negando al enemigo el fácil dominio que hasta entonces tenía de la densa red de ríos, canales y áreas inundables que cruzaban el país (la capitulación de la asediada Middelburg en febrero de 1574 y, a la inversa, el fracaso del sitio de Leiden en octubre se debieron precisamente a la carencia española de una adecuada flotilla

de naves ligeras). Basten unas pocas reflexiones de Requesens —reiteradamente expuestas en su correspondencia con el rey, con su hermano Juan de Zúñiga o con el cardenal Granvela— para comprobar la trascendencia que otorgaba a este nuevo planteamiento de la guerra, basado en la acción naval: «la substancia es los puertos y tierras marítimas» (noviembre de 1573); «el ganar una batalla [se refiere a la reciente victoria de Mook], ni muchas aquí, no me puede dar entero contentamiento, pues dellas no resulta el ablandarse la obstinación de los rebelados, ni reducirse ningunas tierras, y son tantas las que los enemigos poseen, que por haberse de ganar una a una por fuerza, no basta la vida de los hombres que la pudieren tener más larga, ni toda la hacienda del mundo para sustentarlo, mientras los enemigos fueran señores del mar, como ahora lo son» (mayo de 1574); «...A la verdad, si la quietud destos Estados dependiera de romper la gente de los enemigos en campaña, presto se vería el fin, pues ninguna vez se peleará con ellos que no se pierdan, pero no depende sino de quitalles la fuerza de la mar, donde son superiores» (junio de 1574). «...el que es dueño del mar puede acudir a muchas partes muy brevemente; pues como dicen, este [el ejército rebelde] es un ejército con alas, especialmente desde Fleselinges [Flesinga]» (agosto de 1574); «...reducir por fuerza 24 villas que hay rebeladas en Holanda, tardándose en cada una dellas lo que hasta aquí se ha tardado en las que por este camino se han reducido, no hay tiempo ni hacienda en el mundo que baste, y gastando los rebeldes muy poco harán consumir toda la que he dicho, (...) que siendo señores de la mar y la contratación que por ella les viene, recompensan lo que en tierra pierden» (octubre de 1574).

Requesens requería para ello un núcleo de naos gruesas, destinadas a hostigar al enemigo en el canal de la Mancha, y una nutrida flotilla de embarcaciones ligeras capaces para la navegación fluvial. Sin embargo, las naos destinadas a operar en el canal necesitaban un puerto de aguas profundas del que hasta el momento se carecía. La conquista de ese puerto iba a convertirse precisamente en la máxima prioridad estratégica del comendador mayor.

Las peticiones de Requesens se tradujeron en el nombramiento por el rey (febrero de 1574) del marino asturiano Pedro Menéndez de Avilés como capitán general de una fuerte armada que debía organizarse en Santander. Tal como expone Pí Corrales en su detallado estudio de esta fallida empresa, los considerables preparativos fueron dilatándose en el tiempo, y justo cuando la armada se disponía finalmente a salir hacia Flandes se produjo una fatal epidemia que provocó la muerte del propio Menéndez de Avilés y la disolución de la armada (septiembre). No cabe duda de que la conjunción Requesens-Menéndez de Avilés, sumando la visión marítima y las singulares capacidades personales de ambos hombres, ofrecía grandes posibilidades para el desarrollo de una estrategia naval eficaz en Flandes; y también es palpable que las muertes tanto de uno como de otro (la de Requesens, en marzo de 1576) supusieron el abandono de los esfuerzos en este sentido, con unas



Anónimo siglo XIX. Óleo sobre lienzo. Escuela española. Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán», Viso del Marqués (Ciudad Real).

consecuencias relevantes para el futuro, que no cabe calificar más que de profundamente negativas.

En mayo de 1575, una vez constatado el inevitable y próximo fracaso de las conferencias de paz entabladas en Breda con los rebeldes, el comendador mayor comenzó a prepararse para una ofensiva de carácter estratégico, que golpeará al enemigo donde más daño podía hacersele: en sus posiciones marítimas y, por tanto, en su poderío comercial y económico. La operación diseñada por Requesens puede calificarse de magistral, pues así lo consideraron sus mismos enemigos: después de una fase preliminar despejando las áreas circundantes, su objetivo era la conquista de la isla de Walcheren (Zelanda), ubicada en la desembocadura del Escalda, que supondría alzar el bloqueo que aquéllos mantenían sobre

este río y sobre Amberes y no menos importante, con el puerto de Flesinga los españoles tendrían por fin un fondeadero para las naos gruesas destinadas a operar en el canal.

«Si hay algún remedio, es el de las fuerzas marítimas, y hacer un esfuerzo [de dineros] extraordinario», volvía a escribir ese mes de mayo don Luis al rey. Envío para ello de inmediato a la Corte a su secretario de Estado y Guerra, el guipuzcoano Domingo de Zavala (que había estado presente igualmente en la victoria de Lepanto como capitán de la galera *Granada* y héroe destacado en la batalla, siempre al servicio de don Luis), con la comisión de gestionar personalmente ante el monarca el envío de «dineros y Armada».

En Santander se preparaba ya una armada —mucho más modesta que la de 1574—, que salió por fin a fines de septiembre con Pedro de Valdés al frente y con Juan Martínez de Recalde como segundo. Pero los temporales y el regreso de parte de la armada —incluido el propio Valdés— disminuyeron y maltrata-

ron a la flotilla de naves ligeras llegadas con Recalde a Dunkerque, la cual le fue a Requesens de muy poco fruto. Mientras tanto, el comendador mayor había emprendido con éxito su ofensiva, aunque siempre a la espera de la llegada de una armada con la que combinar el golpe decisivo sobre Walcheren: los Tercios, merced al heroico procedimiento del vadeo nocturno a pie, habían logrado apoderarse de las islas de Zelanda situadas al norte de aquélla. Desgraciadamente, este logro no tendría desarrollo al faltar el



Don Álvaro de Bazán.

componente naval necesario para la operación de Walcheren. Frustrado por la decepción de la armada de Valdés, don Luis volvía en diciembre a reclamar al rey, tanto directamente como por medio de su comisionado Zavala, el envío de una nueva armada sin esperar a la primavera. Sin embargo, Requesens tropezó con la impotencia financiera de la Monarquía, empeñada simultáneamente en múltiples frentes y más allá de sus propios recursos. Si las dificultades económicas habían ralentizado los preparativos de Menéndez de Avilés en 1574 y habían limitado considerablemente las dimensiones de la armada de Valdés, la situación se había complicado definitivamente con la bancarrota de la Hacienda decretada en el mes de septiembre.

La desesperación del comendador mayor aumentaba a causa de la lentitud del rey y de su burocracia en darle respuestas claras. Requesens convenía con su enviado a la Corte, «...entendiendo lo que vos decís de que no hay ministro que ose decir la verdad al Rey, y no ose pedir las naos grandes y pequeñas que decís para la empresa de Walcheren a la primavera, que tengo ya tanta experiencia que no se ha de aprestar ahí ninguna cosa en tiempo y sazón, y todo es gastar tiempo y dinero y reputación». Ni siquiera el envío urgente de dinero, vía Santander por medio de una armadilla al mando de Sancho de Archiniega, y vía Palamós con una escuadrilla de galeras, escapaba de las habituales dilaciones de la Corte ante cualquier dificultad que surgiese («háse consultado esto al Rey, y no ha tomado aún en ello resolución, y todo va así que parece encantamiento. Pero los consejeros se descargan con decir que no se sigue su parecer en nada, y los secretarios echan la culpa a su amo [el Rey], diciendo que su remisión y la intención que en todo lleva destruye sus negocios», Zavala a Requesens). La acreditada fidelidad de Requesens y de su comisionado no

TEMAS GENERALES

les impedirá, sino les empujará a exponer franca y lealmente al monarca su descontento, haciendo honor a su rectitud y por bien del real servicio, pero comprobando «que no salen de su paso».

Don Luis falleció el 5 de marzo de 1576 sin ver cumplida la tan prometedora estrategia que se había trazado.

Conclusiones

La discreción y el tacto de Luis de Requesens al ocultarse detrás de don Juan de Austria en la campaña de Lepanto —a pesar de la verdadera tutela que ejerció sobre el joven hermanastro del rey— y el fracaso de sus iniciativas conciliadoras para un arreglo político del conflicto de los Países Bajos han velado el interés de su figura como perspicaz estrategia naval y una de las personalidades de más acusada visión marítima del reinado de Felipe II y, por extensión, de la historia naval española.



BIBLIOGRAFÍA

- BARADO, Francisco: *Don Luis de Requesens y la política española en los Países Bajos*. Madrid, 1906.
- BICHENO, Hugh: *La batalla de Lepanto. 1571*. Ariel, Barcelona, 2005.
- BORRÀS Y FELIU, Antoni: *Luis de Requesens y Zúñiga. Cataluña y Lepanto. Nuevos documentos*. Diputación Provincial y Museo Marítimo, Barcelona, 1971.
- CAJAL VALERO, Arturo: *Domingo de Zavala. La guerra y la hacienda (1535-1614)*. Archivo de la Casa de Zavala, San Sebastián, 2006.
- CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Instituto de Historia y Cultura Naval y Ed. San Martín, Madrid, 1988.
- MARCH, José M.^a: *La batalla de Lepanto y Don Luis de Requesens, lugarteniente general de la Mar*. Con nuevos documentos históricos. Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1944.
- PÍ CORRALES, Magdalena: *La otra Invencible. 1574*. San Martín, Madrid, 1983.
- SERRANO, Luciano: *España en Lepanto*. Editora Nacional, Madrid, 1971 (e. o. Barcelona 1935).
- SOLA, Víctor M.^a de: *Lepanto y Don Juan de Austria*. Escelicer, Cádiz y Madrid, 1947.

EL TRATADO DE LA FLORIDA

UNA CONEXIÓN INTERESANTE: CÁDIZ Y LA FAMILIA MEADE

Manuel AVEZUELA CALLEJA
De la Real Academia Hispano Americana de Cádiz



A familia Meade, americanos de origen irlandés bien establecidos en Filadelfia, tenía una larga tradición y experiencia en el comercio marítimo. Al producirse la independencia de los Estados Unidos, la firma estaba en manos de George Meade, quien al retirarse en 1799 pone el negocio en manos de su hijo Richard.

Richard Worsam Meade, nacido en 1778 en Chester County, Pensilvania, empieza muy joven su preparación para el negocio. En 1795, cuando tenía solamente 17 años, su padre lo envía a Europa en un viaje de un año como sobrecargo de uno de sus barcos, visitando durante este viaje Francia, Inglaterra, España e Italia. En 1799 se casa con Margaret Coates Butler, y en 1804 se traslada con su esposa y sus dos hijas a la ciudad de Cádiz, y establece definitivamente sus negocios en la «Tacita de Plata».

A la llegada de Meade, Cádiz, a pesar y quizá como consecuencia de los años tumultuosos de 1778 a 1812, se había convertido en la ruta obligada y el centro más importante del tráfico comercial entre Europa y las Américas, así como una de las ciudades más prósperas, cosmopolitas y refinadas de la época.

Meade se convierte en uno de los mercaderes más emprendedores de la ciudad. Aunque sus negocios son de índole privada, el Gobierno estadounidense nombra a Richard Meade su agente naval en el puerto de Cádiz en 1806, lo que debió facilitarle aún más sus negocios de importación-exportación. Así, por ejemplo, Henry Clay, famoso político y candidato a la presidencia, importa sus rebaños de merinos selectos en los barcos de Meade.

Los Meade disfrutaban en Cádiz de una posición económica y social elevada, moviéndose con facilidad en una sociedad acostumbrada al lujo y al refinamiento. Su casa alberga una colección de arte notable, con obras de Tiziano, Corregio, Veronés, Rubens, Van Dick, Velázquez, Murillo, Goya, y pintores



George Gordon Meade (1815-1872), héroe de Getysburg.

americanos como Thomas Sully y Gilbert Stuart, incluyendo el famoso retrato de George Washington, único en que éste aparece sin dentadura postiza.

Pero la vida fácil y próspera de Cádiz va a cambiar radicalmente. Entre 1808 y 1816 Cádiz vivirá una época trascendental y será el foco de grandes transformaciones. Convertida en el centro de una gran crisis militar y política, Cádiz sufrirá los estragos de la guerra, el trauma de la revolución, la incertidumbre de las conspiraciones y la miseria de la decadencia económica. Y Richard Wor-sam Meade verá su vida complicada en este torbellino.

Uno de los problemas más graves a que tuvieron que hacer frente los patriotas gaditanos

al estallar la Guerra de la Independencia y enfrentarse a las fuerzas de Napoleón Bonaparte fue la falta de dinero y recursos de toda índole. Es sabido que la guerra contra los franceses fue financiada en su mayor parte por la ayuda en dinero, mano de obra y pertrechos prestada por los ciudadanos, instituciones religiosas y firmas comerciales, no sólo de españoles, sino también de extranjeros residentes en la ciudad y afincados en ella.

Meade, como muchos otros, puso una buena parte de su dinero y barcos a disposición de las fuerzas entonces leales a Fernando VII. La cuantía de su préstamo se valoró en 373.879,75 dólares, que en moneda de hoy deben ser un montón de millones. La Junta de Defensa, y más tarde las mismas Cortes, reconocieron la importancia y generosidad de su contribución a la causa nacional, y así las Cortes reunidas en San Fernando ofrecieron a Meade la ciudadanía española, que él no quiso aceptar, aunque agradeció el gesto.

En 1810, en vista de los alborotos populares primero y del asedio de las fuerzas francesas después, Meade decide enviar a su esposa e hijos a Filadelfia, permaneciendo él en Cádiz, muy activo en los asuntos locales y participando en la experiencia del asedio y de la guerra, como atestigua una carta

dirigida a su esposa en la que narra con todo detalle una importante batalla contra Napoleón, posiblemente la batalla de Chiclana.

Después de un año la señora Meade, dejando en Filadelfia a tres de sus hijos, vuelve a reunirse con su marido en Cádiz, donde permanecerá hasta su regreso definitivo a los Estados Unidos en 1816.

El regreso de su esposa levanta los ánimos de Richard Meade. Sus negocios prosperan, y el matrimonio sigue dando frutos. Además de Charlotte y Henrietta, las dos hijas que les acompañaron a su llegada a Cádiz, entre 1804 y 1816 los Meade tuvieron siete hijos más: Elizabet, Richard, Margaret, María del Carmen, Salvadora, Catherine y George —este último famoso, años más tarde, como el general que derrotó a Robert E. Lee en la batalla de Getysburg—, todos ellos bautizados en la Parroquia del Rosario en Cádiz.

Despejados los peligros inmediatos de la guerra, Meade reclama el pago de las deudas que el Gobierno español había contraído con él. Pero las cosas no resultan tan fáciles como cabía esperar. Al regreso de Fernando VII después de la Guerra de la Independencia, España estaba sumida en la confusión más desastrosa. Entre otras cosas, el Tesoro Español estaba vacío.

A Meade debieron hacerle poca gracia tantas excusas y dilaciones, y tal vez apretó demasiado al presentar sus reclamaciones. El tesorero general del Reino estimó que «su honor personal había sido puesto en duda». De modo que, con excusas y razones más o menos apañadas, metió a Meade en la cárcel, donde permaneció por unos días, saliendo libre después de pagar una pequeña multa.

Pero habiéndose ganado la malquerencia de las autoridades, sus problemas no iban a terminar aquí. Una firma comercial inglesa, de la que Meade había sido consignatario y representante, se vio envuelta en ciertas dificultades fiscales, al parecer relacionadas con el despacho de una testamentaría.

Es de notar que los centros del poder político y económico ingleses, aprovechándose de la situación caótica de la Administración pública española, la debilidad de los gobernantes y la ruina del Tesoro, ejercían por aquel entonces una influencia constante en la vida española, tanto pública como privada. No es de extrañar que los ingleses presionaran a las autoridades en Cádiz para arreglar el caso de modo que Meade, un odiado americano cuyos negocios obstaculizaban en gran medida los planes de dominio comercial marítimo que los ingleses empezaban a establecer por aquel entonces, apareciera como culpable de las ilegalidades cometidas por la firma inglesa de la que Meade fue consignatario, no obstante el hecho de que Meade había obrado dentro de la más estricta legalidad, habiéndose limitado a cumplir las órdenes recibidas de dicha firma.

Como quiera que fuera, en junio de 1816 Meade es encarcelado de nuevo en el Castillo de Santa Catalina, donde pasará recluso casi dos años, aunque gozando de cierta facilidad de movimiento y otros privilegios, incluido el de ser visitado sin restricción por su familia.

Durante este largo y penoso periodo, Meade y su familia recurren a amigos influyentes en los Estados Unidos, a fin de obtener la libertad cuanto antes. El embajador americano en Madrid presenta una protesta ante el Gobierno español, y John Sergeant, importante abogado de Filadelfia y consejero del Banco de los Estados Unidos, presenta el caso de Meade ante la Administración del presidente Monroe en Washington. Pero el asunto no parece interesar mucho en las altas esferas de la política norteamericana y los meses pasan sin que la situación se resuelva.

Finalmente, la señora Meade presenta una solicitud formal al presidente Monroe, quien la refiere al secretario de Estado John Quincy Adams, quien a su vez escribe una carta para ser entregada al rey de España por el embajador americano en Madrid, exigiendo la puesta en libertad de Meade.

El «Asunto Meade» ocurre en una situación histórica muy interesante. Las relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos eran bastante malas. Por una parte, España estaba desorganizada y empobrecida. Por otra, los Estados Unidos estaban embarcados en una «política muy agresiva de expansión territorial que afectaba a las colonias españolas en aquella zona y en el Lejano Oriente (Filipinas, Guam)». Por si fuera poco, los Estados Unidos estaban otra vez en guerra (la Guerra de 1812) con Inglaterra, de la que España era ahora un aliado de conveniencia, débil pero apto para ser usado como un peón más en los juegos británicos de estrategia política naval y comercial.

Nadie mejor que John Quincy Adams para darse cuenta y aprovecharse de una situación como ésta. Uno de los políticos más oscuros y astutos, pero también mejor dotados de sentido práctico y espíritu de servicio a su nación, entendió perfectamente la utilidad de conservar a Meade prisionero, en reserva para futuras negociaciones y transacciones diplomáticas, como una pieza a jugar, quizá incluso a sacrificar, en un gambito de su gran juego político. Meade, por el momento, era «más valioso preso que en libertad».

En 1815 el general Andrew Jackson asalta Pensacola, una plaza española en La Florida occidental, con el pretexto de perseguir a tres mil soldados ingleses refugiados allí. La acción es, más que nada, un *test* para poner en evidencia la debilidad de España para defender sus colonias. A la débil protesta española los americanos responden acusando a España de ayudar a los ingleses y de mantener prisionero sin causa a un ciudadano norteamericano, Richard Worsam Meade, en Cádiz.

En 1818 Jackson vuelve a invadir la Florida, y esta vez coge prisioneros a algunos españoles. El asunto vuelve a plantearse, y entonces el caso Meade se hace ya de conocimiento público. La incapacidad de respuesta española es evidente.

Los asaltos de Jackson a la Florida fueron una provocación calculada hábilmente, como lo sería más tarde la explosión del *Maine* en Cuba. En abril

de 1818 un comité especial del Senado amenaza con tomar represalias por el encarcelamiento de Meade, «con todas las fuerzas de esta nación si fuera necesario». La Cámara de Representantes se moviliza también, bajo la dirección de su presidente, Henry Clay, y resuelve apoyar cualquier medida que el presidente de la nación decida adoptar, en vista de la «cruel e injustificada opresión que constituye el encarcelamiento de Meade».

A raíz de la famosa cesión de la Luisiana en 1803, España y los Estados Unidos habían venido negociando un tratado bilateral que concernía a la suerte de las colonias españolas. Los asaltos de Jackson a La Florida y el caso Meade fueron usados para reactivar las negociaciones, interrumpidas por las diversas guerras en que se vieron envueltos ambos países. Los americanos saben que ahora la fruta está madura, y aceleran la elaboración del tratado. En junio de 1818, el cónsul general español en Washington presenta a John Quincy Adams un paquete de despachos reales, entre ellos «uno comunicando la puesta en libertad de Meade y otro pidiendo aclaración a un artículo del National Intelligence en que se decía que Jackson había asaltado y tomado Pensacola».

El Tratado de la Florida se fragua, finalmente, poniendo una vez más en evidencia la debilidad y desbarajuste político, militar y económico de España, que vende la Florida a los Estados Unidos por la suma de cinco millones de dólares, con una cláusula especial estipulando que dicho Gobierno asumirá el pago de deudas del Gobierno español a ciudadanos norteamericanos, incluido Richard Worsam Meade.

Fácil es de imaginar el júbilo de Meade y su familia ante estas noticias. Meade, allí sigue siendo un hombre de negocios bien establecido, así que, aunque el declive del puerto de Cádiz empezaba ya a notarse, decide quedarse en Cádiz, moviéndose entre Cádiz y Madrid, tanto para atender a sus negocios navieros como para seguir de cerca las negociaciones del tratado entre España y los Estados Unidos, que de tal manera tocaban sus intereses.

La ratificación del Tratado de la Florida no se produce sino hasta bien entrado el año 1819. La solución de sus problemas, incluida en el tratado, pareció a Meade plenamente satisfactoria. Y así, lleno de esperanzas y optimismo, en 1820 cierra sus negocios en Cádiz y regresa definitivamente a Filadelfia para reunirse con su familia después de tres años de separación.

Pero la «letra menuda» del Tratado echará por tierra las esperanzas de Meade. La cláusula pertinente a la recuperación de su dinero se refiere, literalmente, al pago por parte del Gobierno de los Estados Unidos de aquellas deudas contraídas por el Gobierno español «por capturas ilegales en el mar y incautamientos ocurridos en los puertos de España y sus colonias». Ahora bien, los bienes adeudados a Meade no habían sido capturados, incautados o confiscados, sino prestados y ofrecidos voluntariamente. Así que los 373.879,75 dólares de Meade estaban en el aire.

TEMAS GENERALES

Meade reside en Filadelfia durante un año y se traslada luego con su familia a Washington, donde espera poder mover su asunto con más eficacia. Pero a pesar de todos sus esfuerzos, y a los de su mujer después de su muerte, y a los de su descendencia después de la muerte de ésta, los Meade nunca recuperarán su dinero. La deuda sigue impagada hasta hoy día, aunque la Florida ha sido, desde 1819, territorio indiscutido de los Estados Unidos.

Maltratado y desilusionado en la tierra que lo vio nacer, la salud de Meade se quebranta. Los años gloriosos y prósperos de Cádiz son ahora un sueño dorado, un paraíso perdido.

Richard Worsam Meade muere, al fin, en Washington D. C., el 25 de junio de 1828, a los cincuenta años de edad.



LA COORDINACIÓN AÉREA CONTRA EL FUEGO EN NUESTROS MONTES

Miguel Ángel SEGOVIA BENÍTEZ



Introducción



URANTE los días 10 y 11 del pasado mes de mayo se celebró en Madrid el I Curso de Coordinación Aérea de medios aéreos en la extinción de incendios a cargo del COPAC (Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial). Cabe destacar que desde el principio estuvo magníficamente organizado y que fue apoyado por varias comunidades autónomas y empresas dedicadas a la aviación.

Básicamente este curso supone la iniciación de una gran labor de pilotos a los que vemos jugarse la vida todos los veranos por salvar nuestros montes e incluso, en algunas ocasiones, nuestros hogares y vidas.

¿Por qué se organizó este certamen? Problemas de control aéreo sobre un incendio

Los incendios en España están adquiriendo cuantitativa y cualitativamente dimensiones espectaculares. En la sofocación de los mismos, las administraciones públicas competentes solicitan cada vez más medios aéreos al mismo tiempo y en las mismas zonas, lo que hace confluír múltiples tipos de aeronaves en un escenario de muy reducidas dimensiones.

La mayoría de las Administraciones con competencias en incendios tienen protocolos de actuación que implican a un coordinador aéreo cuando se dan cita en la extinción de un fuego más de dos o tres aeronaves, pero, hasta la fecha, no había existido ningún curso oficial impartido por ninguna entidad aeronáutica que formara para tales fines a profesionales del vuelo.

TEMAS GENERALES

La diferente asunción de competencias en incendios de las administraciones locales, autonómicas y nacionales requiere cada vez sistemas de coordinación más ágiles y fluidos entre dichas administraciones y un profundo conocimiento de sus sistemas, máxime cuando se opera en muchas ocasiones en escenarios que superan los límites provinciales, autonómicos e incluso nacionales. Los incendios no conocen de límites autonómicos ni de fronteras.

También abundan, no exentas de ciertos problemas, aeronaves extranjeras en misión de extinción de incendios en nuestro país, en régimen de *wet lease* normalmente, con bajos o nulos conocimientos del idioma español (a pesar de lo especificado en la normativa aeronáutica RL/2001/10 en sus artículos 6 y 7, que exige a los pilotos extranjeros acreditar el conocimiento de los idiomas castellano e inglés). Estas aeronaves están autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, a través de permisos temporales que se repiten anualmente, a ejercer labores de extinción en las que se producen con cierta frecuencia fallos de coordinación, falta de comprensión de las prioridades de paso, y donde también se suceden situaciones de cierto riesgo que es preciso erradicar.

A la hora de tratar la figura del coordinador en los incendios nos encontramos con dos posturas totalmente diferentes: por un lado, los defensores de «coordinadores no aeronáuticos», y por otro, los defensores de «coordinadores con titulación aeronáutica».

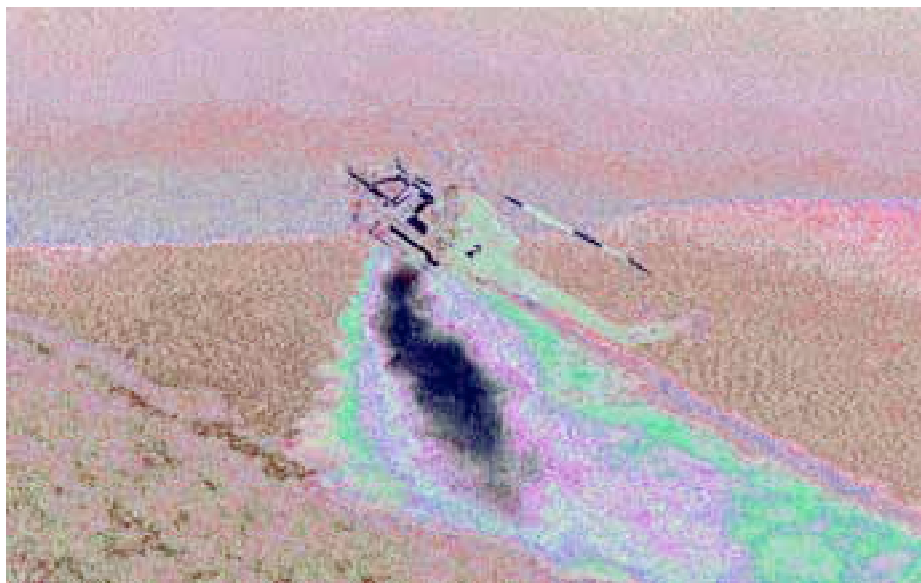
Se ha observado, probablemente debido a la rapidez de los acontecimientos, cómo muchas veces personal no aeronáutico con escasos conocimientos en aviación (ingenieros de montes, técnicos forestales, agentes forestales, bomberos, etc.), asumen *de facto* las labores de coordinación aérea de todas las aeronaves en el incendio, produciéndose en ocasiones incidentes y socavándose la seguridad en vuelo. Además, en muchas ocasiones resultan ser poco eficaces por desconocer el uso de la más flexible y rápida de las herramientas a manejar en la extinción de incendios: los medios aéreos.

Así, no es extraño que en un área se produzcan casos de activación de todos los medios aéreos a la misma hora para tener que retirarlos a todos en el peor momento, dejando el incendio abandonado y colapsando además las bases más próximas al fuego en una labor casi imposible de respotaje simultáneo.

Las pasadas de descarga de agua de las aeronaves se ralentizan por desconocerse sus prestaciones, se dispersa a los distintos medios en ataques poco eficaces o se dan órdenes imposibles e incluso absurdas desde el punto de vista de la seguridad aeronáutica.

Realmente los defensores de esta postura, colaborando intensamente en las mesas de debate y en el seminario, han optado por esperar para sacar conclusiones después de la campaña de 2006 y del «bautismo de fuego» de los primeros titulados en este Curso de Coordinador Aéreo.

La otra corriente defiende que la figura del coordinador de medios aéreos en incendios deberá recaer sobre un tripulante técnico de vuelo, experto y



Helicóptero medio *Bell-412* efectuando descarga.
(Foto: diapositiva del Curso de Coordinador Aéreo. COPAC).

especializado en la materia, con muchas horas de experiencia en extinción de incendios, familiarizado con los procedimientos para ésta, los agentes extintores, el comportamiento preciso del fuego e incluso con el manejo de los equipos terrestres y que además posea un profundo conocimiento de los procedimientos operacionales de la administración actuante.

Será el único capaz de gestionar con un mínimo de seguridad y coordinación diversos tipos de aeronaves con diferentes capacidades, alturas, velocidades y cargas en diversas zonas de actuación.

Los medios a operar suelen ser de naturaleza y prestaciones muy distintas, desde un avión ligero de carga en tierra, pasando por un hidroavión hasta helicópteros de muy desigual tamaño y capacidad extintora. Todas estas aeronaves se mueven en un espacio aéreo de reducidas dimensiones, diferente en cada incendio, que debe ser preparado en muy poco tiempo, estando además rodeados de una orografía y obstáculos completamente distintos en cada ocasión.

Se hace evidente que no hablamos de una labor de entidad menor que pueda ser realizada por un neófito, un lego en aviación o un principiante aeronáutico.

Además, el coordinador ha de dominar el procedimiento radiotelefónico aeronáutico y la fraseología de incendios, incluso en el lenguaje internacional

TEMAS GENERALES

aeronáutico; deberá poder afrontar una emergencia de cualquier aeronave y dar el soporte inmediato que se requiera.

Sea quien sea, lo que sí es evidente es que el coordinador aéreo en incendios ha de emitir instrucciones claras y precisas, tanto operacionales como de seguridad, sin dar lugar a equívoco y ha de proporcionar toda la información necesaria requerida por una aeronave que se incorpora al incendio para su mejor actuación; el coordinador de incendios no sólo se limita a ser el «controlador o ATC (*air traffic controller*) del incendio», es mucho más, ya que ha de dominar la normativa aeronáutica y ser un excelente control de los límites de actividad aérea y mínimos de descanso durante el fuego, secuenciando las órdenes de repostaje para no desatender el incendio, y a la vez vigilar las necesidades de las aeronaves.

Los comandantes de aeronave en los incendios (quienes tendrán siempre la última decisión sobre la operación y seguridad de su aeronave en base al artículo 56 de la Ley 48/1960 de la Navegación Aérea y al capítulo 2 del R. O. 57/2002 por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea) no pierden en absoluto su responsabilidad ni la delegan en el coordinador aéreo, pero sí han de aceptar su coordinación como si de una formación convenida se tratase y como medio de garantizar la seguridad y fluidez en la operación de extinción. Para muchos el que sea un profesional aeronáutico de amplia experiencia es garantía suficiente de que cumplirá su trabajo con pautas estrictas de seguridad. Si en algún caso un comandante de aeronave no aceptase tal coordinación o la ignorase debería abandonar el incendio para no interferir con los demás participantes.

Los coordinadores, por tanto, serán responsables de la veracidad y exactitud de las informaciones que transmiten, de actuar con rigurosidad y profesionalidad en sus asesoramientos e instrucciones (como por ejemplo las descargas directas que ordenen) y, como cualquier otro elemento sujeto a derecho, estará sometido a todas las situaciones jurídicas aplicables (impericia, negligencia, imprudencia culposa o dolosa, etcétera).

Se hace necesario pues, que bajo las órdenes o instrucciones del jefe de extinción del incendio los coordinadores aéreos, que se convierten además en excelentes asesores por su privilegiada visión aérea, puedan gestionar a los medios aéreos en una extinción sin que disminuya un ápice la seguridad o la eficacia de las operaciones.

De las informaciones del COPAC se desprende que esta labor del coordinador de incendios es de suma importancia, no sólo por fundamentarse en una finalidad de eficacia real extintora de los medios aéreos en un incendio, sino por basarse en el principio de seguridad de los propios participantes, «tanto de los de arriba como de los de abajo». El estudio del COPAC concluye con la creación de este curso de suma importancia para formar esta figura, pues resulta muy preocupante el hecho de que muchos pilotos hayan sufrido incidentes de coordinación en misiones de extinción de incendios: pasadas aborta-

das *in extremis*, cuasi colisiones, esperas innecesarias, falta de respuesta..., convirtiéndose en un objetivo más que digno de atención para todos los que se dedican a estas tareas.

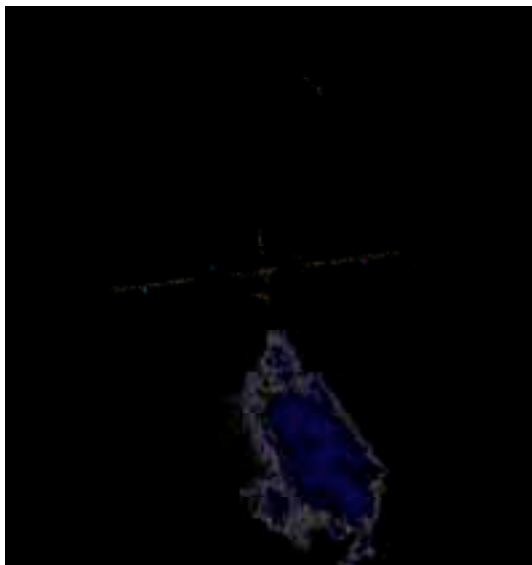
Protocolos de Cooperación Contra incendios en las FAS y la Flotilla de Aeronaves de la Armada

Llenos de un sentimiento de responsabilidad podemos decir que salvar nuestros montes también es servir a España. Las Fuerzas Armadas reúnen una serie de características, de orden personal y material, que las convierte en singularmente aptas para reaccionar rápida y eficazmente ante estas situaciones, pues su funcionamiento y organización conforme a los principios de unidad, disciplina y jerarquía aseguran, de forma decisiva, niveles de coordinación absolutamente imprescindibles en este campo. Como consecuencia de su capacidad para desplegarse ágil y ordenadamente en el terreno, para concentrar medios aparatosos en poco tiempo o para realizar transportes masivos, se encuentran en las mejores condiciones posibles para prestar tan valioso servicio a la sociedad, amortiguando los efectos de estas catástrofes e infundiendo confianza en la población civil.

El Proyecto de Ley Orgánica de la Defensa Nacional, ya prevé que las Fuerzas Armadas deben preservar, junto con las instituciones del Estado y las administraciones públicas, la seguridad y bienestar de los ciudadanos en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas; por otra parte, atribuye al presidente del Gobierno autoridad para ordenar, coordinar y dirigir la actuación de las Fuerzas Armadas, así como disponer su empleo, entre otros supuestos, en situaciones de crisis.

El MINISDEF, por su resolución 400/38004/2006 del 19 de enero (BOD núm. 17 de 20 de enero 2006), crea la UME (Unidad Militar de Emergencias), entre cuyas misiones está la de actuar como contra incendios. Para ello el Ministerio de Defensa dotará a esta unidad con 19 helicópteros de transporte y nueve aviones de lucha contra incendios en el marco del Programa de Adquisiciones 2006-2016. Un total de 4.310 militares formarán parte de esta unidad, al mando del general de división Fulgencio Coll, que se desplegará en la Base Aérea de Torrejón, Base Aérea de Morón (Sevilla), Base de Bétera (Valencia), Base Aérea de Zaragoza, San Andrés de Rabanedo (León) y en la Base Aérea de Gando (Las Palmas), con un presupuesto inicial máximo de 903 millones de euros. Esta unidad también actuará ante situaciones adversas, como grandes inundaciones, nevadas, terremotos y riesgos biológicos, químicos o radiológicos.

El modelo de avión de lucha contra fuegos elegido sería el modelo 415 de *Bombardier*, y en cuanto a los helicópteros de transporte de retenes de extinción de incendios, el Ministerio optaría por el denominado *Super Puma* de Eurocopter.



Avión CL-215T del Ejército de Tierra. (Foto: diapositiva del Curso de Coordinador Aéreo. COPAC).

El avión 415 *Bombardier* está equipado para alcanzar una velocidad máxima de 375 kilómetros por hora. Es capaz de realizar, en distancias de 11 kilómetros entre el incendio y el punto en el que recoge el agua, hasta nueve intervenciones en el plazo de una hora. La capacidad de carga de su bodega supera los 55.000 litros.

En el caso de los 19 helicópteros de transporte con los que contará la UME, el modelo que más gusta en el Ministerio de Defensa, como anteriormente mencioné, es el *Super Puma AS 332*. Se trata de un helicóptero biturbina de peso mediano configurado para transporte,

con características operativas y una amplia cabina adaptada tanto al transporte de materiales como al de personas. Hasta principios de 2005, Eurocopter ha entregado 609 unidades de este modelo a 98 clientes diferentes en 47 países.

Mientras tanto y hasta la llegada de los nuevos medios, el Grupo 42 del Ejército de Aire seguirá siendo la unidad aérea militar encargada de colaborar en la extinción de incendios con sus aviones *Canadair CL 215* y *CL 215 T* apagafuegos (indicativo Foca).

En cuanto a la Armada, y más concretamente a la FLOAN, se siguen las directrices que están actualmente basadas en la directiva 07/05 de JEMAD y en los mensajes del DIGENPOL 147/DC036/4576 de 29 julio 2005, ALFLOT 090738Z agosto 2005, JEMACON 213-A/050363 DE 291450Z agosto 2005.

Estos mensajes establecen básicamente los procedimientos a seguir para agilizar la activación de unidades militares que participen en la lucha contraincendios y el flujo de información entre ellas.

Asimismo se establece que un oficial quedará integrado en el CECOPI (Centro Estatal de Coordinación Operativa Integrada). Dicho oficial debe contar con los medios apropiados para mantener un enlace con la autoridad militar y los puntos de contacto (POC) de otras unidades. El plan de actuación de prevención y lucha contraincendios forestales contempla la participación

en las campañas de personal y maquinaria que permita la realización de cortafuegos y otras acciones de apoyo en extinción de incendios. Para el caso de un incendio en nuestras proximidades (Base Naval de Rota), la directiva del JEMAD 07/05 establece que el POC en Cádiz es el ALFLOT.

A falta de indicación de capacidades requeridas, el contingente de la Armada deberá estar formado inicialmente por entre 25-30 personas y contar con medios de evacuación de personal (camión-autobús), abastecimiento de agua (aljibe) y evacuación sanitaria (ambulancia), siempre y cuando las capacidades de material y personal disponible en esos momentos lo permitan. Esta directiva también incluye el uso de helicópteros de la FLOAN en aquellos casos en que se establezca prioritaria su participación. No obstante, el punto 2.3 de la I. P. 01/05 de la Flota establece que la colaboración de unidades militares se limitará a tareas auxiliares y de apoyo logístico, sin actuación directa sobre el incendio. La seguridad de las fuerzas será primordial y no serán utilizadas en cometidos que entrañen un riesgo adicional para el cual no hayan sido preparadas anteriormente.

Conclusiones

En primer lugar, decir que el curso tuvo una gran acogida entre los colegiados del COPAC, que en general valoraron muy positivamente los contenidos propuestos, las exposiciones y el profesorado, compuesto principalmente por pilotos e ingenieros forestales y de montes.

Tras superar los criterios de selección, las pruebas a distancia y la fase presencial, un total de 34 colegiados obtuvieron la calificación de aptos.

En segundo lugar, y aunque queda mucho que trabajar en este sentido, parece claro que a la finalización de este curso se definió que este coordinador debe estar en el aire, en una aeronave dedicada especialmente a una misión de coordinación y no ser una de las aeronaves que esté interviniendo en la acción de extinción sobre el incendio. La mayoría de las comunidades autónomas optará por un helicóptero con capacidad de mando y control, donde irá un piloto como comandante, otro piloto como coordinador aéreo y un ingeniero agroforestal experto en extinción de incendios, enlazado con el director del incendio, si es que éste no es la misma persona. Por tanto, esta aeronave debe poseer buenas comunicaciones con otras aeronaves, con el director del incendio y con los centros ATC correspondientes. Debe suministrar control aéreo visual en la zona de operaciones, a la vez que coordine las descargas y sus puntos de carga dependiendo del tipo de aeronave. También deberá coordinar con las bases de despliegue y sus bases alternativas la disponibilidad y la continuidad de las operaciones, informar de la meteorología en zona y dirección e intensidad del incendio y establecer si las pasadas deben de ser de agua o espumógeno. Es por tanto un gestor en el aire que optimiza de la manera

TEMAS GENERALES

más eficiente los medios aéreos para que, en cooperación con los medios terrestres, sofoquen el incendio lo antes posible.

Finalmente tan sólo añadir que espero haber conseguido difundir entre mis compañeros el papel de las Fuerzas Armadas, especialmente de la Armada, en la lucha contra incendios, siendo ésta la duda que me surgió una vez que finalizaron las conferencias del Curso de Coordinador Aéreo en la extinción de incendios al que tuve el privilegio de asistir.

BIBLIOGRAFÍA



Documentación del Curso de Coordinador Aéreo en Operaciones de Extinción de Incendios.

Mayo 2006. COPAC.

Documentación de la Sección de Operaciones de la FLOAN.

www.ejercitodelaire.mde.es

www.copac.es



SUCESOS EN LA MAR: *RESPONSIBILITY + ACCOUNTABILITY*

¿QUÉ HA OCURRIDO AQUÍ Y POR QUÉ NO LO HEMOS PODIDO EVITAR?

Puesto que un comandante debe ser el responsable de los fallos o errores de juicio de sus subordinados, debo asumir mi parte de responsabilidad en la pérdida del USS Indianápolis.

Almirante Chester A. Nimitz (CINCPAC (1) IIWW).

Luis NÁRDIZ GONZÁLEZ



Introducción



E ha dicho en las *US Navy Regulations* (2) que: «Las atribuciones conferidas y la obligación de responder a las consecuencias en su desempeño (3) que tradicionalmente han estado unidas al mando en la mar no tienen paralelo en otros ámbitos militares o en la vida civil. El comandante de un buque tiene una tremenda autoridad... a menudo se ha descrito como absoluta y en combate lo es, incluso hoy en día. Pareja a dicha

autoridad se encuentra un contrapeso igualmente absoluto: la responsabilidad (4) ...cada comandante es individualmente responsable de sus propias deficiencias independientemente de las culpabilidades de otros bajo su mando».

Objeto

Ofrecer una aproximación al trato de la USN a tan discutido asunto, saltando desde la oscura demora en que terminó la pérdida del USS *Indianápolis* hace sesenta años, a una marcación actual: la manejada tras el ataque terrorista al USS *Cole*.

El mayor desastre en la historia de la USN, ocurrido pocos días antes de la rendición japonesa, marcó en la IIWW la conclusión de sus enfrentamientos convencionales en la mar; el ataque terrorista en Adén forzó la actual gran importancia concedida a las nuevas amenazas no convencionales en la mar.

Responsabilidad y otras consideraciones

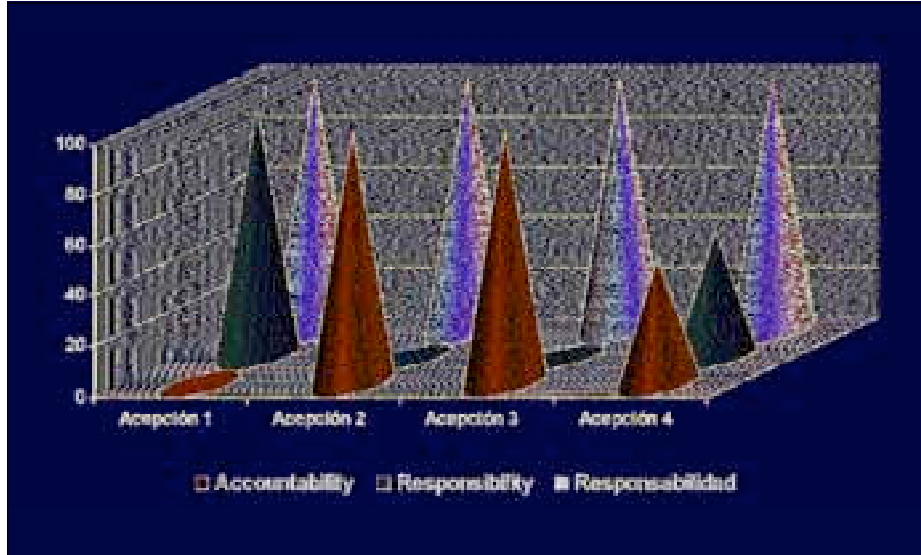
En inglés existen dos términos diferentes aunque íntimamente relacionados entre sí: *responsibility* y *accountability*; en castellano la palabra «responsabilidad» reúne ambos conceptos con sus diferentes acepciones:

- Calidad por la que se está obligado a responder de algo.
- Obligación de rendir cuentas a consecuencia de una culpa o de otra causa.
- Cargo u obligación moral que resulta para alguien del posible yerro en cosa o asunto determinado.
- Capacidad de todo sujeto activo para reconocer y aceptar las consecuencias de sus propias acciones o hechos realizados libremente.

Para hacer un paralelismo idiomático, se podría considerar la siguiente distribución gráfica del peso de la responsabilidad que suponen las atribuciones de un mando en la mar (asumiendo lo difusas que son las líneas que separan estas cuatro acepciones pero que, en cualquier caso, todas tienen mucho que ver con la ética) (ver gráfico).

A 1, 2 y 3 la Armada obliga a enfrentarse, por tanto son irrenunciables y no se comparten ni se delegan (RROO FAS, Art. 79); 4 es algo que depende del propio sujeto y que la Armada espera sea una cualidad del implicado.

En nuestro caso, por atribuciones conferidas al mando de un buque, se entienden tanto las emanadas desde las RROO de la Armada (Título III con sus 55 artículos «Del Comandante de Buque») como las derivadas de disposi-



ciones de carácter general y de otras específicas. Por autoridad de un comandante se entiende la legítima potestad para dirigir a sus subordinados y para proceder a bordo de acuerdo con las atribuciones que se le han conferido.

Cualquiera puede ejercer el mando en la mar sin excesivos sobresaltos cuando las cosas transcurren sin mayores problemas; es algo que no exige demasiadas cualidades (5). Sin embargo, sí son necesarias muchas de ellas cuando cambian las tornas y las cosas se ponen feas.

Y la mar parece sentir un especial atractivo por ver cómo cambian los semblantes de quienes osan adentrarse en ella. El almirante Clark (6) decía a menudo que si no se disfrutaba en el trabajo del día a día en la Marina norteamericana era que las cosas no se estaban haciendo bien. La razón de ello no era otra que, con toda seguridad, en la vida de un marino siempre habría tiempos duros que exigirían el ponerse muy serios.

Tradicionalmente se ha dicho que, llegado el caso extremo de la razón de ser de un marino de guerra, el enemigo no es tanto el oponente como la mar, que maltrata a unos y a otros adversarios con idéntica intensidad. Los que lo han vivido aseguran que incluso el fenómeno de la guerra en la mar pasa a considerarse a una cierta distancia que excluye en parte la personalización del odio hacia el enemigo (7).

Para los pocos seres humanos que han conocido la profesión (pocos en relación con los que jamás sabrán de qué estamos hablando) sólo se concibe el trabajo en un buque de guerra como lo que ha sido, es y será en primer lugar: un oficio austero, con grandes incomodidades, lleno de riesgos y para cuyo desempeño no es tan importante el espíritu heroico o aventurero como el

TEMAS PROFESIONALES

sentido del deber, la abnegación y el arrojo. Si hablamos del oficio de mandar buques de guerra con la responsabilidad (1 + 2 + 3 + 4) que se le supone en toda circunstancia posible, hay que añadir, además, unas buenas dosis de fortaleza de espíritu, serenidad y pericia; todas ellas propias de profesionales que, sobre todo, sean templados y decididos en su justa medida.

El suceso del USS *Indianápolis* (CA-35)

El 30 de julio de 1945, cerca de la medianoche y encontrándose a mitad de camino entre la isla de Guam y el golfo de Leyte, el buque acorazado USS *Indianápolis* fue alcanzado por dos torpedos de los seis lanzados por el submarino japonés *I-58*. En doce minutos el buque se fue a pique; de los 1.197 miembros de la dotación, unos 900 evitaron ser arrastrados al fondo del mar, pero tras cinco días de angustiosa espera en la mar, sólo 317 marinos salvaron la vida. Por orden del almirante King (8), su comandante, el capitán de navío Charles McVay, fue finalmente sometido a un consejo de guerra por dos cargos criminales... que nunca llegaron a ser moralmente sostenibles:

- Ineficacia (9) en el desempeño de sus obligaciones al haber puesto en peligro a su unidad (por no haber ordenado en su momento la maniobra antisubmarina de zig-zag).
- Negligencia (10) al poner en peligro la vida de su dotación (por no dar las órdenes oportunas de abandono de buque).

En diciembre de 1945 McVay fue declarado culpable del primer cargo e inocente del segundo; era el fin de una brillante carrera y el comienzo de un infierno personal (11).

De los más de 350 buques perdidos en combate por la USN durante la Segunda Guerra Mundial, sólo uno de sus comandantes, el capitán de navío McVay, fue sometido a consejo de guerra... incluso con la oposición a ello de los almirantes Nimitz (CINCPAC) y Spruance (5.^a Flota).



El suceso del USS *Cole* (DDG-67)

El 12 de octubre de 2000, durante una breve entrada al puerto de Adén (Yemen), el USS *Cole* sufrió un ataque terrorista; 17 marineros murieron y otros 42 resultaron heridos. En enero de 2001 se anunciaron los resultados de la exhaustiva investigación de su *Judge Advocate General Manual* (JAGMAN): el comandante del USS *Cole* actuó de forma razonable al adoptar las medidas del grado de protección en vigor (*Force Protection* «B») de acuerdo a la valoración de la situación que observó al entrar en Adén; el CNO almirante Clark (12) y el secretario de la Marina norteamericana Richard Danzig mostraron su total acuerdo con los resultados de la investigación... el capitán de fragata Lippold resultó exonerado por completo y no fue siquiera relevado del mando.

La cuestión que surge ante sucesos en la mar

En la actualidad, y según el JAGMAN de la USN, las investigaciones reglamentarias sobre sucesos acaecidos en la mar deben tener varios propósitos muy importantes. En primer lugar, averiguar lo ocurrido. Después, determinar las cuestiones específicas y las posibles enseñanzas derivadas para ayudarnos a prevenirlos en el futuro. Y finalmente, cuando resulte apropiado, ofrecer un medio objetivo para valorar las responsabilidades.

La determinación de responsabilidades según la USN (13)

La obligación de responder ante determinadas consecuencias negativas es un concepto crítico en cualquier marina; tradicionalmente, a los comandantes cuyas acciones y decisiones no han estado a la altura esperada se les aparta del mando.

Pero la exigencia de responsabilidades ante la fatalidad no significa buscar a alguien a quien castigar por ello (el clásico «que rueden cabezas»). Significa enfrentar a los hechos a quien corresponda —y particularmente a los comandantes y a aquellos con mayores responsabilidades— para rendir cuentas por sus acciones u omisiones; y ello no es otra cosa que valorar su rendimiento bajo determinadas circunstancias respecto a un margen que se considere aceptable en personas a las que se sitúa en puestos de responsabilidad y autoridad.

Es importante recalcar que estamos hablando de un margen o rango de rendimiento esperado en estas personas y no de una determinada cuestión considerada en particular. Estos mínimos, aunque son ciertamente altos, ya que así lo requiere el asunto, nunca han querido decir perfección, simplemente porque los seres humanos no somos perfectos. A la hora de valorar responsa-



USS Cole.

bilidades, tendremos que determinar si las acciones u omisiones de un individuo, aunque imperfectas, se encuentran dentro del espectro mencionado de rendimiento aceptable en determinadas circunstancias.

Incluso en circunstancias no tan límites como las que supone una guerra, existen ocasiones, vestidas normalmente de accidentes, que exigen en última instancia la determinación de responsabilidades, tales como muertes, heridas graves o daños cuantiosos de diferente índole.

Y una de las primeras preguntas que se debería formular en altas esferas es: ¿por qué ha ocurrido?

Un asunto, en suma, realmente difícil.



(1) CINCPAC, *Commander in Chief*. Flota del Pacífico, con su Cuartel General en la isla de Guam. A finales de 1945, Nimitz ocuparía el puesto de Chief Of Naval Operations CNO.

(2) Las *US Navy Regulations* constituyen la normativa equivalente a nuestra Colección de Reglamentos + RROO de la Armada.

(3) En inglés, *responsibility*, mediante las atribuciones conferidas y la obligación de responder a las consecuencias de su desempeño, la USN hace a sus comandantes *responsibles*.

(4) En inglés, *accountability*, entendida como obligación moral y legal a realizar determinadas tareas y a dar cuentas de los resultados. La USN también hace a sus comandantes *accountables*. Para la USN, la *accountability* es una cuestión crítica considerada individuo por individuo a la hora de valorar su éxito global como institución.

(5) Excepto la de atraer la buena fortuna; a los comandantes entrantes, una vez dado un paso al frente, además de cargarlos de responsabilidad, se les desea... suerte.

(6) Almirante Vernon Clark, Chief of Naval Operations de la USN de 2000 a 2005.

(7) Idea plasmada con rotundidad por el autor británico Nicholas Montsarrat (1910-1979) en su magnífica novela *The Cruel Sea*.

(8) El almirante Earnest King era en aquellos momentos el CNO de la USN.

(9) Ineficacia profesional: no realizar algo que se le presupone a un profesional experto (tal como obedecer una orden o cumplir normas/procedimientos adecuadamente).

(10) Negligencia: no hacer algo que una persona razonable habría hecho, o hacer algo que alguien prudente y razonable no haría. La idea de «persona razonable» proviene de la legislación británica. Por ella se sugiere un ejercicio que se puede aplicar a una persona inteligente pero sin experiencia en un tema en concreto —es decir, una persona razonable—, expuesta ante una situación y capaz de considerar ciertas evidencias en un determinado lugar o tiempo. Este es el ejercicio mental: ¿qué haría una persona razonable bajo estas circunstancias concretas, dadas ciertas evidencias o al enfrentarse a una situación en particular?

(11) Durante su retiro, McVay recibió numerosa correspondencia acusándole de la tragedia; su mujer fallecería de cáncer en poco tiempo y él acabó quitándose la vida en 1968.

(12) CNO almirante Clark durante la conferencia de prensa celebrada para anunciar los resultados de la investigación de su JAGMAN: «...en resumen, el sistema (todos nosotros) no fue capaz de equipar convenientemente y con garantías de éxito al comandante del USS *Cole* en las circunstancias en las que se vio envuelto aquel desgraciado día en el puerto de Adén...».

(13) Ideas expresadas por el almirante Clark durante su destino como CNO.



Torpedistas de Mahón. (Foto: José L. Diego Diego).

TENDENCIAS EN LA NUEVA GUERRA MARÍTIMA, UNA INTERPRETACIÓN NORTEAMERICANA (*)

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



L autor del artículo (Editor del *Defense News*) publicado en el *Proceedings*, la prestigiosa revista naval norteamericana, me ha incitado a resumir sus reflexiones sobre el futuro del equipo *Navy-marines*, porque parecen de indudable trascendencia para el pensamiento naval en los tiempos actuales.

Reflexionando sobre el QDR (*Quadrennial Defense Review*), documento base del Pentágono para la Defensa, publicado el 6 de febrero del presente año, el articulista llega a una serie de conclusiones sobre la estrategia marítima, que cambia notablemente la visión y conceptos actuales que todavía permanecen en muchos de nosotros; si bien, una vez en contacto con algunos jóvenes oficiales de nuestra Armada he podido comprobar que están más al día de lo que se piensa.

Se prevé que las fuerzas conjuntas de acción marítima tendrán que actuar en el futuro en zonas costeras, y el autor se pregunta: ¿donde están las previsiones para los buques como el destructor DD(X)? Han desaparecido a favor de los submarinos de ataque y de los *Litoral Combat Ship* (LCS). Así, las fuerzas marítimas se caracterizarán por los tres requisitos siguientes: estar preparadas para la guerra irregular, disponer de la capacidad de lanzar misiles, y constituir un eficaz escudo protector contra los ataques de misiles enemigos. Hay que reconocer, no obstante, que la Marina norteamericana ya buscaba estas capacidades desde finales del siglo pasado, si bien no ponía tanto énfasis en la importancia de la guerra irregular.

(*) BRADLEY, Peniston: *¿Dónde están los buques de alta mar?* *Proceedings*, marzo 2006.

El QDR afirma: «Los futuros combatientes deberán estar altamente cualificados para la guerra irregular, incluyendo la contrainsurgencia y las operaciones de estabilización; pero también deben estar capacitados para operar en los combates de alta intensidad». Ya se comprende que la llamada guerra contra el terror global requiere nuevos procedimientos y medios, y esto conduce a nuevas organizaciones que por supuesto afectan a todas las marinas. Por otro lado, la Revisión de la Estrategia de Defensa Nacional va dirigida a la organización de unas Fuerzas Armadas operativas, más ágiles y flexibles, con capacidad de combatir el terrorismo, defender el territorio norteamericano, bloquear la proliferación de armas de destrucción masiva y armonizar la participación de aliados estratégicos. Se deduce así que la Marina estadounidense tiene que adaptarse a la acción conjunto-combinada que requiere este tipo de operaciones, lo que significa un gran cambio de organización, medios y procedimientos. Todo ello va en la misma dirección: la guerra irregular.

El Departamento de Marina, que comprende la *Navy*, los *marines* y la *Coast Guard*, tendrá que prepararse para la integración en lo que van a formar las SOF (*Special Operation Forces*), que el almirante Mullen (CNO) promueve con celeridad buscando la cooperación entre el equipo *Navy-marines* y las agencias federales, a las que se van a sumar las fuerzas navales de países aliados. En este sentido se puede interpretar la iniciativa titulada «Flota de mil buques», para organizar la cooperación entre las marinas aliadas que, por lo pronto, propone debe servir para afrontar conjuntamente situaciones de desastres marítimos como el maremoto del océano Índico. Para ello debería existir una organización naval siempre dispuesta para acudir en apoyo de poblaciones que necesiten ayuda de emergencia.

Respecto a la construcción de buques y equipos navales, el QDR ofrece alguna curiosa pero práctica iniciativa para solucionar problemas presupuestarios, cuando el dinero no alcanza para financiar grandes proyectos de nuevas tecnologías. Se trata de compensar la cantidad con la calidad, pero en sentido contrario a lo que se pueda pensar: construir más cantidad con menos dinero. Por ejemplo, se van a construir más buques LCS a partir de configurar buques mercantes. También se quieren más submarinos y más baratos, a un ritmo de dos por año hasta el año 2012, con un precio no mayor de 200 mil millones de dólares. Se hace mención especial de otro tipo de plataformas navales que servirán a las fuerzas desplegadas en tierra con una nueva familia de embarcaciones como Base Avanzada a Flote para las fuerzas especiales.

Otra de las capacidades que promociona la QDR es la red de reconocimiento, vigilancia e inteligencia, que pueda controlar toda clase de blancos en tiempo real. Esta será la base del despliegue y actuación en la guerra contra el terrorismo en cualquier teatro a lo largo y ancho del mundo, como aceptación de que se trata de una guerra a escala global. La Marina tiene un importante papel que jugar en el campo de la vigilancia marítima, por lo que se recomien-

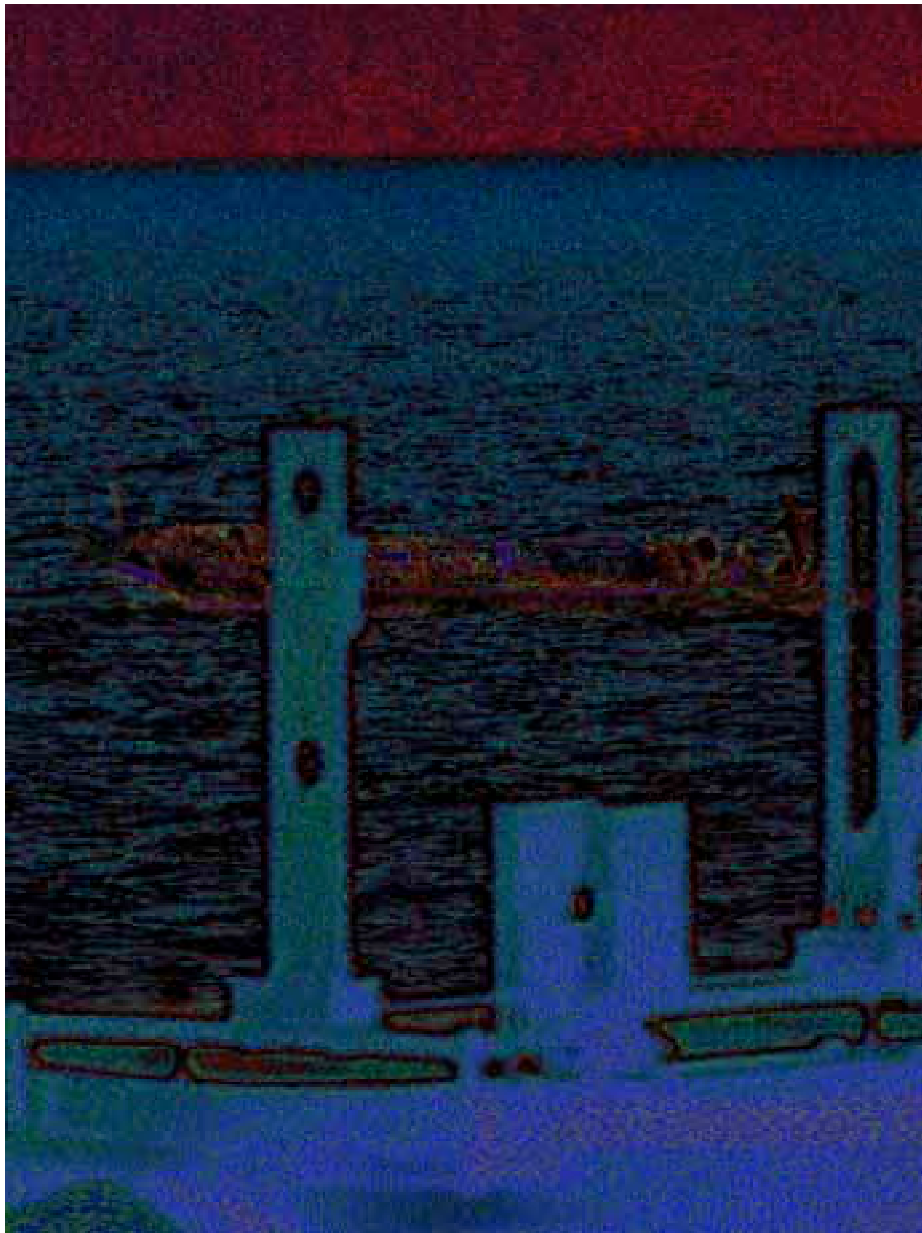
da reforzar el presupuesto para el sistema automático de identificación, que se utiliza para el seguimiento de toda clase de navíos.

Respecto al armamento, se trata de abandonar proyectos caros y sofisticados para recuperar algunos misiles balísticos intercontinentales de la Guerra Fría, como el Trident D-5, que deberán ser reformados para dotarlos de cabezas convencionales. Podrán ser lanzados desde los submarinos de la clase *Ohio*, que todavía funcionan en la flota. También se hace hincapié en la utilización de vehículos aéreos sin piloto, que podrán ser lanzados desde transportes navales apropiados, lo que requerirá un programa conjunto con otros ejércitos.

En resumen, independientemente de las observaciones técnicas propias de una gran Marina como es la de Estados Unidos, llaman la atención estas tendencias que son definitivas en el tiempo que vivimos. Para simplificar las reduciremos a tres:

- Se reconoce la necesidad de prepararse para la llamada guerra global contra el terrorismo en cualquier parte del mundo.
- Se acepta que la Marina tiene que participar en apoyo de las operaciones especiales desde aguas próximas al litoral.
- Se proclama el principio de gastar menos por el procedimiento de aprovechar los recursos existentes y proceder a su renovación para adaptarlos a los requerimientos de la situación actual.





Cayuco en alta mar. El drama cotidiano. (Foto: G. Villar Rodríguez).

CUARENTA AÑOS DE HISTORIA DE LA COMPAÑÍA DE CARROS

Fernando OTEYZA ORDÓÑEZ



Introducción



L pasado 16 de agosto se cumplieron 40 años de la creación de la Compañía de Carros en la Infantería de Marina. Esta unidad, pequeña en entidad numérica, es una de «las grandes desconocidas de nuestra Armada». Es por esto que, aprovechando la citada onomástica, intentaré en breves líneas, acercar un poco el pasado, presente y futuro de esta Compañía, rindiendo de esta manera un pequeño tributo a todos los que han servido en ella desde el año 1966.

Reseña histórica

La Compañía de Carros fue inaugurada el 16 de agosto de 1966, al mando del entonces capitán don Antonio Carabot Álvarez. Los primeros carros que inauguraron la Compañía fueron 17 unidades del modelo *M-48* de procedencia americana. Estos carros quedarían encuadrados dentro del entonces Grupo Especial del Tercio de Armada.

Integrar un sistema de armas tan complejo como los carros de combate en aquella época supuso un verdadero desafío para los componentes de la Compañía; reto que se fue superando, no sin falta de ingenio, flexibilidad y dedicación en aquellos ilusionantes primeros pasos.

Fue entonces cuando comenzaron las primeras maniobras en Valdelagrana, Huelva y Fuerteventura y, cómo no, los primeros ejercicios de tiro en Almería. Fue en esa época también cuando se vivió la activación debido a la crisis del Sáhara, que supuso asimismo otra prueba de fuego para el personal y medios que entonces formaban parte de la compañía.



M-48, M-60 y Scorpion (Foto: F. Oteyza Ordóñez).

Con el transcurrir de los años, los «carros de combate *M-48*» necesitaron de un merecido proceso de modernización, que fue desarrollado entre los años 1976-77 y que consistió fundamentalmente en la conversión del antiguo motor de gasolina en uno diésel, y en una serie de modernizaciones de distintos sistemas del carro.

Durante el mes de febrero del año 1982 se produce otro de los acontecimientos más notorios de la Compañía, al adquirir la Infantería de Marina el Carro de Recuperación *M-88*, auténtica «pieza única» en España, y que venía a solucionar un problema bastante común y de difícil ejecución, como era el recuperar algún carro averiado o «apifonado». Sin duda alguna, esta decisión resultó ser un completo éxito, ya que no han sido sólo los carros los medios de la Armada que han disfrutado de los servicios del entrañable «R», ni pocas las veces que han sido requeridos sus servicios.

Siguiendo con esta reseña histórica, y ciñéndonos al orden cronológico, el siguiente hito importante en relación con la Compañía de Carros tuvo lugar en verano del año 1985, con la recepción y posterior entrada en servicio de los entrañables Blindados de Reconocimiento *Scorpion* de procedencia británica. Desgraciadamente, éstos se encuentran fuera de servicio desde el año 2003, pero durante casi 20 años cumplieron con creces todas las expectativas en ellos depositadas, haciendo especial hincapié en su endiablada velocidad y movilidad, lo cual dotaba al Tercio de Armada de una considerable capacidad

de reconocimiento, con una respetable potencia de fuego y una suficiente protección.

Finalmente, corriendo ya el año 1993, como resultado del Tratado FACE, la Infantería de Marina recibió, a cambio de los ya veteranos carros *M-48*, dieciséis carros de combate *M-60A3 TTS (Tank Termal Sight)* de procedencia americana, que son los que actualmente constituyen la Compañía de Carros. Estos *M-60*, que están finalizando un reacondicionamiento llevado a cabo por la empresa SPA MIR, han sido testigos de la última adaptación orgánica en la Compañía llevada a cabo en septiembre del año 2001, pasando a denominarse la 11.^a Compañía de Carros, y encuadrándose dentro del Tercer Batallón de Desembarco Mecanizado (BDMz-III)

Presente de la Compañía de Carros

Tal y como hemos dicho anteriormente, con la implementación del Plan E-01 la 11.^a Compañía de Carros se encuadra como uno de los elementos de maniobra del Tercer Batallón de Desembarco Mecanizado a partir del año 2001.

Desde entonces, la Compañía deja de ser una unidad de apoyo para constituir una parte intrínseca del recién inaugurado BDMz-III, que está constituido



M-60 en Almería (Foto: F. Oteyza Ordóñez).

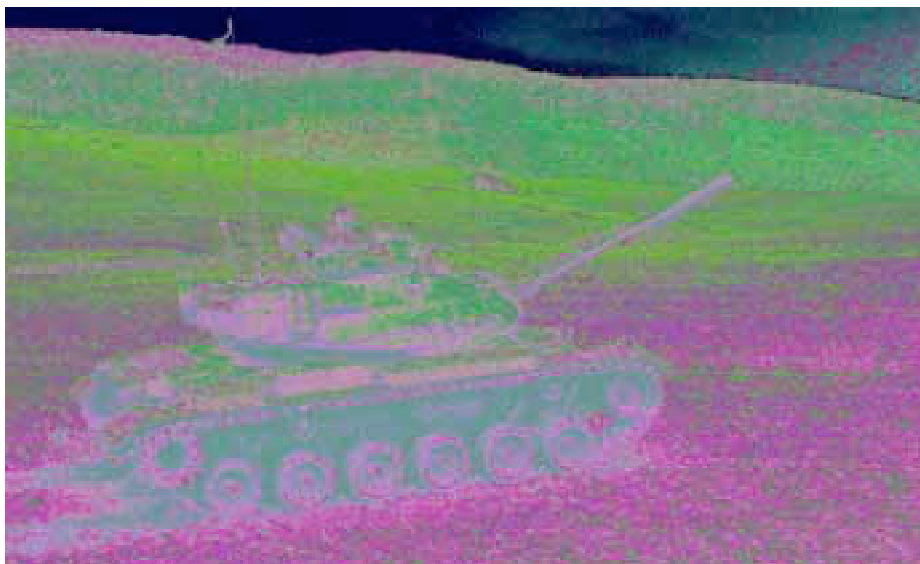
TEMAS PROFESIONALES

asimismo por otras dos compañías mecanizadas dotadas del moderno vehículo *Mowag Piraña* y una Compañía más de Plana Mayor y Servicios.

Es por esto por lo que la compañía ha participado desde entonces integrada en todos los ejercicios anfibios y de tiro programados en la Brigada de Infantería de Marina en los que ha intervenido el BDMz-III, así como ha contribuido con personal a las activaciones y misiones a las que aquél ha tenido que hacer frente (Bosnia-Herzegovina, Haití, etc.), incrementando significativamente el grado de adiestramiento y alistamiento de su personal y medios.

En lo que se refiere al medio con el que se articula la compañía, es de justicia hacer una pequeña exposición de las características técnicas del *M-60A3 TTS*:

Motor: AVDS-1790-2C; transmisión: ALLISON CD-850-6A; potencia: 750 CV; velocidad máxima: 48 km/h; autonomía: 450 km; peso en vacío: 51.400 kg; longitud máxima: 9,436 metros; ancho: 3,683 metros; altura: 3,281 metros; capacidad gasoil: 1.457 litros; pendiente lateral máx.: 30 por 100; pendiente frontal máx.: 60 por 100; paso de zanja: 2,59 metros; capacidad vadeo: 1,22 metros; dotación: 4 (jefe carro, conductor, tirador, cargador); armamento principal: cañón M68 105/51; armamento colectivo: ametralladora Browning M-85 12,70 mm; armamento colectivo: ametralladora coaxial MG3A1 7,62 mm; sistema defensa activo: lanza-artificios mod. Wenger 76 mm; Información adicional: equipo defensa NBQ colectivo; Santa Bárbara



M-60 en el Retén (Foto: F. Oteyza Ordóñez).



Scorpion en Almería (Foto: F. Oteyza Ordóñez).

carro: 63 disparos 105 mm; blindaje homogéneo y láminas paralelas; estabilización de torre y cañón mediante dos giróscopos; ocultación mediante sistema TESS; capacidad de visión térmica (TTS, *Tank Thermal Sight*).

Futuro de la Compañía de Carros

La situación actual de los carros de combate *M-60* abre un lógico debate acerca de cuál debe ser su sustituto a corto plazo.

En la actualidad existen dos posibilidades claramente diferenciadas para sustituir a los *M-60*: la primera es la de adquirir vehículos de la familia *Mowag Piraña* y por tanto conseguir homogeneizar los medios del BDMz-III, con el consiguiente abaratamiento de costes que eso conlleva. En principio, cualquiera de los modelos que disponen de un cañón pesado (105 ó 120 mm) podría suponer un respetable relevo para formar la nueva 11.^a Compañía del Batallón Mecanizado.

Esta opción parece ser actualmente la que más posibilidades tiene de llevarse a cabo, y sin duda ofrece una respuesta a una necesidad básica como es la de proporcionar una defensa con alcance y prestaciones respetables para una unidad como es el Batallón Mecanizado.

Pero esto no supone que este «hipotético relevo» vaya a hacer las funciones de un carro de combate. Evidentemente, las diferencias entre un medio de ruedas como es el *Piraña* y un carro de combate moderno como pudiera ser el *Leopard* son bastante evidentes. Así, la movilidad, protección, dirección de tiro y potencia de fuego son bastante superiores en un carro de combate. Como consecuencia de esto, se abre la segunda posibilidad para sustituir al *M-60*, y no es otra que la de sustituir un carro de combate por otro.

Para este caso, y de nuevo buscando abaratar al máximo los costes, la opción del *Leopard 2E*, construido bajo patente de Santa Bárbara Blindados, parece ser la opción más sensata y acorde con la uniformidad de medios tan perseguida por las Fuerzas Armadas hoy en día. De esta manera se podría aprovechar gran parte de la infraestructura ya creada por el Ejército de Tierra para apoyar y mantener dichos carros y para formar a sus dotaciones. Esta decisión supondría un considerable desembolso económico para la Armada, debido a la alta servidumbre logística que una unidad acorazada supone. Habría que considerar también otro factor, como es el de la posibilidad de ser proyectado por los medios de superficie actuales en una operación anfibia, hecho que no está a día de hoy suficientemente asegurado con las *LCM-IE*.

No cabe duda de que lo ideal sería disponer de ambos medios para sustituir a los veteranos *M-60*, y que ambas opciones tienen sus aspectos positivos y negativos. De todas maneras no es mi intención en este artículo realizar un estudio pormenorizado acerca de la materia, sino más bien despertar la curiosidad del lector acerca del asunto.

Conclusiones

Finalmente, me gustaría dedicar este artículo a todos aquellos que sirven o han servido en esta compañía a lo largo de estos 40 años, haciendo una especial mención a los que nuestra patrona la Virgen del Carmen acoge ya en su seno.

Ya que no puedo nombrarlos a todos, sea esta lista de los antiguos capitanes comandantes de la Compañía la mejor manera de honrar a los mismos:

Capitán Antonio Carabot Álvarez, 1966-1968.
Capitán José L. Pereyra Roldán, 1968-1971.
Capitán Carlos Díez de Tejada, 1971-1976.
Capitán Manuel Barrios Marset, 1976-1978.
Teniente Manuel Pardo Urrutia, 1978-1978.
Capitán Enrique Arévalo Illescas, 1978-1980.
Capitán Carlos Oñate Español, 1980-1982.
Capitán José R. Díaz Deaño, 1982-1983.

TEMAS PROFESIONALES

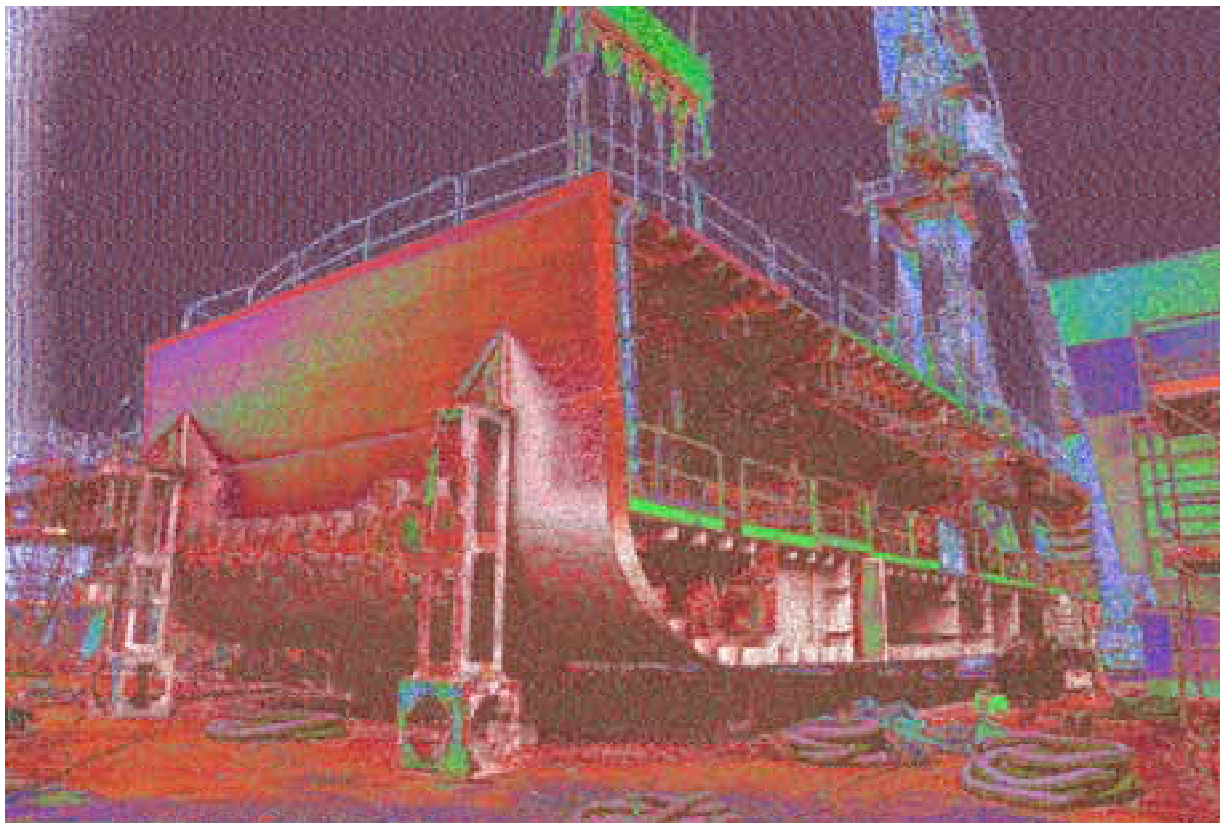
Capitán Enrique Cordero Aparicio, 1983-1984.
Teniente Fernando Pita Díez, 1984-1984.
Capitán Juan Pardo de Donlebún Montesino, 1984-1987.
Capitán Pedro Vez Palomino, 1987-1989.
Capitán Manuel Rubido Ramonde, 1989-1990.
Capitán Carlos Pérez-Urruti Pérez, 1990-1991.
Capitán Carlos García Amador, 1991-1993.
Capitán Rafael Roldán Tudela, 1993-1995.
Capitán Victorio Valencia Arribas, 1995-1998.
Teniente Álvaro García Martín-Rincón, 1998-1998.
Capitán Enrique A. Montero Ruiz, 1998-2000.
Capitán Óscar I. Lage Carreira, 2000-2003.
Capitán Fernando Oteyza Ordóñez, 2003-2006.
Capitán Joaquín L. Zamora Parra, 2006.



BIBLIOGRAFÍA

www.blimdanet.com

Apuntes personales del coronel de Infantería de Marina Antonio Carabot Álvarez.
Apuntes personales del brigada de Infantería de Marina Domingo Hernández Alberca.
Historial de la Compañía de Carros y del Tercer Batallón de Desembarco.



Puesta de quilla del Buque de Proyección Estratégica (BPE). (Foto: J. M.^a Cardona).



HISTORIAS DE LA MAR

MAHÓN A SU REINA

José M.^a BARCELÓ-FORTUNY



N lo que muy bien podría considerarse una recreación de mar interior, gustaba a los reyes de aquella época —mediados del siglo XVIII especialmente— darse algún que otro paseo por el Tajo a su paso por Aranjuez, aunque, eso sí, en su parte doblegada. Salvando naturalmente las distancias, diríamos que constituía algo así como entregarse en nuestros días a la placidez de pasear un día cualquiera, en barca, por el lago de la Casa de Campo o por el estanque del Retiro. No ofrecen sin embargo esos dos «mares» —citados sean por el conocimiento que se supone se tiene de ellos en España, al margen de su significación para los propios madrileños— las dificultades de los pocos ríos parcialmente navegables que discurren por la piel de toro.

Podría haber sido uno de ellos el Tajo, el mayor de España, de haber prosperado los múltiples proyectos para hacerlo navegable desde Aranjuez a Lisboa, en lo que destacarían el italiano Giovanni Battista Antonelli, ingeniero al servicio de Felipe II, y el arquitecto e ingeniero hidráulico español Juan de Villanueva en su época de arquitecto mayor de los Sitios Reales.

Para quien no haya estado nunca en Aranjuez, que alguno habrá seguramente, puede que le cueste entender aquella afición real por surcar las aguas del Tajo a su paso por tan bella localidad. Sí se entiende, por el contrario, visitándola. Vegetación lujuriosa y aguas generalmente mansas que se dan la mano e incluso se abrazan en determinados tramos. Algo menguado ahora el caudal, corría por su cauce, por aquellas ya lejanas calendas, casi el doble de agua. Y sobre todo unas aguas mucho más limpias. Se preguntaba un cronista sí, sin el río, habrían existido los sotos, los jardines, las calles, las huertas. Es más: ¿habría existido Aranjuez, que es hija del río mismo?

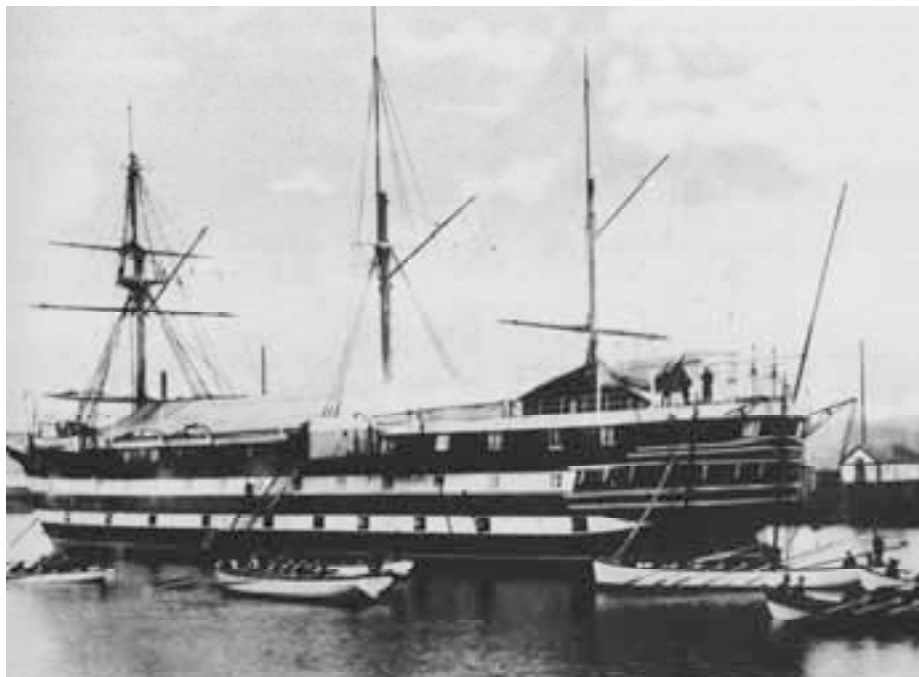
Del Tajo a su paso por Aranjuez han bebido sus habitantes, a su orilla se han solazado y en sus aguas han jugado, nadado, pescado o remado. Y de todo ello supieron también, en su momento, reyes, príncipes e infantas, aunque seguramente unos y otros no bogaban en barcas, sino que más bien navegaban en «falucas» o «falugas» reales, de aquellas en que llevaban la boga marineros de la Armada.

Es en particular de una de aquellas embarcaciones de la que vamos a ocuparnos.

Mahón a su reina

En el otoño de 1860 la reina Isabel II realizaría un viaje oficial a Menorca —aunque con indudable intención alguien viera en ello un «crucero de placer»—, siguiendo la moda iniciada tiempo atrás por la Corona británica a bordo de buques de guerra. Uno de los objetos del desplazamiento a la isla era inaugurar la en aquel entonces aún inacabada fortaleza de La Mola, en la que tantos dineros se habían estado invirtiendo en los últimos tiempos. Por el Tratado de Amiens, los ingleses habían dejado Menorca hacía ya más de medio siglo, y el caso es que lo habían hecho dejando colocado el listón bastante alto. Constándole ello, la Corona española se puso a trabajar tratando de que entre la población menorquina se «olvidara un poco», en lo posible, la memoria del gobernador Kane, de grato recuerdo: militar de grandes energías, honradez y elevada cultura, que sin duda dio un gran impulso a la isla.

Se lo tomó especialmente muy en serio Isabel II, bajo cuyo reinado se emprendió en 1847 —precisamente ante las amenazas de los ingleses de ocupar nuevamente Menorca— la ampliación y modernización de la fortaleza, en la bocana norte del puerto de Mahón. A tal, en todo caso, prematura inauguración —oficialmente la fortaleza no estaría terminada hasta 1875—



La Princesa de Asturias, ya Asturias a secas, en su época como buque escuela.

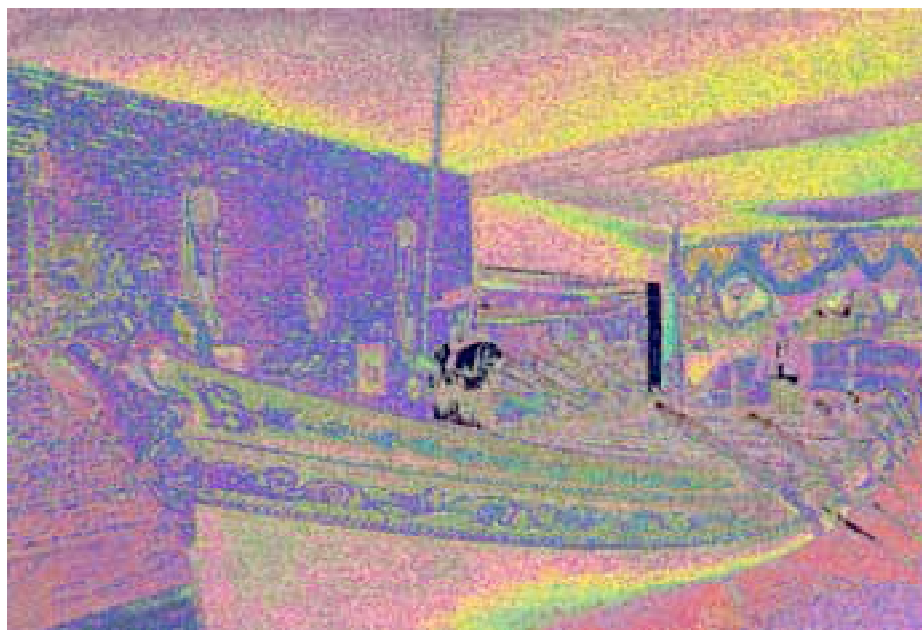
respondía pues la visita de la reina, acompañada de su marido don Francisco de Asís y de sus hijos la infanta Isabel y el príncipe Alfonso.

Llegó al puerto de Mahón la comitiva real a bordo de la moderna fragata de hélice *Princesa de Asturias*, escoltada por cuatro vapores de ruedas, un navío, dos transportes y una corbeta. Por supuesto que entre los actos a desarrollar figuraba una visita a La Mola, a cuya península —por cierto el punto más oriental de España— la reina y su séquito se trasladaron por vía marítima. Lo hizo Isabel II a bordo de una falúa que encantó a ésta, y así debió comentarlo en algún momento. El caso es que, agradecida por el excelente trato recibido en el transcurso de su estancia en la isla, la reina donó una nueva canalización de agua a Mahón y la ciudad correspondió a la gracia real disponiendo la construcción de una falúa igual, si bien en algunos aspectos notablemente mejorada, a la que viajó al fuerte de La Mola, además de regalarle también la utilizada en el transcurso de aquella travesía.

Tras una estancia de tres días en la isla, partiría la reina a bordo de la *Princesa de Asturias* el 12 de septiembre sin saber lo que el destino le aguardaba. Lo rememoraría, con amenidad y precisión de detalles, en esta REVISTA GENERAL DE MARINA, en su número correspondiente a abril de 1998, el capitán de

HISTORIAS DE LA MAR

navío Juan Génova Sotil. Querría S. M. presenciar desde el puente una maniobra de calar los masteleros de juanete, cuando a consecuencia de la caída de uno de los cuernos de la cruceta mayor se desplomó el toldo, con toda su estructura, que cubría el puente. No fue un susto solamente, pues la soberana resultó herida, aunque de poca importancia, y con la cara cubierta de sangre fue inmediatamente conducida a su cámara para ser atendida. Siguieron momentos de lógica tensión y en estas circunstancias se dio la anécdota de aquel oficial que al proclamar precipitadamente, a viva voz, «¡la reina ha muerto!», añadió mayor gravedad a la ya de por sí confusa situación. Así las cosas, mediante señales se ordenó parar a toda la agrupación, que estaba bajo el mando del brigadier de la Armada don José Montojo. Aunque en un primer momento se decidió regresar a Mahón para que la reina y otros heridos pudieran ser debidamente atendidos, prevaleció la voluntad de Isabel II de continuar viaje a Barcelona. Como consecuencia de aquel accidente, bastante más graves que el de la reina fueron los daños que sufrieron dos gaveros, llegando a perder ambos varios dedos de las manos, por lo que tuvieron que recibir urgente atención médica por parte del primer médico de la *Princesa de Asturias* y del propio médico de cámara, que viajaba a bordo del transporte *San Quintín*. Y al decir que en la decisión de proseguir viaje prevaleció la voluntad de la reina, no se vea en ello ningún tipo de egoísmo por su parte, pues al



Falúa de Isabel II en su actual ubicación en el Museo de Aranjuez.



Península y fortaleza de La Mola, en el extremo más oriental de España.

parecer Isabel II no fue en su momento informada de lo ocurrido. Sí se interesó, y mucho, posterior y reiteradamente, por aquellos dos marineros, naturales ambos de Ayamonte, ordenando que se les concediera la licencia absoluta, además de una generosa pensión extraordinaria.

Difícil, cuando no imposible, nos resulta hoy intuir la reacción y el estado de ánimo de Isabel II en tal situación. Tenía por aquel entonces, 31 años recién cumplidos. La monarca de «los tristes destinos», en palabras de Pérez Galdós, en un reinado de luces y sombras, pasaría a la posteridad como una personalidad profundamente contradictoria. Dice de ella la a veces cruel historia que era insoportable, ignorante, perversa e ingenua, pero también generosa, desenvuelta y castiza, plena de espontaneidad y majeza. ¿Con qué Isabel II quedarnos en aquel estado de confusión a bordo de la *Princesa de Asturias*? Seguramente con la mejor Isabel, pues en medio de aquel general desconcierto fue precisamente ella quien mejor supo estar en su lugar.

No era aquella, desde luego, la época más propicia para navegar por el canal de Menorca, y a las molestias propias de las heridas que había sufrido la reina en la cabeza y las de los gavieros en las manos se unió lo intempestivo del empeoramiento del tiempo como consecuencia de la temida Tramontana. Los estudiosos navales de aquella época coinciden en que las condiciones marineras de la *Princesa de Asturias* no eran especialmente brillantes. Nada, pues, de «crucero de placer».



Reproducción a escala de la falúa de Isabel II.

Con respecto al accidente, cabe decir que la cubierta de aquella fragata ya había sido teñida de sangre en el transcurso de la campaña de Marruecos 1858-1860, en la que, además de intervenir activamente en la misma, encuadrada en la escuadra de operaciones, cañoneando posiciones enemigas, se dedicó, juntamente con la *Blanca*, a acoger a bordo a los heridos en combate. Por otra parte, en junio de 1862 volverían a embarcar en ella los reyes, esta vez para presidir la famosa revista naval y posterior simulacro de combate de Alicante.

Manos a la obra

Seguramente no había podido todavía olvidar Isabel II lo del accidente cuando el maestro de ribera José Tudurí se puso a trabajar en la construcción de la falúa real, a semejanza de aquella que tanto había gustado a la reina en su visita a la fortaleza. Tendría una eslora total de 15 metros e iría conducida por siete remeros a cada costado, además de un timonel. Como es lógico se cuidó especialmente el espacio dedicado a carroza real, a popa, que estaría cubierta con seda de Damasco. Entre otras particularidades, el suelo de la embarcación se construiría con madera de caoba mezclada con limoncillo y se la pintaría de color blanco y detalles en oro en las zonas talladas. A proa, y a manera de mascarón, destacaba un hermoso león igualmente pintado en oro.

Aunque desconocemos la fecha exacta de la botadura, sí sabemos que ésta tuvo lugar en 1861 con la pompa que imponía el hecho de tratarse de una «embarcación real», con el dato anecdótico de que la botella de espumoso se negó a romperse pese a que en previsión se había colocado un refuerzo en la zona contra la que debía estrellarse. En principio se había confiado en que la reina podría presidir el acto, pero finalmente no pudo ser.

Aquella falúa destinada a surcar aguas dulces besaría primero el agua salada, e incluso llegó a navegar en «periodo de pruebas» en aguas del puerto de Mahón. Nació, pues, siendo marinera de mar, como también lo fuera la que algunos años después, en 1879, regaló la ciudad de Ferrol al rey Alfonso XII, y

que hoy también se conserva en el Museo de Aranjuez. Tenía esta embarcación la particularidad de que era el propio rey quien empuñaba la caña.

Ya lista para su «entrega oficial», la falúa en cuestión fue llevada en barco hasta el puerto de Alicante y desde allí, por carreta tirada por bueyes, hasta Madrid. Larga, en tiempo y distancia, singladura terrestre.

Durante bastante tiempo las distintas falúas reales se mantuvieron en la Casa de Campo con el cargo de comandante anexo al Museo Naval, que estaba establecido en la Corte. Años después, las que habían sido objeto de regalo a la Corona serían trasladadas a Aranjuez, donde hoy pueden ser admiradas en el marco del museo ubicado en la Real Casa de Marinos.

Con respecto a la que en particular nos ocupa, consta un viaje egregio desde el Real Sitio hasta la Casita del Labrador, distante unos cinco kilómetros, así como el dato de que la última vez que fue puesta a flote fue con motivo de una visita a Aranjuez, en 1929, del príncipe Luis II de Mónaco, hijo del «Príncipe del Mar», Alberto I. Acompañaba al príncipe monegasco el rey Alfonso XIII, que también gustaba de descansar en Aranjuez, en la calma del río, en la falúa de sus preferencias.



Isabel II, la reina de los tristes destinos.

El actual Museo de Falúas Reales en el Real Sitio fue levantado en las cercanías del embarcadero del Jardín del Príncipe en recuerdo a las actividades realizadas a lo largo del siglo XVIII y como albergue y conservación de las embarcaciones que integraron la llamada «flota del Tajo», constituida por cinco falúas y dieciséis pequeñas barcas —algunas de las cuales eran reproducciones a escala de barcos de la Armada— para el séquito de los monarcas y músicos, además de un jabeque para transportar al personal para servicio de los reyes. Aquella «flota» fue destruida en el transcurso de la Guerra de la Independencia y posteriormente reconstruida por Fernando VII en 1816. Para dirigir aquel trabajo fueron comisionados dos alféreces de fragata, don Damián Calargos y don Francisco Guerra.

Hoy puede contemplarse en el museo, entre otras, la «góndola de Felipe IV». Por lo que se refiere a la donada por la ciudad de Mahón a Isabel II —«Mahón a su Reina» es la inscripción que figura en la popa— se conserva tal y como llegó a Aranjuez, con el único cambio de la seda natural, deteriorada con el paso del tiempo, que cubría la cámara real.

De esta falúa existe una notable réplica a escala en el Museo Militar de Mahón —en el que también existe una sala, la llamada «Almirante Miranda», quien tanto significó en el renacer de Mahón como base naval, dedicada al propio puerto de Mahón y a la Marina de Guerra española—, y en otro orden, hacia comienzos de la década de los 70 la Real Casa del Patrimonio Nacional puso a disposición de los aficionados, en sus propios establecimientos de venta, una magnífica reproducción en miniatura de esta embarcación, precisamente.

Atrás, en definitiva, queda la época en que Aranjuez tuvo astilleros, flotas y marinos. De todo aquello sólo quedan, acaso, las falúas reales, aunque ahora ya en seco.

Casi tan «en seco» como baja hoy el otrora caudaloso Tajo.



SOÑANDO VICTORIAS, DICIENDO CANTARES

José Manuel SOLLOSO GARCÍA
Subteniente mecánico

La música es el lenguaje del alma.

(Schubert).



NA costumbre muy arraigada y de honda tradición naval, habitual a bordo de los buques de la Armada cuando se hacen a la mar o regresan a puerto, es emitir por la red de órdenes generales alguno de los innumerables himnos, marchas o canciones populares que a lo largo de nuestra historia han servido para estimular, animar y entretener a nuestras Fuerzas Armadas.

La mayoría de estas composiciones musicales militares tiene sus orígenes en algún acontecimiento puntual, relacionado normalmente con algún hecho de armas que en su día marcó el paso de la historia; otras, sin embargo, proceden de la música popular, como son los pasodobles y las zarzuelas; y hay otras, como el caso de los himnos, que son composiciones musicales escritas para ser coreadas y poder expresar de forma solemne, en determinados momentos, los sentimientos de un conjunto de personas unidas por ideales de valor, amor, lealtad... Un ejemplo de ello son los himnos de los países o de determinados cuerpos armados y entidades religiosas.

Es muy probable que la tradición musical en la Armada surgiera a bordo de las galeras, cuando eran movidas al compás de los remos. Para ello, se instalaban en un lugar estratégico de la galera dos grandes tambores de percusión a los que se les arrancaban de forma constante y acompasada unos sonidos armónicos que servían de referencia auditiva para que los galeotes, alojados en ambas bandas y en las diferentes cubiertas de la galera, movieran los remos con el mismo ritmo y, a ser posible, con la misma fuerza.

Pero poco a poco la estructura de los navíos se fue modificando, y un conjunto de velas de varios tamaños, palos, vergas y aparejos sustituyeron a los remos, haciendo más cómoda la vida a bordo y cambiando los métodos y formas de trabajar, algunos de las cuales han llegado a nuestros días convertidos en costumbres y tradiciones.



Tambor Regimiento Zaragoza, 1748.

El chifle del contramaestre es un «instrumento musical de viento» de fácil manejo, que se empezó a emplear a bordo de los buques porque emitía unos sonidos agudos e intensos, fácilmente audibles por la marinería cuando realizaba maniobras en cubierta; sobre todo, cuando las inclemencias del tiempo dificultaban la audición de las órdenes verbales de los contramaestres. El chifle se convirtió en un cómodo instrumento de trabajo, que junto a los instrumentos musicales embarcados por los infantes de marina (pífanos, tambores y trompetas), empleados para los toques de ordenanza (diana, generala, fagina, etc.), servían para animar a los marineros e infantes de marina durante el trabajo y el combate.

A partir del siglo XVIII los instrumentos musicales fueron desapare-



Levando a ritmo de violín.

ciendo paulatinamente de los buques debido a su poca utilidad y falta de movilidad en espacios pequeños, volviendo a los cuarteles de la Infantería de Marina, donde los músicos Mayores se dedicaron a componer los himnos, marchas y canciones que han llegado a nuestros días.

Al margen de la historia más o menos oficial que de forma cronológica se pueda hacer para introducirnos en los orígenes de la música naval, hay que recordar la gran variedad de canciones populares, no menos importantes, surgidas de forma espontánea en el entorno marinero, cantadas alegremente en los sollados y las cubiertas de los buques y acompañadas de algún instrumento de cuerda que ayudaba a marcar el ritmo; canciones que, en ocasiones, se cantaban también durante la realización de alguna faena marinera.



¡Oh, *Galatea*!

Una canción popular con gran tradición marinera, recordada con cariño por los veteranos contramaestres de la Armada, y que a modo de himno se cantaba en el buque escuela *Galatea*, es la adaptación de la polca *El barril de cerveza* (*láskg*), compuesta a principios del siglo XIX por el polaco Jaromir-Vejvoda. La polca fue traducida y adaptada a 30 idiomas y, según dijo el general Eisenhower, «ayudó a los aliados a ganar la guerra». La versión española dice:

«¡Oh, *Galatea*!, eres el barco mejor
tú te cimbreas entre babor y estribor
y tus marineros canta una canción de amor.»

HISTORIAS DE LA MAR

Lili Marlene

Fue una canción popular alemana de los años 30, que pasó nuestras fronteras para formar parte de nuestro repertorio de canciones de marca. La compuso Norbert Schultze y la cantó por primera vez Lale Andersen, consiguiendo cautivar a todos los soldados enfrentados durante la Segunda Guerra Mundial. Al principio, los dirigentes nazis prohibieron su emisión por su excesiva ternura, y fue necesario darle aires marciales para poder ser nuevamente emitida por la emisora Radio Belgrado. Se tradujo a 27 idiomas con 40 versiones distintas, todas ellas cargadas de recuerdos y promesas de cariño. Acabada la guerra, el general Eisenhower dijo de su compositor «que había sido el único alemán que durante la guerra alegró al mundo entero». La versión naval dice así:

«Cuando al partir, viniste siempre fiel
a decirme adiós a la puerta del cuartel.
Te prometí, también juré
pensar en ti y sólo bien.
Adiós, adiós, adiós
Adiós, Lili Marlen.»

La Oración

Es tradición en la Armada que todos los días a la puesta del sol y después del arriado de la bandera se cante la *Oración*, en recuerdo y homenaje a todos los marinos que murieron en la mar. La *Oración* es una composición de José Sancho Marraco, un catalán que clasificó musicalmente las campanas de la Catedral de Barcelona. La oración dice:

«Tú, que dispones de cielo y mar,
haces la calma, la tempestad.
¡Ten de nosotros, Señor, piedad!
¡Piedad, Señor, Señor, piedad!»

La Salve Marinera (O. M. de 16 de noviembre 1942)

Es un cántico de gran trascendencia popular y hondo sentimiento religioso dedicado a la Virgen del Carmen, patrona de todos los hombres de la mar. En la Armada es tradición cantarla para agradecerle su protección cuando finalizan los actos religiosos. Don Cristóbal Oudrid, que por cierto era extremeño,

fue su compositor. Su obra musical fue muy prolífica: compuso 88 zarzuelas, entre ellas *El sitio de Zaragoza*. En 1885 compuso la zarzuela *El Molinero de Subiza*, que se estrenó en el Teatro de la Zarzuela el día cuatro de noviembre de 1870, y de donde salieron las notas musicales y la letra de la *Salve Marine - ra*, que dice:

«¡Salve!, Estrella de los mares,
Iris de eterna ventura;
¡Salve! Fénix de hermosura,
Madre del Divino Amor
De tu pueblo a los pesares
Tu clemencia dé consuelo
Fervoroso llegue al cielo
Hasta ti nuestro clamor.»

Los himnos son, como ya hemos dicho, composiciones musicales escritas para ser coreadas y expresar en determinados momentos, de forma más o menos solemne, los sentimientos de un conjunto de personas unidas por ideales de valor, amor y lealtad. Desgraciadamente, el *Himno Nacional* español no tiene letra. Las dos versiones escritas, una por don Eduardo Marquina durante la monarquía de S. A. R. don Alfonso XIII, y la otra por don José María Pemán durante la dictadura del general Francisco Franco, han caído en el olvido. Es por ello frecuente ver los rostros de nuestros representantes (atletas, artistas y políticos) cuando fuera y dentro de nuestras fronteras quedan enmudecidos al oír el *Himno Nacional*.



Dentro de la variedad de himnos que hay en la Armada, todos ellos cargados de sentimientos patrióticos, el más significativo y que abarca el sentir de todos los marinos españoles es el *Himno de la Armada*, escrito por don José María Pemán y musicado por don Germán Álvarez Biegdeber. Ambos creadores gaditanos tienen dentro de sus respectivas actividades culturales un reconocido prestigio que los sitúa en un puesto preferente ganado «a golpe de pluma y batuta».

Don José María Pemán era natural de Cádiz, donde nació el 8 de mayo de

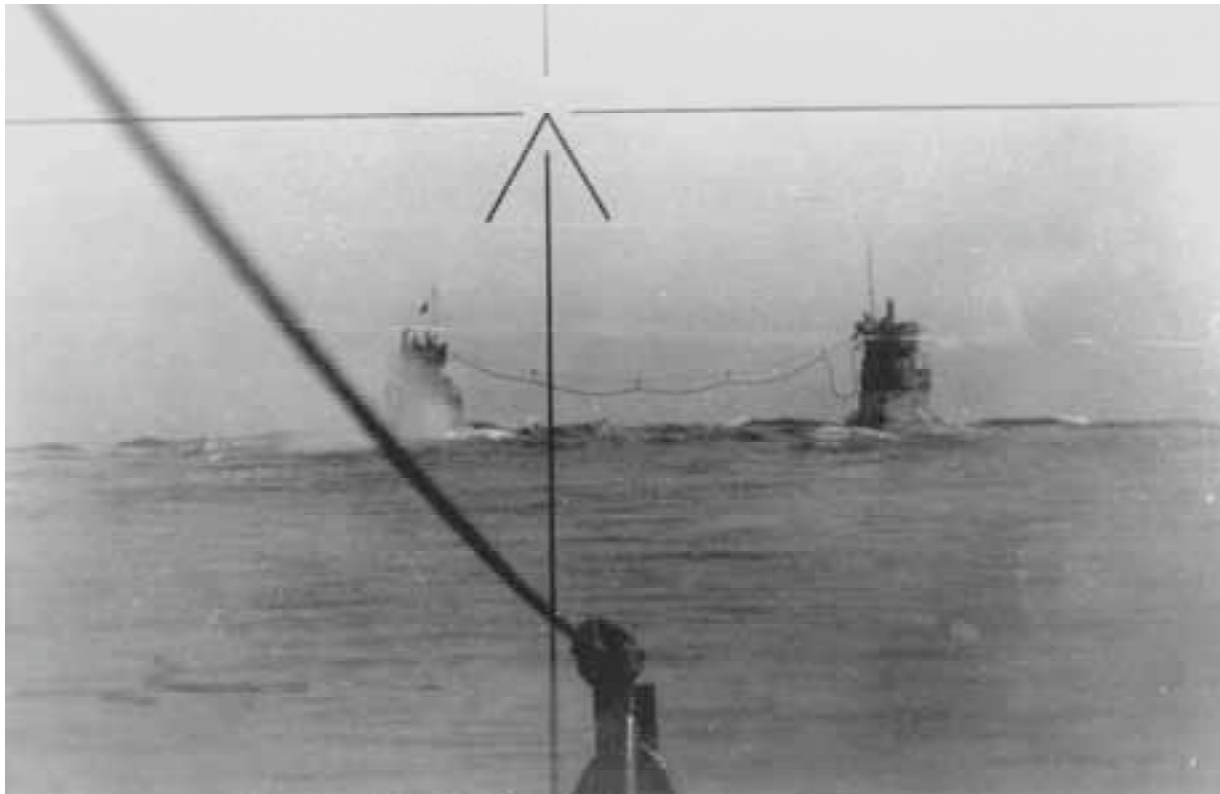
1878. Desde muy temprana edad sintió la atracción del mundo de las letras, en el que desarrolló una gran actividad. Tocó todos los «palos literarios»: fue poeta, dramaturgo, ensayista, novelista, articulista, orador y, de profesión, doctor en leyes. A los 36 años ingresó en la Real Academia de la Lengua ocupando el sillón «i», y fue su director en dos épocas. En 1940 puso letra al himno de la Escuela Naval Militar, que por aquel entonces estaba ubicada en San Fernando (Cádiz), siendo su director el capitán de navío don Pedro Nieto Antúnez.

Don Germán Álvarez Beigbeder era natural de Jerez de la Frontera, donde nació el 15 de diciembre de 1882 en el seno de una familia acomodada, dedicada a la exportación de vinos. Su madre, de origen francés y gran amante de la música, fue la que lo inició en el mundo de la música, despertando en él desde muy temprano su afición musical. A los 14 años compuso una plegaria dedicada a la Virgen del Perpetuo Socorro. Cuando acabó sus estudios de bachiller se trasladó a Madrid para trabajar en el negocio familiar, iniciando al mismo tiempo los estudios de música y solfeo, que le valdrían para opositar a músico mayor de Infantería de Marina, obteniendo la plaza casi sin realizar examen. En 1929 pidió la baja en la Armada para ocupar el puesto de director en el Conservatorio Odero (Cádiz), y al mismo tiempo crear en su querida tierra natal la Escuela Municipal de Bandas de Música de Jerez. Su obra musical es muy variada; tocó casi todos los «palos musicales», destacando las composiciones sinfónicas para piano, *Sinfonía en Sol* y *Campos jerezanos*, las misas *Stábat Alma* y *Salve Regia* y un gran repertorio de marchas militares y procesionales. Una de ellas fue el *Himno* de la Escuela Naval Militar, que con el paso del tiempo se hizo tan popular que se canta en todos los actos oficiales de la Armada española, convirtiéndose en un signo de identidad.

«Soplen serenas las brisas
ruja amenazas la ola,
mi gallardía española
se corona de sonrisas.
Por ti, Patria por ti sola
mi vida a los mares di;
por ti al peligro ofrecí
mis obras y pensamientos.
¡En la Rosa de los Vientos
me sacrifico por ti!
Por tu sagrada presencia
que nada turba ni empaña
tiene sus horas la hazaña
y sus horas la obediencia.
Hay que morir o triunfar,

el imperio a España vendrá
por los caminos del mar
Hay que triunfar o morir,
que nos enseña la Historia,
en Lepanto la victoria
y la muerte en Trafalgar.
Soñando victorias, diciendo cantares,
marinos de España crucemos los mares,
delante la gloria, la leyenda en pos;
debajo las voces de nuestros caídos
y arriba el mandato de España y de Dios.»





Petroleo entre submarinos visto a través de un periscopio. (Foto: P. Curto Salvado).



PRÁCTICAS: HACE 40 AÑOS

Fernando Carlos LÓPEZ ROMASANTA
Doctor en Ciencias Químicas



CORRÍA del mes de agosto de 1966 cuando nos incorporamos a las prácticas como oficiales provisionales de la escala de complemento procedentes de la MNU (Milicia Naval Universitaria), y en San Fernando, como siempre, soplaba levante.

Volvíamos a La Isla tres años después de nuestro segundo verano como alumnos de la MNU; era domingo por la mañana y recalamos, con nuestro impecable uniforme de dorado galón, en la estación de ferrocarril. Estuvimos mareando en demanda de alojamiento hasta que recordamos que en la Escuela de Suboficiales existía una residencia, y hacia ella nos encaminamos.

Don Carlos Martínez-Valverde, de tan grata memoria, era a la sazón comandante director de la Escuela de Suboficiales y había abierto el acceso a

la Escuela por la calle que la separa del Panteón. Mientras nos dirigíamos en busca del oficial de guardia, fuimos blanco de las miradas de los «milicias», lo cual nos hizo andar con dignidad contenida y vanidad absoluta. Nos presentamos y quedamos alojados.

Esa misma tarde estuvimos con otros amigos en la conocida Mallorquina, viendo y dejándonos ver en ese largísimo escaparate de la calle Real, por si aparecía la serenísima belleza de determinada isleña.

A la mañana siguiente bajamos a presumir un rato entre los «milicias». El director se hizo visible; lo saludamos, pero no nos presentamos. Ante la falta de iniciativa mostrada por nuestra parte, don Carlos nos torpedeó con voz inquisitoria, desde unos cinco metros de distancia, y nos dejó con grandes vías de agua; realmente fue muy amable con nosotros, pero hundió en el barro nuestro baño de gloria.

Llegamos al Mando Anfibio, nos presentamos y pasamos a la cámara de oficiales, en donde nos comunicaron nuestros destinos. Nos reunimos los cuatro destinados al transporte de ataque *Castilla*, y se nos informó que nuestro barco tenía previsto fondear a las 1200 horas en la bahía. Esto nos dejó anonadados, ¿dónde encontrar un taxi que nos llevara hasta allí? En medio de estas cavilaciones nos fuimos a importunar un rato a nuestros compañeros, Ignacio y Jaime, cuyo barco estaba atracado en el mismo Puntales. El Segundo, don Fernando Castaños, nos levantó el ánimo al informarnos que el *Castilla* atracaba a las 1500 horas en La Carraca.

Pleamar, el *Castilla* abarloado al *Aragón*, escala de acceso al portalón y plancha al *Castilla*. Nos presentamos al Comandante, capitán de navío Cervera Balseiro, y se nos asignó alojamiento en la misma cubierta del Comandante, en la banda de babor. Fuimos a recoger nuestras propiedades, y a las 1800 horas estábamos cenando; a las siete, dueños y señores de la situación, como si hubiéramos conquistado la Marina, nos fuimos a San Fernando.

El TA-21 *Castilla* era un barco excelente, o al menos nosotros así lo vimos, de gran porte, cómodo para toda la dotación y de buen andar. Navegar en él en cualquier tiempo resultaba sumamente agradable. Vivíamos en el barco y disponíamos de un camarote para los cuatro con servicio y ducha.

Antonio López, Almanzor Fernández y el que esto escribe fuimos destinados al departamento de cubierta, a las órdenes del teniente de navío Pardo; Miguel Gisbert se incorporó al CIC a las órdenes del oficial de derrota, teniente de navío Segura.

No se puede olvidar, parece aún presente, la habilidad maniobrando de nuestro Comandante: la precisión en la salida de La Carraca, en un canal estrecho y desde la posición de abarloado; la facilidad con que atracaba o zarpaba del muelle de Cádiz aprovechando los vientos dominantes; los fondeos, permítaseme el exceso, milimétricos.

En el *Castilla* reinaba una gran actividad. Permanecía en su fondeadero, frente a la desembocadura del río San Pedro, de lunes a viernes para el adies-

El TA-21 *Castilla*.

tramiento propio y de la Infantería de Marina, atracando los fines de semana en el muelle de Cádiz. Por la mañana se arriaban las *mikes* del barco y se iba a recoger a los infantes en la base de Puntales o en el embarcadero del Cuartel de Instrucción. Una vez en el barco, se zarpaba y navegábamos hasta las playas del coto de Doñana; por la tarde se les devolvía a su punto de partida. Cuando la permanencia de los infantes era superior a un día se navegaba hasta la altura de Ayamonte o de cabo San Vicente, durante la tarde y la noche. Por la mañana se realizaba un ejercicio de desembarco en las playas de la provincia de Huelva y a la caída de la tarde, de nuevo en el fondeadero habitual. Esta intensa actividad diaria nos permitió adquirir una excelente formación y participar de un modo muy activo en la vida del barco, el cual tenía un adiestramiento muy bueno; conseguía arriar todas las embarcaciones en un tiempo récord, llevándolas todas trincadas y calzadas en el momento de dar fondo.

Navegar, como técnica, resulta muy interesante, más aún cuando se tiene a Segura y Pardo dispuestos a explicar, en la práctica y en la teoría, la maniobra, sus efectos y razones, tomar posiciones con cualquiera de los métodos que teníamos disponibles, usar los derroteros y las cartas, amén de un largo etcétera referido a nuestros barcos, a la navegación y a otras cosas de la mar. Sin embargo, es más remuneradora la impresión sobre el espíritu cuando se navega: las guardias de mar, y sobre todo las nocturnas, son inolvidables. Con toda la guardia presente, había momentos en que el puente parecía quedarse sólo; la tenue luz amarillenta de la bitácora, la giroscópica o la corredera, los destellos verdosos del radar o la luz que se colaba por las cortinillas de la derrota

VIVIDO Y CONTADO

daban una penumbra en la que había muchas personas pendientes de sus obligaciones, pero la sensación era la de estar sólo entre el cielo y el mar, aferrado al barco.

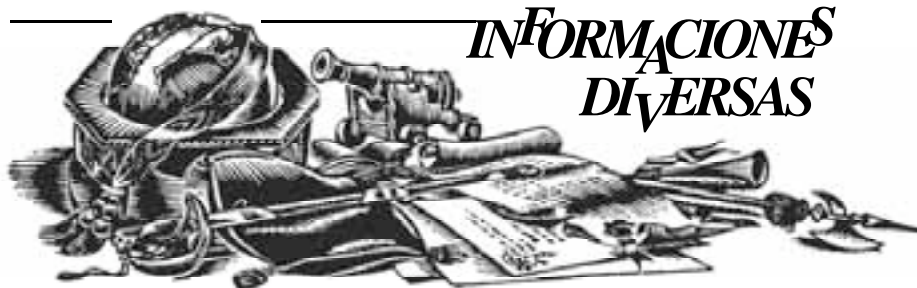
También hubo momentos difíciles, como navegar de noche entre la desembocadura del Guadalquivir y el Guadiana, cuando se pasaba entre la flota pesquera de bajura que se encontraba faenando, con un ojo en la mar, otro en el radar y el oído puesto en el acompasado ruido de los motores. Otras veces la satisfacción era el resultado de las maniobras realizadas a la perfección: estábamos de ejercicios, en tránsito de Canarias a Cádiz, cuando fuimos torpedeados; el torpedo venía por la banda de babor, abierto unos sesenta grados por la proa. Pery Junquera, nuestro Comandante desde hacía poco tiempo, metió toda la caña y el torpedo pasó limpiamente desfilando de vuelta encontrada por toda la banda. En los mismos ejercicios entramos en Cádiz y en tiempo muy corto, desde la retirada de babor y estribor de guardia hasta zarpar con rumbo a Almería, se arriaron todas las embarcaciones situadas sobre las escotillas de las bodegas, se embarcó a la Infantería de Marina con todo su equipo, material ligero y pesado, y se izaron de nuevo las embarcaciones, quedando todo estibado y trincado a son de mar en la madrugada y con la sola luz del barco.

Además de la actividad diaria aún quedaba tiempo para muchas otras cosas: cursillos de adiestramiento de tiro y artillería en el CIATAN; rodar en el barco parte de la película *Los Guardiamarinas*; visitar el submarino *Almirante García de los Reyes* (S-31), que en una de nuestras estancias en Cádiz lo tuvimos abarloado y en el que hacía las prácticas otro compañero de la MNU, haciéndonos así una idea de lo duro que puede resultar ser tripulante de una embarcación de este tipo; y conocer la preocupación del mando del submarino experimental francés *Gymnote* por el calado del puerto de Cádiz en bajar.

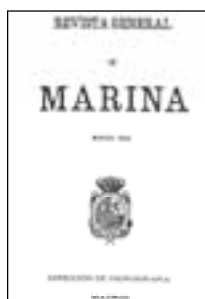
Todo lo anterior y otras muchas cosas y actividades, nos hicieron cortos los cuatro intensos meses de estancia en el *Castilla*, como cortos han sido estos ocho lustros para los recuerdos, en los que tanta experiencia adquirimos en materias que después han resultado imprescindibles: mando, organización, vida en común, disciplina y espíritu militar, entendido como la capacidad anímica de enfrentarse a situaciones adversas, reafirmandonos en nuestra afición, vocación, pasión por la Armada y las otras marinas, más allá del corto tiempo de las prácticas.

Llegó el mes de diciembre y nos despedimos de la cámara, que con tanta deferencia nos había dado la entrada en el mes de agosto, y de todos aquellos excelentes profesionales: el Segundo De la Guardia y Oya, y los oficales Romero Iglesias, Pascual del Pobil, Scharfausen, Baldasano, Bujía, Forero, Ocampo... Todos de imborrable y grata memoria.

Otro párrafo merecen los suboficiales, que tanto aportaron, con especial recuerdo para el contramaestre y condestable de cargo, además del subteniente de Infantería de Marina.



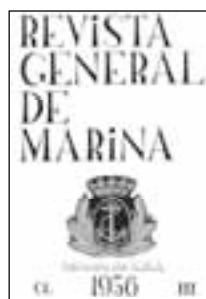
HACE CIENT AÑOS



Comienza la REVISTA de noviembre de 1906 con el artículo titulado *Abandamientos*, por Bernardo Navarro, en el que expone su opinión contra la supresión de los derechos de introducción que pagan los buques adquiridos de propiedad extranjera al pasar a ser españoles. Vienen después los artículos: *Esplendor intrínseco de los arcos: potencia luminosa de los proyectores*, por el teniente de navío de 1.ª clase Luis Fernández de Parga, en el que se aportan numerosos datos técnicos sobre los proyectores de luz; *Los compartimentos estancos de los buques y el servicio de inundación y achique de los mismos*, por el teniente de navío de 1.ª clase Antonio Rojí, en el que se incluyen lecciones y recomendaciones sobre achique e inundación de compartimentos; *¿Enseñanzas?*, continuación del de octubre, por Arturo Armada, teniente de navío, sobre la guerra ruso-japonesa; *El buque-escuela mixto y el crucero Reina Regente*, por el teniente de navío de 1.ª clase Ricardo Ferrándiz, en el que propone que el crucero *Reina Regente* sea dedicado a buque-escuela al finalizar su construcción, en relevo de la *Nautilus*; *Más sobre la educación*, por el teniente de navío Juan Cervera Valderrama; *El futuro buque de combate*, traducción de R. E.; *Los buques de guerra modernos*, por Sir William White, traducido por Juan Redondo, médico de la Armada, y *Reflexiones que nos sugestionan: el combate de Tsushima*, comentarios de R. F. sobre un artículo escrito por el capitán Mahau en el *US Proceedings*. Tras estos artículos se incluye una serie de tablas con datos estadísticos sobre comunicaciones marítimas, las *Noticias de la prensa profesional extranjera* sobre las distintas marinas y el correspondiente *Sumario de revistas nacionales y extranjeras*, que cierran la revista de noviembre de 1906.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



El artículo *Pulsar un botón*, por el capitán de corbeta Fernández-Aceytuno Gavarrón, inicia el tomo 151 de noviembre de 1956. En él se indica que un nuevo conflicto a escala mundial sería en gran parte similar al anterior, lejos todavía de la guerra total de misiles intercontinentales. Le siguen: *Papel del Sanatorio de los Molinos en la lucha antituberculosa*, de autor desconocido, divulgación sobre el trabajo realizado en el sanatorio; *¿Charlamos de submarinos?*, por el capitán de corbeta Tomás Clavijo, panegírico sin relación alguna con los submarinos; y *Hacia una restauración del sentido del honor y la responsabilidad*, por el capitán de corbeta Gabino Aranda.

En el apartado *Notas Profesionales* tenemos los artículos: *Observaciones astronómicas en la mar del HMAS Barcoo*, por J. B. Parker y D. H. Sadler; *Sobre navegación interplanetaria*, por el Dr. J. G. Porter (traducción del *Journal of the Institute of Navigation*), y *Las apreciaciones de la situación en la mar*, por el almirante Iachino (traducido de la *Rivista Marittima*).

En *Historias de la Mar*, L. G. nos deleita con una enternecedora historia, *Leónidas el buzo o el barco hechizado*, sobre un refugiado griego en Marsella a causa de la última guerra entre griegos y turcos. La sección *Libros y Revistas* nos ofrece veintidós reseñas sobre publicaciones que guardan relación con las cosas de la mar. La *Crónica Internacional* sigue ocupándose de la crisis del canal de Suez, y el *Noticiero* continúa con varias noticias del ámbito naval y marítimo, entre las que encontramos la inauguración de la nueva pista de aterrizaje de la base naval de Rota. Finaliza la REVISTA con la sección sobre *Marina mercante, de pesca y deportiva*, en la que aparece un artículo de Francisco Serra Serra sobre *Ceilán y su capital, Colombo*, seguido de la acostumbrada *Información General*.

G. V. A.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE

Día Año

1 1542.—Ruy López de Villalobos recibió el encargo del virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, de explorar las rutas marítimas desde México a las islas del Pacífico. En este día de Todos los Santos parte con su flota del puerto de Navidad.

2 1540.—Zarpa del puerto de Cádiz con una importante flota para organizar y colonizar definitivamente la provincia del Plata el insigne conquistador Alvar Núñez Cabeza de Vaca.

3 1493.—Cristóbal Colón, en su segundo viaje hacia las Indias provisto de muchos bastimentos y de todas las cosas y artificios para poblar aquellas tierras, con una navegación muy favorable, llega a la isla Dominica denominada así por ser el domingo después de Todos los Santos el día que la avistó.

4 1536.—Diego de Almagro vuelve a Perú de sus conquistas al norte de Chile convencido de que la ciudad de Cuzco quedaba dentro de la concesión que a él le hacía la Corona.

5 1513.—Vasco Núñez de Balboa, después de haber descubierto el mar del Sur y tomado

posesión de él, recorre la costa, pacificándola. En este día llega a las tierras del cacique Pacra.

6 1547.—Pedro de La Gasca, en su viaje de pacificación en las guerras civiles del Perú contra Gonzalo Pizarro, cruza la sierra llegando a Jauja en este día donde esperaba reunirse con sus capitanes y encontrar abundancia de víveres.

7 1547.—Valdivia, sabedor de que la estabilidad de su gobernación en Chile dependía de la estabilidad del Perú que se encontraba en guerra civil, decidió en este día ir a ofrecer sus servicios a La Gasca, gobernador interino del Perú.

8 1510.—Por estas fechas, la expedición de Nicolás Fernández de Enciso, socio de Ojeda, llega a un pequeño puerto natural habitado por indios del cacique Cemaco; después de librar batalla, funda en ese lugar la villa de Santa María de La Antigua del Darién, proclamándose alcalde mayor.

9 1537.—Hecho el convenio sobre los límites de sus conquistas entre Francisco Pizarro y Almagro, el jefe del ejército de Almagro, Rodrigo Ordóñez, se opuso al mismo, aconsejando a Almagro a que diera muerte a Hernando Pizarro, que lo tenía preso, y además que no se fiase de los tratados con los Pizarro.

10 1521.—Los hombres de la expedición de Magallanes en las islas Molucas formalizan la compra de las especias con los indígenas de la isla de Tidore, cuyo rey Almanzor había sido bien recibido por los españoles.

11 1516.—Salen del puerto de Sanlúcar los padres Jerónimos para evangelizar la jurisdicción concedida en la isla de La Española.

12 1595.—Fue John Hawkins uno de los muchos piratas ingleses que vivieron y se enriquecieron persiguiendo los barcos y saqueando las ciudades del Nuevo Mundo. Acompañando a Drake en este viaje, Hawkins muere en el mar al norte de Puerto Rico.

13 1546.—En este día llega a Panamá Lorenzo de Aldana que iba a España como Procurador nombrado por los cabildos de Lima. Convencido por el pacificador La Gasca, hace que muchos capitanes afines a Gonzalo Pizarro cambien de bando en las guerras civiles del Perú.

14 1524.—El primer intento de alcanzar las costas del soñado «Pirú» lo hizo Francisco Pizarro, que se asoció con Diego de Almagro; ambos contaron con el apoyo económico de Gaspar de Espinosa, rico encomendero de Panamá. En este día se hace a la mar Pizarro rumbo sur con un solo navío.

15 1552.—Juan Núñez de Prado, capitán desertor de las filas de Gonzalo Pizarro es premiado por La Gasca como gobernador de Tucumán. Presionado por Valdivia. De Prado en este día abandona su gobernación.

16 1585.—Francis Drake, en su tercer viaje de piratería a las tierras del Nuevo Mundo, en este día toma la ciudad de Santiago.

17 1557.—El recién nombrado gobernador de Chile, García Hurtado de Mendoza, encomendó a Juan Ladrillero, buen cosmógrafo y marino, que dirigiera una expedición al estrecho de Magallanes. Al frente de tres bergantines zarpa Ladrillero desde el puerto de Valdivia en este día.

18 1531.—El conquistador Diego de Ordás, en su viaje de exploración por el río Orinoco con un grupo reducido de hombres y caballos, penetra hasta la ciudad de Puerto Ayacucho, donde sufrió el ataque de los indios caribes.

19 1539.—Estando invernando en Ivacha, Hernando de Soto en su viaje de conquista y exploración por la Florida, manda a sus capitanes Juan Añastro y Maldonado para que vayan a la costa y busquen un buen puerto que les ayude a comunicarse con La Habana.

20 1509.—Entre las más importantes decisiones adoptadas por la Junta de Burgos convoca-

da por el rey católico Fernando destacan: el envío de una expedición al Darién, en la costa caribeña de Colombia, bajo el mando de Diego de Nicuesa, que parte en este día desde Santo Domingo para su gobernación.

21 1520.—Estando Hernando de Magallanes navegando por el hasta entonces incierto estrecho de Todos los Santos, envía a las naves *Concepción* y *San Antonio* en avanzadilla para buscar su salida. Regresó la *Concepción* con tan buena noticia, pero no la *San Antonio* que por estos días buscaba Magallanes.

22 1493.—Llega Colón en su segundo viaje al puerto de Montecristo en la costa norte de La Española; los españoles que bajaron a tierra encontraron dos cadáveres, pero no sabían si eran indios o cristianos, empezando a sospechar algo malo, pues no encontraron a ningún español dejado en el primer viaje en el cercano fuerte de Navidad.

23 1560.—Diego de Ordás en su viaje de descubrimiento por el río Marañón, repone fuerzas durante estos días en el pueblo de Machiparo.

24 1564.—En este día, navegando por el Pacífico con rumbo suroeste, Miguel López de Legazpi abre las instrucciones secretas remitidas por el rey Felipe II de conquistar y colonizar el archipiélago de las Filipinas.

25 1550.—Hace su entrada en México el segundo virrey de la Nueva España, Luis de Velasco y Alarcón. Puso en vigor todas las leyes protectoras de los indios y dio libertad a los esclavos que trabajaban en las minas de plata. Era «hombre que miraba más servir a Dios y a su Rey que dar gusto a los que sólo su interés buscaban».

26 1502.—Llega en este día Colón con sus barcos a Puerto Retrete, nombre que le dio por lo retirado y seguro que era.

27 1567.—Surgen las primeras desavenencias en la expedición de Álvaro de Mendaña, entre el piloto de la expedición Hernán Gallego y Sarmiento de Gamboa por la ruta a seguir hacia las islas Salomón.

28 1547.—Domingo Martínez de Irala, gobernador del Plata, parte con su expedición en busca de la sierra legendaria de La Plata.

29 1542.—La expedición de Juan Rodríguez Cabrillo por las costas californianas llega a la isla Posesión.

30 1574.—Heroica defensa de Manila por los españoles al mando del gobernador de Filipinas Guido de Labezares contra el pirata chino Li-Ma-Hong.

CAPITÁN JIM



*El Comandante, Oficiales, Suboficiales y dotación de la Corbeta
"Descubierta" donde su hijo sirve a la Patria, saludan
y felicitan a Vd. con motivo del Día de la Madre
Santa Isabel, 8 de Diciembre 1962*

Corbeta *Descubierta*: saludo Día de la Madre. (Foto: J. M.º Hurtado).



Madre

MISCELÁNEA

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

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

28.936.— Agua potable



El agua, ese cuerpo mineral de vital importancia y necesidad para la vida vegetal, animal y humana, ha sido y debe ser preocupación constante de gobernantes y autoridades. En los buques el problema es mayor porque a sus propias limitaciones hay que añadir su dependencia de tierra, con épocas de escasez incluso en regiones y ciudades como Galicia y Ferrol, en donde durante la segunda década del siglo xx se padeció, en muchos momentos el angustioso problema de falta del agua necesaria, situa-

ción de la que pueden ser ejemplo los dos casos siguientes: en abril de 1912, el general gobernador militar de la plaza solicita autorización a la Armada para que el Regimiento de Infantería Zamora núm. 8 pueda surtirse del agua del depósito existente en el Hospital de Marina, por haber declarado la Junta Municipal de Sanidad de Ferrol insanas y muy peligrosas las aguas de las fuentes de la ciudad, por contener el *bacillus-coli*; no fue posible atender la solicitud. En 1915, el término medio de gasto diario de agua en el Arsenal de Ferrol, con cuatro barcos en bahía, era de noventa toneladas; los acorazados, concretamente el *España*, tenía un consumo



Acorazado España.

de 14 toneladas al día, sin olvidar que el único barco disponible para conducir al aljibe, de unas 80 toneladas, era el remolcador *Antelo*. Los acorazados solicitaron que se les suministrara agua más de dos veces por semana; tampoco pudo ser. Quedaba la solución de emergencia de destilar agua en los buques, pero, aparte de otras razones, el problema consistía en que de esa manera se incrementaba notablemente el consumo de carbón, y estaba muy recomendado su ahorro. En fin...

P. G. F.

28.937.—Saludo al cañón



En el siglo XVII el rey Carlos II de Inglaterra ordenó a sus almirantes que buscasen una alternativa económica al saludo al cañón y es que, tal y como se practicaba en aquella época, no resultaba precisamente barato. Como ejemplo, el encuentro entre un buque inglés y otro holandés en el Mediterráneo en 1669:

«...él (el holandés) saludó según su antigua costumbre con 15. Yo respondí con 13; él de nuevo 9, nosotros 7, él 7, nosotros 5; él 5, nosotros 3; él 3, nosotros uno; entonces él envió a su teniente a bordo con un regalo en una cesta; que consistía en 12 naranjas de la China y 6 limones dulces. Yo le hice un saludo de 5 salvas al irse a las que él respondió con otras 5 de nuevo y vino a bordo el almirante holandés, lo que nos hizo disparar un total de unas 100 salvas.»

G. V. R.

28.938.—Paradoja urbana



Desde hace muchos años una calle del centro histórico de la ciudad de Málaga ostenta el nombre de Fernando de Lesseps. Pero resulta paradójico que para honrar al célebre diplomático y administrador francés, a quien se debe la construcción del canal de Suez, se eligiese una muy corta con entrada por la calle Nueva, pero que carece de salida.

M. R. B.

28.938.—Sobre el uso del termómetro en la navegación

En 1794 vio la luz en Madrid una *Memoria sobre el uso del termómetro en la navegación*, que era traducción de la leída por Jonathan Williams en la Sociedad Filosófica Americana de Filadelfia el 19 de noviembre de 1790.

En ella el autor afirmaba que, como resultado de sus experimentos realizados durante varios viajes en aguas del Atlántico, estaba



persuadido de que examinando las variaciones de calor del agua del mar puede siempre un navegador conocer cuándo se halla en parajes sondables y, por consiguiente, disponerse a evitar los riesgos que nacen de inesperadas corrientes, y de una estima errónea.

La versión española de la *Memoria* era de don Cipriano Vimercati, presbítero, director de las Academias de Guardias Marinas, a quien le había sido remitida por real orden para que la viese, expusiese su sentir sobre ella y dispusiese su traducción correcta en caso de considerarla útil.

M. R. B.

28.939.—Inventores navales

El primer español y marino que luchó contra la indiferencia, la rutina, la ignorancia y la envidia imperantes en los medios oficiales, fue el capitán de la Marina Blasco de Garay, que por el año 1543 concibió un buque provisto de una máquina que le permitía moverse y andar sin necesidad de remos ni velas, aún en tiempos de la mayor calma; y a pesar de la incredulidad de la corte y la oposición fulminante del tesorero imperial Rávago, consiguió el inventor que Carlos V accediese a que se hicieran unas pruebas que tuvieron lugar en el puerto de Barcelona el 17 de junio de 1543.

J. A. G. V.

28.940.—Varada de cetáceos

Con relativa frecuencia, las noticias nos comunican que uno de estos peces ha quedado prendido en la proa de un buque, que lo ha arrastrado hasta puerto, y también, aunque con más frecuencia, la varada de algún que otro ejemplar en cualquier parte del mundo. Sin embargo, uno de los casos más notables ocurrió a causa de un temporal ocurrido el 5 de octubre de 1789, en el que «31 peces o cetáceos de extraordinaria magnitud —60 ó 70 palmos catalanes de largo— varan en los bancos del puerto del Fangar», según se desprende de una noticia de Tortosa, fechada el 18 de octubre de 1789, publicada en la *Gaceta de Madrid*, el 24 de noviembre de 1789.

L. C. R.

28.941.—Luz eléctrica

Visto el expediente incoado a instancia de la Asociación General de Navieros Españoles, la Liga Marítima Española, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cartagena y la razón

MISCELÁNEA

social Hijos de J. Tayá, se dispuso por Real Orden de fecha 23 de noviembre de 1921 que el fluido eléctrico producido a bordo de los buques mercantes españoles para el exclusivo consumo de los mismos no estuviese sujeto al pago del impuesto sobre gas, electricidad y carburo de calcio, que había sido creado con carácter provisional por la Ley de Presupuestos de 1898 y convertido en definitivo por la Ley de 18 de marzo de 1900.

M. R. B.

28.942.—Torpedos



El 17 de febrero de 1864, durante la Guerra de Secesión de Estados Unidos, tuvo lugar el primer torpedeamiento llevado a cabo por el submarino *David*, perteneciente a los sudistas y al mando del teniente Dickson. Construido en Charleston según planos de Hunley Mac Clintock y Watson, tenía las siguientes características: eslora 12,5 m, manga 1,52 m, puntal 1,83 m, timones de profundidad en la proa para inmersión, hélice movida a brazos por ocho hombres que manejaban manubrios y como arma ofensiva portaba un torpedo en la punta de un tangón de proa.

A la 0845 h de la mañana logró echar a pique a la corbeta *Honsatonic*... pero el éxito fue fatal para el *David*, ya que quedó empotrado en el casco de su enemigo y se hundió con él, pereciendo todos sus tripulantes.

J. A. G. V.

28.943.—Arriado de la bandera española en Manila



Mi abuelo materno fue cabo de la 1.^a Compañía del Batallón de Leales Voluntarios de Manila, del que formaban parte españoles peninsulares, españoles filipinos, mestizos de españoles y nativos.

«El Batallón fue disuelto el 13 de agosto de 1898 después de la rendición de Manila y entrega de la plaza a los americanos,

marchando cada miembro a sus respectivos domicilios, completamente libres.»

Lo anterior son anotaciones de puño y letra suya, y lo que sigue también:

«13 de agosto. ¡Día nefasto! Para rendir honores a ambas banderas, formamos con una Compañía del Regimiento de California americana, la 1.^a del Batallón de Leales Voluntarios de Manila, presenciando el caso más triste de mi vida. De allí fuimos a la Fuerza de Santiago a entregar las armas. ¡Qué tristeza de día!»

Mi abuelo era gaditano y no fue militar de carrera.

J. del C. D.-A.

28.944.—Hundimiento del *Leonardo da Vinci*



El acorazado *Leonardo da Vinci* fue el sexto buque de la serie *Dante Alighieri* de la flota italiana. Se hundió en aguas de la base naval de Tarento, en plena Primera Guerra Mundial, a causa de la voladura del pañol de municiones de popa que le produjo dos enormes vías de agua y un pavoroso incendio, ocasionando numerosas víctimas.

Tras laboriosos trabajos fue reflotado en septiembre de 1919 y conducido a dique. Al considerar improcedente su reparación fue dado de baja.

J. J. P. C.

28.945.—Jurídico alcarreño



En diciembre de 1986 vio la luz el *Nuevo viaje a la Alcarria*, en el que se narra el placentero periplo que su autor, Camilo José Cela, a bordo de un *Rolls Royce* conducido por Otelina, mollar choferesa negra, realizó por tierras de la Alcarria, repitiendo el viaje que había hecho cuarenta años atrás. Al llegar a Pastrana, el trashumante

nobel vuelve a la fonda en la que en su día se alojó y nos cuenta que «La dueña de la fonda, en el viaje anterior, era Doña María, que Dios haya, muerta hace ya algunos años; le sucedió en el gobierno su hija doña Eloísa, que es algo mayor que el viajero, a la que ayudan sus hijas Anita y Rosario; Anita es madre de un jurídico de la Armada que está destinado en Ferrol». El jurídico pastranero no es un personaje literario de ficción, sino uno de carne y hueso, entonces joven teniente, hoy menos joven teniente coronel. Y es que donde menos uno se lo espera, salta el jurídico (de la Armada, *of course*).

J. R.

28.946.—*Navy rum*

Durante más de trescientos años, en todos los barcos de la Marina británica se repartió entre sus dotaciones una ración diaria de ron para hacer más llevadera la dura vida a bordo. Esta saludable costumbre comenzó en 1655, se mantuvo durante siglos, algo aguada desde que en 1741 el almirante Sir Edward Vernon decretó que esa ración debía mezclarse con agua, y continuó



hasta el 31 de julio de 1970, fecha en la que el Ministerio de Defensa acabó con tan acendrada tradición, justificando su abolición en que los tiempos habían cambiado y que «en una marina altamente sofisticada no puede caber el riesgo de que un error pueda ser atribuido al ron».

J. R.

28.947.—Cesáreo Fernández Duro



Es difícil que algún lector de esta REVISTA desconozca la trayectoria profesional y científica del sabio marino zamorano Cesáreo Fernández Duro (1830-1908), pero siempre es interesante recordar algún aspecto no muy conocido de su impresionante biografía. Por ejemplo, que en 1886, el gobierno de S. M. envió una comisión a las exposiciones internacionales de pesca y acuicultura de Arcachón y Boulogne-sur-mer, compuesta por don Mariano de la Paz Graells, director del Museo de Historia Natural y del Parque Zoológico; don Cesáreo Fernández Duro, teniente de navío, y seis patrones de pesca. A su regreso, los dos primeros redactaron una memoria de la que se ordenó imprimir 1.000 ejemplares, quinientos destinados a ser repartidos entre los cuerpos colegiados, prensa, academias, etc., y los restantes a la venta.

P. G. F.

28.948.—Hundimiento del *Monte Gorbea* por un submarino alemán

El 19 de septiembre de 1942 la motonave española *Monte Gorbea* de 3.720 toneladas, perteneciente a la Naviera Aznar S. A., navegaba por las Pequeñas Antillas en su viaje desde Buenos Aires a Bilbao transportando trigo; en sus costados llevaba la bandera de España, distintivo inequívoco de neutralidad. El barco español fue avistado por el submarino alemán *U-512* y su coman-

MISCELÁNEA

dante, Wolfgang Schultz, decidió atacarlo pese a distinguir perfectamente su bandera. El *Monte Gorbea* fue alcanzado por un torpedo a las 1937 horas, produciéndose su hundimiento a unas 47 millas al este de la isla Martinica (latitud 14° 55' N longitud 60° W), en el que fallecieron 52 personas.

El comandante Schultz iba a ser juzgado por este hecho, pero murió el 2 de octubre de 1942 al ser hundido su submarino.

J. J. P. C.

28.949.—El viaje del *Beagle*



Bien conocido es el viaje de casi cinco años de duración que inició en 1831 el científico C. Darwin a bordo del *Beagle* y del que, además de la interesante

descripción de sus descubrimientos naturalistas, merecen recordarse algunos curiosísimos consejos. Ejemplo de lo primero puede ser su descripción siguiente: «El caso más notable de captura de un insecto en la mar que yo he tenido ocasión de observar se me presentó en el *Beagle* hallándonos en dirección de las islas de Cabo Verde y cuando la tierra más próxima no expuesta a la acción directa de los vientos aliseos era el cabo Blanco, en las costas de África, a 370 millas de distancia que vino a caer a bordo una gran langosta (*Acridium*)».

Ejemplo de lo segundo es este consejo: «Cuando un hombre a caballo tiene que cruzar un río ancho, el mejor medio consiste en agarrar la pera de la silla o la crin del caballo con una mano y nadar con la otra».

P. G. F.





A *LA DERIVA*, UNA PESADILLA EN ALTA MAR

La trama de la cinta que hoy centra nuestra atención, basada en un hecho real recogido en novela, *A la deriva* (Alemania, 2006), es simple. Un grupo de chicos y chicas, amigos de toda la vida, deciden pasar todo un largo fin de semana a bordo de una embarcación de lujo. Tiempos y días de ocio bajo un sol valiente y firme —la cinta fue rodada en los escenarios naturales de la isla de Malta—, temperatura cálida, que en el verano la mar siempre apetece, atrae y seduce, y también, factor a tener en cuenta, ingredientes gastronómicos de primer orden y condición, algo de vino para darle sabor a la reunión y, lo lógico, un poco de amor. Están de vacaciones y las viven con

toda la intensidad posible. Sopla un ligero vientecillo que acaricia sus rostros, entona la piel y equilibra, la naturaleza de unos cuerpos jóvenes que aman todavía apasionadamente la vida y que van al encuentro de ella, acudiendo prestos y veloces. En el caso concreto de *A la deriva*, la vida se refleja y a la vez se simboliza a través del lenguaje de una mar ahora tranquila y agradable. Dulce. Dulce en un sentir psicológico, quizá como símbolo o metáfora de unas vidas que hasta el momento parecen dulces. Nada hace predecir el drama, incluso puede que hasta la tragedia, que está a punto de abatirse sobre ellos, sobre aquellas cándidas y un poco ingenuas vidas.



Frívolos tal vez, sin duda imprudentes, aunque conviene destacar, y en cierta manera justificar, que su edad explica algunas cosas. En un momento concreto de la película, en la secuencia que podríamos calificar de clave por sus consecuencias en el desarrollo de la historia, todo el grupo se lanza alegremente a la mar —a alta mar, conviene advertir y no a unas pocas millas de la costa—, que no ofrece en aquel momento ningún peligro especial. El entorno es una balsa, una piscina, un río largo y tranquilo. Casi. Ningún peligro a la vista. Pero un detalle, un simple detalle provoca que la situación idílica se transforme y de manera espectacular. Se lanza el colectivo a la mar olvidando colocar la escalerita que les permitiría subir a bordo, recuperar el espacio de la cubierta tras el alegre y emotivo baño. El barco entonces, irre-

versiblemente, los deja a todos a la deriva. Se liquida la comedia —que eso y no otra cosa era su vida tan sólo unos minutos antes— y aparece, brutal, brusco, terrible, el drama, la tragedia, acto final que en cualquier momento puede hacer pavorosamente acto de presencia. El *glamour* y la estabilidad confortable se hace añicos, se quiebra la armonía. Todos al instante son conscientes de la situación y de la imposibilidad del rescate al estar navegando mar adentro. La sombra de la muerte, de la desesperación, se refleja en sus rostros. Y de forma especial en la protagonista, una joven, víctima en su infancia de un fuerte trauma relacionado con el agua, que le provocó un estado de fobia que con el tiempo pudo superar. Las reminiscencias del pasado emergen violentas y duras; y para complementar la tragedia, su hijo, de cortísima edad, está a bordo. El círculo se cierra. Imposible, o casi, superar el sentido, la sentimentalidad profunda de la desesperación. Al alcanzar este punto, con remotísimas posibilidades de supervivencia, la cinta adquiere sus secuencias más álgidas y explosivas. El suspense está servido. El desarrollo posterior de la película, muy ajustado e impecable en su realización técnica, adquiere, en calculados movimientos, la sensación de una angustia interior intensa, la climatología que se adhiere, transpira y destila en fragmentos sonoros que recrean la aventura, la odisea de unos veraneantes embriagados en sus jornadas de estío al aire libre, truncados, destrozados por un simple detalle (simple en apariencia) como puede ser una escalerilla ubicada a estribor. Es, y en la vida cotidiana de cada día suele ocurrir, el pequeño detalle, el breve instante, que

puede cambiar una existencia. Y para siempre.

El director —que en esta ocasión debuta tras la cámara, es pues su opera prima—, mientras buscaba los intérpretes adecuados para la cinta, quiso explicar los motivos que le inclinaron a filmar *A la deriva*: «Cuando mi mujer me explicaba el caso real, me pregunté, ¿cómo sobrevivirían sin tener ninguna esperanza de rescate? No podía creer cómo el destino había traicionado a estos amigos. El escenario de esta pesadilla me provocó un miedo elemental. Me fascina explorar y enfrentarme a mis propios miedos...». La película, en su esencia máxima, encierra un clima y atmósfera creados a pulso por un director que tras la experiencia de *A la deriva*, cruzada la línea de artista novel, puede hallar en el cine un futuro estable. En palabras del crítico cinematográfico Quim Casas: «El planteamiento es sólido, aunque no muy original. En el relato explotan los conflictos entre los personajes en una situación límite. El elemento diferencial, que es el que crea un cierto clímax es que dos de los seis personajes tienen un hijo pequeña que duerme en el camarote de la embarcación. Hasta que despierta y su llanto resulta más terrible para los personajes que la presencia de un tiburón...». En la interpretación, bien coordinados, a destacar los nombres de Susan May, Eric Dane y Ali Hills.

El estreno de *A la deriva* confirma el resurgir de un género, el de las aven-

turas en la mar, que si bien a lo largo de décadas significó una forma de entender, de explicar el cine, en las últimas épocas cayó en desuso y en el olvido. Piratas y bucaneros, submarinos y portaaviones, el mar Caribe y las Antillas, el Mediterráneo y el Pacífico, el Atlántico, Guadalcanal y el desembarco de Normandía (o el frustrado de Dunkerque en los inicios de la Segunda Guerra Mundial) o la liberación de París de la ocupación nazi por las tropas aliadas, sin olvidar embriagadores paisajes y mares de Jamaica.. O el cabo de Hornos, o... temas, historias, odiseas de distinto calibre y ubicación histórica que configuraron páginas ilustres en la historia del cine, sustituidos ahora (y volvemos a las siempre procelosas aguas de las tendencias y los modismos) por otras odiseas de carácter más galáctico que de piratas a la búsqueda del tesoro perdido. Pero, insisto, vuelve el género. Y vuelve en plenitud de facultades. Y a las películas estrenadas hace muy pocos años, como por ejemplo *El hombre que vino del mar*, *El ataque de los tiburones*, *La isla de las cabezas cortadas*, *Pearl Harbor*, conviene añadir otros de producción reciente, *Open Water*, las dos primeras entregas de la trilogía *Piratas del Caribe* (muy pronto se estrenará la tercera que cierra la oferta) o *Poseidón*, casi todas ellas comentadas en estas mismas páginas.

Toni ROCA



Visita del XLV Curso de Defensa Nacional a Cartagena. (Foto: A. Arévalo Díaz del Río).



ARQUÍMEDES

Hace casi 23 siglos, venía al mundo un gran físico, un genial inventor y uno de los más grandes matemáticos que han existido. Fue Arquímedes, aquel sabio que enunció el principio de la hidrostática que lleva su nombre y que todos conocemos: «Todo cuerpo sumergido en un líquido recibe un empuje vertical hacia arriba igual al peso del volumen del líquido que desaloja». Un principio que explica el por qué cosas muy pesadas, como un gran barco de acero, se quedan flotando en lugar de irse al fondo. El recuerdo de aquel gran sabio permanece en las mentes de muchos, entre ellos los marinos que surcamos los mares en artefactos más pesados que el agua. «Es que si no es por Arquímedes los barcos se hundirían», dijo hace tiempo un gracioso. Aquel principio y muchas cosas más hicieron a Arquímedes merecedor de aparecer en los sellos de correos de diferentes países, como Alemania, España, Grecia, Italia, Nicaragua o San Marino.

En su biografía, a veces es difícil saber dónde termina la realidad y dónde comienza la leyenda. De todas formas, se conocen muchos datos de su vida y nos han llegado muchos estudios y escritos realizados por él.

Arquímedes nació hacia el año 287 antes de Cristo en Siracusa, Sicilia, que en aquellos tiempos era una ciudad-estado griega. Estu-



España.



Alemania.

dió en Alejandría con seguidores de Euclides, y al finalizar regresó a Siracusa para dedicarse por completo a sus trabajos y estudios, sobre todo de hidrostática, geometría y mecánica.

Al parecer, en Arquímedes se daban todas las características del típico y tópico sabio distraído. Cuando se enfrascaba en algo, se olvidaba de todo lo demás, incluso de comer o asearse. Se dice que llegó a la conclusión de su famoso principio cuando después de darle muchas vueltas, un día al meterse en la bañera se dio cuenta que su cuerpo dentro del agua era más ligero que fuera de ella. Ató cabos, se le iluminó la mente y, lleno de entusiasmo, saltó de la bañera y salió a la calle desnudo gritando: «¡Eureka!, ¡eureka!» («¡Lo encontré!, ¡lo encontré!»).

En el campo de la geometría fueron muchos los trabajos que desarrolló. Determi-



Grecia.

nó la relación de la circunferencia y su diámetro (el famoso número π) y estudió los cuerpos de revolución, las propiedades de la espiral, la cuadratura de la parábola, el cálculo de áreas, etc. En el campo de la física y la mecánica formuló la ley fundamental de la palanca, que enfatizaba al decir «dadme una palanca lo suficientemente larga y un punto de apoyo y moveré la tierra». En el campo de la mecánica se le atribuyen muchos inventos, como la rueda dentada, la polea móvil, el tornillo sin fin, el tornillo helicoidal para subir agua, artefactos de guerra, etc. Nos han llegado muchas de sus obras, como *La medida del círculo*, *De la esfera y del cilindro*, *La cuadratura de la parábola*, *De los cuerpos flotantes*, *El método*, etc., redescubiertas y estudiadas a partir del siglo XVI por otros grandes pensadores y científicos como Leonardo da Vinci o Galileo Galilei.

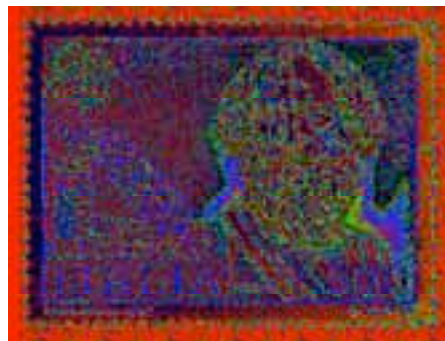
Arquímedes era muy amigo de Hieron, rey de Siracusa, que a lo largo de su vida le hizo diferentes encargos. Uno de ellos fue comprobar la calidad de una corona de oro, ya que el rey sospechaba que el orfebre le

había estafado y había añadido plata al oro. Para resolver el problema sin dañar la corona, Arquímedes la pesó, la sumergió en un recipiente repleto de agua y recogió el agua derramada para obtener el volumen, calculó su densidad, la comparó con las densidades del oro y de la plata, determinó su composición, y vio que efectivamente la corona tenía plata como sospechaba el rey.

Otros encargos del rey fueron máquinas militares para repeler los ataques de los romanos a Siracusa. Arquímedes inventó catapultas que lanzaban grandes piedras sobre los barcos romanos, enormes ganchos que los desgarraban, artefactos que lanzaban muchas flechas de una vez, y mecanismos que dejaban correr montones de rocas laderas abajo.

En estos ataques, Siracusa pudo mantener a raya a los invasores durante tres años, pero al final las tropas romanas entraron a saco en la ciudad. Cuenta Plutarco que el cónsul romano Marcelo había ordenado que se respetase la vida del sabio cuyo talento admiraba. Corría el año 212 antes de Cristo, cuando en plena refriega un soldado se acercó por la espalda a Arquímedes y le preguntó quién era y qué hacía. El sabio, que a sus más o menos 75 años estaba totalmente absorto en alguno de sus trabajos, distraído como era, o no lo oyó, o sencillamente no quiso responderle para no perder el hilo de sus pensamientos, y entonces el soldado le mató. Marcelo, que se llevó un gran disgusto cuando lo supo, dedicó a Arquímedes los máximos honores y en su memoria levantó una gran tumba.

Aquel gran matemático y científico del siglo III antes de Cristo, que nos legó una explicación muy sencilla sobre los cuerpos flotantes y las causas que los retienen en la superfi-



Italia.



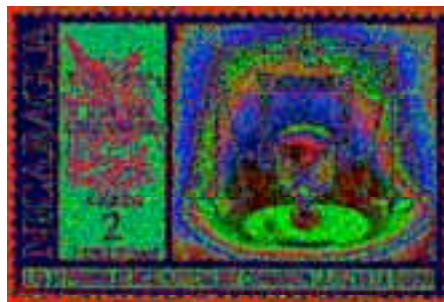
Tarjeta postal de la URSS.

LA MAR EN LA FILATELIA



San Marino.

cie, es recordado en algunos sellos de correos. Un sello español emitido el 24 de marzo de 1963 reproduce un fragmento del cuadro *Arquímedes* pintado por Ribera en 1630, que se conserva en el Museo del Prado, en Madrid. En sellos emitidos por San Marino



Nicaragua.

(21 de abril de 1982), Grecia (28 de abril de 1983) e Italia (2 de mayo de 1983), aparece Arquímedes tomado de un busto conservado en el Museo Nacional de Nápoles, Italia, que en realidad representa a Arquidamos III, rey de Esparta en el siglo III antes de Cristo. Los sellos de otros países también muestran supuestos retratos del sabio, o alguno de sus inventos, escritos o trabajos.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





LEXICOGRAFÍA

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

EL MANUAL DE DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS (I)

*Un razonamiento se tambalea
si una palabra está mal asentada.*

Álvaro Paradela.

Hace un año el *Manual de Documentos Administrativos* cayó en mis manos por casualidad. Pero no es importante ni cuándo ni cómo ocurrió. Lo sustantivo es que es un diamante pulido, que todos deberíamos poseer y conocer. Pero todos, no sólo los miembros de la Administración, sino también los administrados. Porque estoy seguro que nos ayudará. Además, a la postre, administrados somos todos, aunque algunos también pertenezcamos a la Administración.

Elaborado por un equipo de funcionarios de la Subdirección General de Simplificación Administrativa y Programas de Atención al Ciudadano, publicado por el Ministerio de Administraciones Públicas (Editorial Tecnos,

S. A.), consta de once capítulos y un CD complementario.

A los capítulos 7 y 10 (sobre el Estilo administrativo y los Errores frecuentes en la redacción de documentos administrativos, respectivamente) dedicaré la siguiente colaboración en estas mismas páginas de *Lexico - grafía*. Permítame, pues, querido lector, que estas líneas sirvan como reseña (que como tal debe ser breve) del resto del Manual.

El capítulo 1

Es una introducción en la que se definen los documentos administrativos como «el

LEXICOGRAFÍA

soporte en el que se materializan los distintos actos de la Administración Pública» (1), y nos remite al art. 46 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJ-PAC), donde se señala que «tienen la consideración de documento público administrativo los documentos válidamente emitidos por los órganos de las Administraciones Públicas». A continuación realiza una clasificación de estos documentos. El resto habla sobre aspectos tan importantes como las funciones, características, firma (incluida la electrónica), validez, conservación, lenguas oficiales, etc., de los documentos.

El síndrome del albañil

Pero no quiero caer en la tentación de convertir esta colaboración en un elemento básico de albañilería. Así, con este circunloquio tan peculiar y llamativo, solía referirse al ladrillo uno de mis más admirados profesores

para advertirnos que nos preparásemos para soportar un tostón indigestible. Porque, además, intuyo que si la albañilería versa sobre cosas jurídicas, entonces —con todos mis respetos para nuestros queridos compañeros de los Cuerpos Jurídico e Interventor— el citado elemento básico adquiere la categoría de ladrillazo, ¿me equivoco? Por tanto, antes de padecer el llamado síndrome del albañil (otra lúcida frase de aquel profesor), cambio de rumbo inmediatamente y prometo no manejar de nuevo estos derroteros.

Capítulos 2 al 6

En los capítulos que van desde el 2 hasta el 6 se estudian pormenorizadamente los distintos tipos de documentos administrativos que existen. Creo que basta echarle un vistazo al cuadro siguiente (que no es, ni mucho menos, exhaustivo) para apreciar por qué creo, como anticipé en el primer párrafo, que este Manual será muy útil para todos.

CAPÍTULO	TIPO DE DOCUMENTO
2.— Documentos administrativos de Decisión	• Acuerdo • Resolución
3.— Documentos administrativos de Transmisión	• Notificación • Publicación • Comunicación • Oficio • Nota interior • Carta
4.— Documentos administrativos de Constancia	• Acta • Certificado
5.— Documentos administrativos de Juicio	• Preceptivo • Facultativo • Vinculante • Etcétera
6.— Documentos de los Ciudadanos	• Solicitud • Denuncia • Alegaciones • Recursos (de alzada, reposición, revisión, contencioso).

Cada uno de estos capítulos contiene la estructura de los diferentes documentos, con modelos y ejemplos, la legislación aplicable, etc. En el CD complementario también podemos encontrar la misma información.

Capítulo 8: Tratamientos honoríficos

Es breve. Está dedicado a tratamientos como Excmo., V. I., V. E., etc. Recalca —y uso bien el verbo *recalcar* porque emplea letras en negrita— «que la utilización de tratamientos no es, en ningún caso, un requisito exigible en un documento administrativo, y que la tendencia apunta a su uso únicamente en los casos de máxima representación pública y en los documentos de carácter protocolario». Aunque, a continuación, apostilla que, en el caso de que se utilicen, deben tenerse en cuenta algunas sugerencias. Copio la primera recomendación y dos ejemplos: «se suprimirá todo tipo de tratamientos y fórmulas honoríficas en el texto o cuerpo de los documentos, así como sus abreviaturas (V. I., V. E.). Únicamente podrán mantenerse los más corrientes «don» y «señor» y sus equivalentes femeninos cuando se utilicen delante de nombres y apellidos.

Ejemplos:

Para su conocimiento, remito a V. I. copia de... = Para su conocimiento, le remito una copia de ...

Se ha enviado al Excmo. Sr. Ministro de Justicia un amplio informe sobre... = Se ha enviado al ministro de Justicia un amplio informe sobre...

El resto del capítulo contiene una lista de tratamientos. Cito como curiosidad lo que dice sobre las Fuerzas Armadas:

Excelentísimo señor/señora (Excmo. Sr./Sra.):

Capitán general y capitán general de la Armada, teniente general y almirante, general de división y vicealmirante, general de brigada y contralmirante.

Ilustrísimo señor/señora (Ilmo. Sr./Sra.)

Coronel y capitán de navío, teniente coronel y capitán de fragata.

Señor don/señora doña (Sr. D./Sra. Dña.)

Comandante y capitán de corbeta, capitán y teniente de navío, teniente y alférez de navío, alférez.

Tengo que reconocer que me sorprendió, porque no sabía que un teniente coronel o capitán de fragata tuviese derecho al tratamiento de Ilustrísimo Señor. Si un paciente lector encuentra alguna norma, resolución, lo que sea (pero que tenga fuerza legal), que contravenga este Ilustrísimo, sería plausible que se pudiese en contacto con el firmante de la Presentación del Manual: el Señor Director General de Inspección, Simplificación y Calidad de Servicio del Ministerio de Administraciones Públicas (tal vez haya una sigla que, como roscos salvavidas, nos auxilie en medio de este marejón de palabras. ¿Qué tal DGISCSMAP? Mejor ¡no!, no vaya a ser que nos dé un síncope al intentar pronunciarla. Aunque la que dejamos atrás: LRJ-PAC, tampoco es muy aconsejable para las cuerdas vocales).

El Manual cita al alférez, pero no al alférez de fragata. Tampoco nos informa sobre el tratamiento que se debe utilizar con los suboficiales ni con la tropa y marinería, ¿por qué?

Siglas y acrónimos

La primera parte del capítulo 9 está dedicada a las siglas y acrónimos, y nos recuerda que se diferencian en que el acrónimo se compone de letras y sílabas elegidas arbitrariamente. Por ejemplo, JAL (Jefatura del Apoyo Logístico) es una sigla, mientras que Emacon (Estado Mayor Conjunto) es un acrónimo.

No, no me he equivocado al escribir Emacon con letras minúsculas. Tampoco erraría si escribiese Ceseden (Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional). Una de las recomendaciones que da el Manual es que «en los acrónimos —por regla general— sólo la primera letra sea mayúscula». No va en contra de lo que establece la RAE en la Orto-

LEXICOGRAFÍA

grafía de la Lengua Española, pues dice que «la generalización de los acrónimos puede incluso permitir escribirlos con minúscula, total o parcialmente». Por tanto, si los acrónimos Alflot (Almirante de la Flota) y Comgeim (Comandante General de la Infantería de Marina) están generalizados (al menos en la Armada), es lícito escribirlos con minúsculas, mientras que AJEMA o AJAL, por ser siglas, tienen que escribirse con mayúsculas. Otro tanto sucede con Invifas (Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas) e ISFAS (Instituto Social de las Fuerzas Armadas), SEDAM (Secretaría de Estado de Administración Militar) y Sedef (Secretaría de Estado de Defensa), amén de Alardiz (Almirante del Arsenal de Cádiz), Alarfer (de Ferrol), etcétera; o sea, toda la panoplia de los acrónimos que comienzan por la sílaba «Al». Alguno puede aducir al respecto, y con razón, que estoy citando las direcciones telegráficas empleadas en los mensajes. Pues bien, por el hecho de utilizarse allí no dejan de ser acrónimos, como también lo son Radar (*Radio detecting and Ranging*) o Sonar (*Sound Navigation and Ranging*). Otro cantar sería si nos preguntásemos por qué en los mensajes estamos acostumbrados a usar exclusivamente mayúsculas, ¿acaso las minúsculas no se entienden, u ocupan más ancho de banda o espacio en el texto? Si alguien me lo explica... Tal vez no sería mala idea dedicar un artículo a la forma de hablar y escribir con la que nos torturamos al manejar un equipo de comunicaciones.

Otras sugerencias sobre siglas y acrónimos que cita el Manual son:

— No deben utilizarse en los títulos de los documentos, a no ser que la excesiva longitud de la denominación así lo aconseje y se exprese su significado en el texto.

— Las siglas procedentes de lenguas extranjeras no deben traducirse, aunque sí su significado. Ejemplo: Real Instituto de Administración Pública (RIPA, Royal Institute of Public Administration).

— No todas las denominaciones de organismos tienen una abreviatura en sigla o acrónimo que esté consolidada o generalizada. No deben inventarse arbitrariamente.

(¡Vaya, vaya!, mi gozo en un pozo con el DGISCSMAP).

— Las siglas carecen de plural, por lo que no es correcto añadirles la letra «s»; además se componen de letras, sin puntos o espacios intermedios (2).

Sin embargo, nada he encontrado en el Manual sobre el género de estas abreviaturas (3).

Para acabar con este epígrafe, hay siglas idénticas que significan cosas distintas; verbigracia, CE que alude al Consejo de Europa o a la Comunidad Europea, o MIR que puede significar Ministerio del Interior o Médico Interno Residente. ¡Ah!, por cierto, lo correcto para referirse al Ministerio de Defensa es MDE (4) y no Minisdef.

Abreviaturas

Otra parte del capítulo 9 está dedicado a las abreviaturas más frecuentes. Dice el Manual que «una abreviatura es la representación de una palabra en una escritura con una o varias de sus letras. Mantendrán el mismo orden en que figuran en la palabra objeto de abreviación. Ejemplos: Administración (admón.), Real Decreto (R. D.), página (pág.)».

También nos advierte que «siempre, el final de toda abreviatura llevará punto, salvo que se utilice, para su construcción, la llamada letra volada (^a, ^o); en este caso, el punto se colocará delante de la misma. Ejemplos: Señora (S.^a), Doña (D.^a)». Sin embargo, dice que no se emplee el punto cuando a continuación vaya una barra. Ej. : orden (o/), sin número (s/n.).

Además nos recuerda que para formar el plural de las abreviaturas que estén formadas por una sola letra, se duplicará dicha letra. Así, si abreviamos Usted con U., para hacer lo propio con Ustedes debemos escribir UU. Pero, si la abreviatura está formada por varias letras, añadiremos una «s» al final. Ej.: Compañía (Cía.), Compañías (Cías.). Según estos criterios, si T. N. es la abreviatura de teniente de navío, su plural debe ser TT. NN., pero si usamos Tte. por teniente o subof. por suboficial, para formar sus plura-

les abreviadamente deberemos escribir Ttes. y Subofs., respectivamente. Y si queremos referirnos a la Reales Ordenanzas, emplearemos RR. OO.

Pero, las abreviaturas, ¿llevan tilde? Pues sí, si la palabra de procedencia la usa; v. g., párrafo (párr.). Siguiendo este hilo, hay una abreviatura que últimamente parece proliferar entre los que somos militares: q. a. t. o. (quedo a tus órdenes). Para ser coherentes deberíamos escribir q. a. t. ó., con tilde en la «o», porque la palabra órdenes es esdrújula.

Finaliza con una relación de abreviaturas de uso común. En ella encontramos que para Usted podemos usar U., Ud., V. o Vd.; o que son abreviaturas válidas de página: p., pág., o pg.

Símbolos

Termina el capítulo 9 con un par de párrafos dedicados a los símbolos. Dice que «el símbolo es la representación de las palabras, técnicas y científicas, mediante una o varias letras». Advierte que «nunca finalizan con punto y no se pluralizan». Ej.: los puntos cardinales N, S, E, O (5); o las unidades de medida: centímetro (cm), segundo (s), Newton (N), kilogramo (kg), amperio (A), etc. ¡Cuántas veces hemos escrito —incorrectamente— seg, Nw, kgr, Amp!

Capítulo 11: Apéndice normativo

Es una especie de anexo donde se detallan algunos de los artículos, no todos, de la normativa aplicable. Concretamente, contiene parte de la LRJ-PAC, la Orden sobre normalización de formatos de material impreso, parte del R. D. por el que se regula el DNI, o el R. D. sobre registros y notificaciones telemáticas, etc., etc., etc. No dejemos que el síndrome del albañil vuelva a amenazarlos.

Punto y seguido

Sí, paciente lector, punto y seguido, porque será un honor encontrarme con todos en el próximo número de la REVISTA, donde acabaremos de glosar las muchas facetas que tiene este diamante llamado el *Manual de Documentos Administrativos*.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



(Ing.)

(1) Como es habitual, los textos que se escriben entre comillas están copiados literalmente de la fuente empleada.

(2) En la REVISTA GENERAL DE MARINA de julio de 2001, pág. 123, ya quedó dicho que el plural de el BUI o la UCO es los BUI y las UCO, no es correcto escribir los BUIS y las UCOS, ni los BUI's y las UCO's.

(3) En la REVISTA GENERAL DE MARINA de junio de 2002, págs. 881 y 881, se analiza este aspecto: Dice «la» RAE —y no «el» RAE— que para establecer el género de una sigla se utilizará el del sustantivo que la contiene; por ejemplo, la ONU, las ONG, el TALGO. Por tanto, si respetamos esta regla, deberíamos decir «las» ISEMER porque las siglas proceden de Instalaciones del Segundo Escalón de Mantenimiento en Rota.

(4) Aunque dudo si MDE es sigla o acrónimo, porque si fuese acrónimo podríamos escribir Mde. En cualquier caso, aparece en el Manual (pág. 227) como MDE; al igual que MIR es la sigla, ¿o acrónimo?, que se debe emplear para Ministerio del Interior. Pero, también encontramos MMAMB, claramente un acrónimo de Ministerio de Medio Ambiente, y otro tanto sucede con MFOM, Ministerio de Fomento, a los cuales podríamos referirnos, sin cometer pecados lexicográficos, como Mmamb y Mfom, respectivamente. Vamos, digo yo.

(5) Los marinos estamos acostumbrados a escribir el símbolo inglés W. Desde estas líneas reivindico nuestro Oeste (O) en vez de aquel anglicismo, a pesar de la profunda huella que ha dejado la Marina norteamericana en nuestra Armada.

IN MEMORIAM

Ana María Vigón Sánchez

El 8 de septiembre, día de la Virgen de Covadonga, murió en Oviedo Ana María Vigón Sánchez, facultativa del Cuerpo de Archivos, Bibliotecas y Museos y sin duda una de las figuras más representativas de la archivística naval en España.

Ana Vigón fue nombrada directora de los dos Archivos Históricos de la Armada, el General de Marina «Álvaro de Bazán» y el histórico del Museo Naval en 1959, siendo director del Museo Naval el almirante Julio Guillén, y allí desarrolló toda su vida profesional hasta su jubilación en 1983.

La labor de Ana Vigón al frente del valioso archivo del Museo Naval fue importantísi-

ma, pero puede describirse como «titánico» su trabajo al frente del Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» en El Viso del Marqués. Ella sola con la inapreciable colaboración de los hermanos Vicente y Juan del Campo, y más tarde de los hijos de Juan, Vicente y Pilar, que ella misma formó archivísticamente, pusieron en marcha este gran archivo histórico, el tercero del país en metros lineales de documentación. Fueron tiempos apocalípticos en que el archivo, situado por Guillén en el palacio de los Bazán, en plena Mancha, recibía toneladas de documentación, remitida en condiciones muy precarias desde los diversos departamentos marítimos y el propio Ministerio de Marina en Madrid.

Son años heroicos, no puede describirse de otra manera esta tarea vocacional, pero muy sacrificada, llevada a cabo con escasísimos medios humanos y



Ana Vigón en El Viso del Marqués en 1986.

económicos y manteniendo abierta, al mismo tiempo, la sala de investigación del archivo, donde trabajaban mañana y tarde los mejores historiadores navales y americanistas ilustres, nacionales y extranjeros.

Ana Vigón realizó el milagro de convertir un gigantesco almacén de documentación en un archivo organizado y consultable, impulsando al mismo tiempo la modernización de sus instalaciones.

En medio de este inmenso trabajo de ordenación e instalación, Ana robaba horas al sueño para redactar la *Guía del Archivo Museo Don Álvaro de Bazán*, obra valiosísima, publicada en 1985 y que sigue siendo hoy punto de referencia obligado para cualquier estudioso de la historia marítima española y de la historia de América en la Edad Moderna.

Pero Ana Vigón fue mucho más que una de las más brillantes profesionales de la archivística de su época. Ana fue una de las personas más generosas y valiosas humanamente que han pisado este mundo.

Todos los que hemos tenido el privilegio de conocerla, y especialmente los que fuimos discípulos de su magisterio profesional y humano, no la olvidaremos jamás.

El 13 de junio de 2005, en la entrañable comida con la que me despedían mis amigos y colaboradores con motivo de mi jubilación como directora técnica del Museo Naval, la recordaba con estas palabras: «Hoy con inmensa emoción debo mencionar algunas personas que, desde el Museo, han sido claves en mi vida; una de ellas, a la que debo todo lo que soy profesionalmente, es Ana Vigón, facultativa del Cuerpo de Archivos, Bibliotecas y Museos, única compañera de trabajo a mi ingreso en el museo en 1969. Ana lo fue todo para mí, mi maestra, mi punto de referencia, ella representaba la honradez y la entrega que mi juventud requería como modelo. Ana era la persona más generosa que he conocido, ella me inculcó con su ejemplo todo lo que he intentado sea mi trayectoria profesional. No pasa un día de mi vida que no la recuerde y atesore su recuerdo, su generosidad y sus enseñanzas».

Creo que mis palabras podrían suscribirlas todos sus compañeros y colaboradores y los cientos de historiadores a los que ella ayudó generosamente con su profundo conocimiento de los archivos navales.

Querida, queridísima Ana, que fuiste capaz de obras tan titánicas desde tu aparente fragilidad, tu vida austera y entregada, generosa y apasionada, deja paso a tu leyenda, arropada por el cariño profundo de todos los que te conocimos y te quisimos tanto.

La Virgen de Covadonga te llevó con ella en su día grande, pero aquí quedas viva en la importante obra que alumbró tu inteligencia y tu inquebrantable voluntad y a salvo del olvido en nuestros corazones.

Lola Higuera Rodríguez
Miembro del Real Patronato del Museo Naval

MARINOGRAMA NÚMERO 422

Por TAL

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

De navegantes españoles del siglo xvi. Ricardo Majo Framis.
(Una pista, al final tiene dos palabras en latín y un número romano).

DEFINICIONES

Palabras

A.— Man.: Referido a un aparejo, tira o beta que trabaja

80 73 114 46

B.— Constr. Nav.: Extremidad inferior de un mastelero

1 91 62

C.— Art.: Soporte de una pieza de artillería

108 2 41 12 16 8

D.— Arq. Nav.: Calzo

74 3 7 70 36

E.— Mit.: Héroe mitológico, cuenta la leyenda que estuvo en la isla de Perejil con la ninfa Calipso. Poseidón le tenía una especial inquina, ¿quizá por celos?

33 43 78 13 39 20

F.— Biogr.: Vicealmirante de la Armada española, ministro de Marina y senador del reino. Nacido en San Fernando en 1839 y muerto en Puerto Real en 1909. Presidió la comisión inspectora de la construcción del acorazado *Pelayo*

109 75 5 9 26 24 44

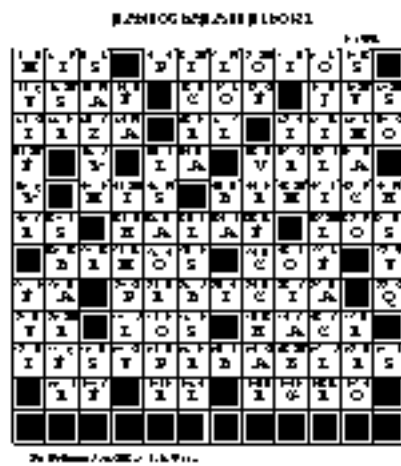
DEFINICIONES

Palabras

G.— Nav. y Man.: Abrirse, aventarse las costuras de los tablonos o tablas del forro	86	10	31	57	28	102	52	49	81
H.— Org.: La galleta de los buques	65	63	83						
I.— Biol.: Agalla	23	37	34	82	47	104	6		
J.— Pesca.: Arte de pesca destinado a la captura de agujas.	50	60	25	64	71				
K.— Mag.: Ángulo que forma la aguja náutica con el meridiano magnético	21	42	11	29	35	98			
L.— Hidr.: Escalón formado por el lecho marino u orilla cortada a pique o casi a pique	105	15	38	4	106	76			
M.— Biogr.: Capitán general de la Armada española y ministro de Marina, nacido en San Fernando en 1849 y fallecido en Madrid en 1920, fue jefe del Estado Mayor de la Armada y participó en la batalla de Alcolea y en la campaña de Joló	14	115	72	79	40				
N.— Zool.: Nombre con el que se conoce también al tiburón ballena	99	89	88	95					
O.— Mit.: En la mitología germano-escandinava es descrito como un ser que habita en las aguas marinas bajo distintas formas . .	103	53	112	61					
P.— Maq.: En calderas antiguas, colector de fangos y depósitos salinos procedentes del agua de alimentación	92	69	90	85	113	84	17	56	
Q.— Zool.: Nombre común de las aves marinas del género <i>haema-topus</i> y del orden caradriformes	32	116	94	51	58	18	87	67	
R.— Constr. Nav.: Antiguamente recibió este nombre un tipo de buque empleado en el transporte de carbón	110	66	45						
S.— Nav. y Man.: Cae a sotavento	68	55	111	19	30				
T.— Man.: Grueso de un cabo o cable medido en su circunferencia.	54	93	96	59					
U.— Org.: Acrónimo de las reglas a que se deben ajustar en la Armada las actuaciones técnicas, administrativas, etcétera. . . .	97	101							
V.— Zool.: Pez marino, acantopterigio, de la familia de los serránidos, de carne muy apreciada; son peligrosos los ejemplares grandes, pudiendo dar mordiscos al que se pone a su alcance (de la mar el... y de la tierra el cordero).	107	22	27	100					
W.—Org.: Letra de la numeral de una determinada clase de buques (actualmente no hay ninguno de esta clase en la Armada española)	77								
X.— Com.: Bandera del Código de Señales, ya popular en estos marinogramas.	48								



Varados. Ejercicio *LOYAL MIDAS 05*. (Foto: J. A. Tortolero).





MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

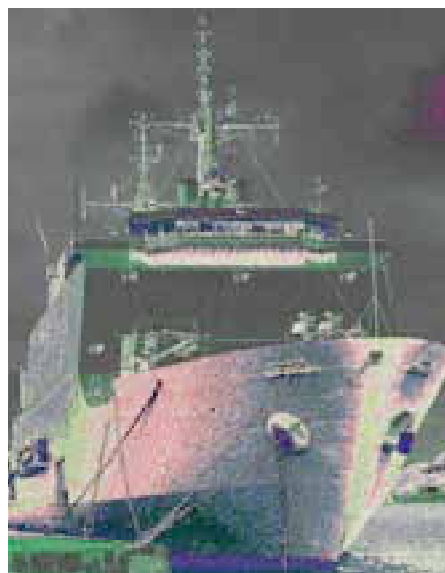
Operaciones

Operación CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XXIX), de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar, integrada en la Agrupación Española SPAGT XXIX desde la Transferencia de Autoridad (TOA) el pasado 11 de septiembre.

Operación NOBLE CENTINELA.— Unidades ligeras de la Armada continúan participando en esta operación para localizar e informar del tránsito de embarcaciones de transporte de inmigrantes ilegales y disuadir a los posibles buques nodrizas, apoyando a las autoridades civiles y a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en el control de dicha inmigración ilegal, y prestando apoyo humanitario en caso necesario.

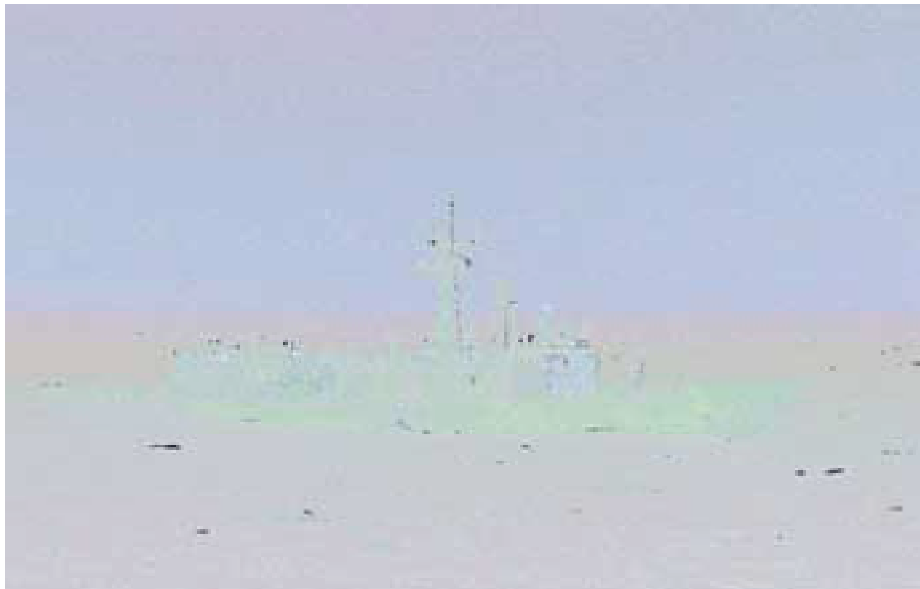
Operación LIBRE HIDALGO (contribución española a la operación de Naciones Unidas de refuerzo a UNIFIL).—El Grupo Táctico de Infantería de Marina continúa

desplegado en la base de Taibe (base «Isla de León»). El 29 de septiembre se efectuó el



Buque anfibio *Galicia* (L-51).

NOTICIARIO



Fragata *Reina Sofía*. (Foto: J. Máiz).

relevo del CTF 825 en Iraklion (Creta), asumiendo el Mando el contralmirante Santiago Bolívar Piñeiro (COMGRUFLOT). La Fuerza Naval regresó a territorio nacional a principios de octubre. No obstante, ante la falta de disponibilidad de buques por parte de las Naciones Unidas para el despliegue de la brigada española en Líbano, se reactiva la TF-825 para el transporte de material de la Brigada de la Legión. En consecuencia, los buques *Patiño* y *Almirante Juan de Borbón* salieron de Ferrol el 18 de octubre, y *Galicia* y *Pizarro* de Rota el 19, para concentrarse la TF-825 en Almería y zarpar el 21 rumbo al Líbano. Está previsto que el reembarque del Batallón de Infantería de Marina comience antes del 1 de noviembre.

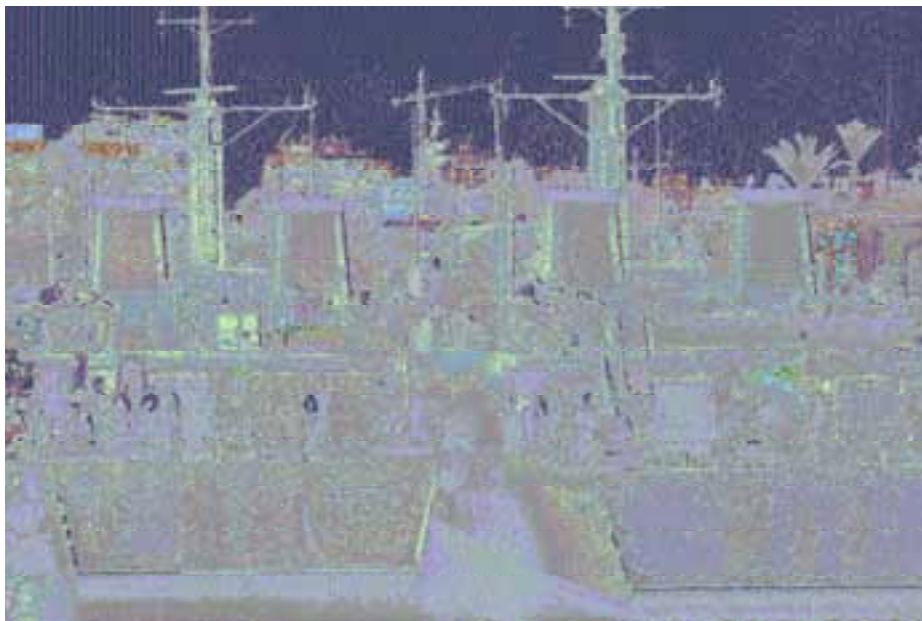
Agrupaciones permanentes

Standing NRF Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación se compone actualmente de las fragatas *Reina Sofía* (SP), *Goksu* (TU) y *Bouboulina* (GR), el destructor

Ross (US) y el petrolero *Rhoen* (GE). La agrupación hizo escala en Faslane (Reino Unido) del 20 al 22 de octubre, para participar seguidamente en el ejercicio NEPTUNE WARRIOR del 23 de octubre al 4 de noviembre.

Standing NRF Maritime Group 1 (SNMG-1) (28 de septiembre-3 de noviembre).—La agrupación se compone actualmente de las fragatas *Van Galen* (NL), *Boone* (US) y *Emden* (GE), el destructor *Iroquois* (CA) y el petrolero *Marqués de la Ensenada* (SP), que se integró el 28 de septiembre en Rota para prestar apoyo logístico y participar en operaciones y actividades de la agrupación. Se encuentra actualmente participando en la operación ACTIVE ENDEAVOUR.

Standing NRF Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La agrupación está compuesta por los cazaminas *C. G. Hasanpaşa* (TU) (CTG), *Kallisto* (GR), *Rottweil* (GE), *Tambre* (SP), *Hurworth* (UK) y *Erdek* (TU). Tomó parte en el ejercicio BRILLIANT



Cazaminas Segura (M-31) y Tambre (M-33) en una maniobra de atraque. (Foto: J. Ruiz Martínez).

MIDAS 06 del 2 al 13 de octubre, realizando a continuación escala en Spuda (Grecia) del 24 al 30 de octubre.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (15 de octubre-15 de diciembre).—Participa el patrullero *Vencedora*, que cuenta con un equipo de Infantería de Marina para seguridad en visitas y registros, y como refuerzo de seguridad durante las estancias en puerto. Salió de Rota el 10 de octubre, y tras una escala en Souda (Creta) para la instalación del equipo AIS, comenzó su participación en las operaciones.

Ejercicios

Ejercicio MAES 06 (26-28 octubre).—Ejercicio con la Marina marroquí, en el que participa el patrullero *Infanta Cristina*, estando previsto que se incorpore un equipo de seguridad de Infantería de Marina.

Ejercicio MADERAL 06 (20-26 octubre).—Ejercicio de adiestramiento con Unidades de Operaciones Especiales. Participa el patrullero *Marola*, que hará también presencia naval en las inmediaciones del puerto de Bilbao durante la salida de la regata «Velux Oceans» el 22 de octubre.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Hespérides.—En base al acuerdo entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Armada, el buque tiene previsto realizar en aguas del litoral canario la Campaña Oceanográfica Físico-Biológica «CARPOS» (11 de octubre-30 de noviembre). El buque tiene previsto realizar una escala en Punta Delgada (islas Azores) del 5 al 7 de noviembre, y al finalizar la campaña iniciará tránsito de regreso a Cartagena.

Blas de Lezo.—Realizó con su presencia los actos que se celebraron en Santander el

NOTICIARIO

22-23 de octubre con motivo de la inauguración del monumento a los marinos montañeses caídos en Trafalgar.

Malaspina.—Realiza actualización cartográfica y de publicaciones náuticas en la zona de Alicante.

Las Palmas.—Comenzó la Campaña Antártica 2006-2007 con objeto de prestar apoyo logístico a las bases españolas en el continente antártico y colaborar con los proyectos científicos del Ministerio de Educación y Ciencia. Salió de Cartagena el 25 de septiembre y, tras una escala en Recife (Brasil), prevé entrar en Mar del Plata (Argentina) del 23 al 26 de octubre. La previsión de escalas es: Punta Arenas (Chile) 31 de octubre-3 de noviembre, Ushuaia 24 de diciembre-1 de enero de 2007, Punta Arenas 15-18 de enero, Ushuaia 16-19 de febrero, Ushuaia 3-6 de marzo, Ushuaia 16-20 de marzo, Buenos Aires (Argentina) 27 de marzo-3 de abril, Natal (Brasil) 13-18 de abril y regreso a Cartagena el día 2 de mayo de 2007.

Vigilancia Marítima

Arnomendi.—Se encuentra efectuando vigilancia de pesca, inspección y apoyo

pesquero en el caladero nacional de la zona del golfo de Cádiz y aguas españolas situadas al este de las islas Canarias.

Tarifa.—Según el Plan Parcial y Plan de Acción Conjunta de Control de Inspección y Vigilancia de Pesca, el patrullero realizó vigilancia en el golfo de Cádiz del 2 al 15 de octubre. Actualmente, tras realizar una escala en Portimao para descanso de la dotación, se encuentra en la región sur mediterránea e isla de Alborán.

Chilreu.—Lleva a cabo una Campaña en la zona de regulación de la Organización Pesquera del Atlántico Norte (NAFO), actuando como buque de inspección, asignado por la parte contratante de la Unión Europea dentro del esquema internacional de inspección mutua de la citada organización. Durante el transcurso de la campaña efectúa vigilancia e inspección de pesqueros abanderados en España, otros países de la Unión Europea y otras partes contratantes del convenio NAFO, en el marco de las medidas de control y conservación de dicha organización, y dentro de su zona de regulación. Lleva a bordo inspectores de la Secretaría General de Pesca y la Unión Europea.

CH. R. B.



Patrullero *Tarifa*. (Foto: J. A. Ortigueira Gil).



Australia

Conversión de un petrolero.—Los astilleros Tenix Defence han completado la conversión del petrolero de doble casco comercial *Delos* en un petrolero naval, entregándolo a la Marina australiana que lo dará de alta en la Lista Oficial de Buques como HMAS *Sirius* a finales de 2006. El nuevo petrolero reemplazará al HMAS *Westralia*, que es monocasco, y con sus 37.000 t de desplazamiento contará con una gran cubierta de vuelo a popa, que le ha sido instalada por el astillero australiano, además de los correspondientes equipos de RAS (*replenishment at sea*).

El *Delos* fue adquirido en el año 2004 por 35 millones de euros a una compañía surcoreana, estando previsto que las obras de modernización superen los 40 millones. Actualmente el buque cuenta con una plataforma de vuelo para helicópteros de medio tamaño, aunque no está prevista la instalación de un hangar.

Bélgica

Reorganización y nuevas adquisiciones.—La Marina belga ha reorganizado su estructura estableciendo un mando de apoyo en Zeebrugge, responsable del material,



Fragata holandesa clase *Karel Doorman*.

NOTICIARIO

recursos y personal, así como de la puesta a punto de los buques antes de su calificación operativa. Un director de operaciones ubicado en la base naval holandesa de Den Helder y un director de Planes y Control ubicado en el Cuartel General Conjunto de Bruselas completan la tríada naval belga.

La compra de dos fragatas clase *Karel Doorman* a la Marina holandesa es otra novedad de la Marina belga, fragatas que llevarán el nombre de *Leopoldo I* y *Marie Louise*, cuando entren en servicio en marzo de 2007 y marzo de 2008, respectivamente. Inicialmente estos dos buques deberían modificar sus cubiertas de vuelo para poder recibir el nuevo helicóptero *NH 90*, pero dado que este último no llegará a la Marina belga antes de 2010 estas obras de modificación han sido pospuestas.

Paralelamente las dos fragatas belgas supervivientes de la clase *Wielingen* serán vendidas en el mercado de segunda mano, retirando la *Westdiep* a finales de 2006, unos meses antes que se incorpore la *Leopoldo I*. La otra fragata de esta misma clase, la *Wielingen* se encuentra lista para ser transferida a la Marina búlgara en cuanto se alcance un acuerdo entre las dos partes.

China

Maniobras con buques norteamericanos.—Un buque de guerra chino ha realizado ejercicios con la Marina norteamericana en aguas de Hawai durante la primera quincena de septiembre, en un primer paso para normalizar las relaciones militares con los Estados Unidos, enfriadas a raíz de la violación del espacio aéreo chino por un avión espía estadounidense en 2001. Los dos países rompieron las relaciones militares después de que un caza chino colisionara con un avión de vigilancia norteamericano, perdiendo la vida el piloto chino y obligando al avión norteamericano a aterrizar en suelo chino, donde fue retenida su tripulación durante 11 días.

Recientemente el almirante Fallon, comandante del Mando del Pacífico, ha reiniciado los contactos con las autoridades militares chinas, visitando este país recientemente e invitando a oficiales navales chinos como

observadores de ejercicios navales norteamericanos en el Pacífico oriental.

En los ejercicios realizados en el mes de septiembre entre destructores lanzamisiles norteamericanos y chinos, se pudo ejecutar una serie de maniobras y enlaces de comunicaciones en diversos circuitos. Al acabar los ejercicios la dotación china fue invitada a participar en diversas barbacoas y fiestas de la Marina estadounidense.

Entregado un nuevo destructor.—El cuarto y último destructor de la clase *Sverdlov* o *Proyecto 956E* se hizo a la mar desde San Petersburgo, para ser finalmente aceptado por la Marina de la República Popular China a su llegada a la nación asiática.

Este buque fue encargado a los astilleros Severnaya Verf. Con la entrega de esta unidad se finaliza la serie de cuatro unidades, teniendo la Marina Popular china la opción para construir otros dos destructores más.

Estados Unidos

Botadura de un nuevo destructor.—El último destructor de la clase *Arleigh Burke* hasta ahora construido fue botado el 16 de septiembre en los astilleros de Bath Iron Works, en Bath, Maine. El buque lleva el nombre del contralmirante William Thomas Sampson (1840-1902), de triste memoria para la Armada española, ya que mandaba la flota que se enfrentó a la escuadra de Cervera en Santiago de Cuba. Después de graduarse en la Academia Naval de Annapolis en 1861, Sampson participó en la Guerra Civil, en la que sobrevivió a la explosión de una mina. Al producirse el hundimiento accidental del acorazado *Maine*, los Estados Unidos declararon injustamente la guerra a España, asumiendo Sampson el mando del bloqueo con la escuadra del Atlántico Norte y el rango de contralmirante, saliendo de cayo Hueso en 1898 a bordo del acorazado *New York* para bloquear los accesos a la isla de Cuba. El 3 de julio, tras derrotar a Cervera en desigual combate, envió su famoso mensaje: «La Flota bajo mi mando ofrece a la nación como un regalo del 4 de julio la Flota completa de Cervera». Lo que Sampson no añadió fue que



Destructor de la clase *Arleigh Burke* USS *Sampson* (DDG-102).

llegó tarde al combate, cuando su segundo en el mando, el comodoro Schley ya había conseguido la victoria, algo que no le perdonó nunca su jefe. El nuevo USS *Sampson* (DDG 102) hace el número 52 de los 62 destructores programados de la clase *Arleigh Burke*.

Un nuevo destructor honra a un almirante de color.—La Marina norteamericana honrará a su primer almirante de color bautizando a un nuevo destructor con el nombre del vicealmirante Samuel Gravely. El anuncio de esta noticia fue hecho por el jefe de Personal Naval, vicealmirante John Harvey, en el curso de la Conferencia de Universidades en Washington el día 12 de septiembre.

Gravely murió a los 82 años en octubre de 1984, después de 34 años de servicio en la Marina. Su carrera estuvo marcada por varios hitos. En 1944 cuando la Marina estaba racialmente segregada, fue el primer oficial afroamericano del curso de oficiales de la reserva. También fue el primer comandante de color de un buque de guerra, el primer afroamericano en ser ascendido a oficial

general, y como vicealmirante, el primero en mandar una Flota, la Tercera. Como comandante del USS *Taussig*, en aguas de Vietnam fue el primer hombre de color en mandar un buque en combate desde la Guerra Civil.

El USS *Gravely* (DDG-107) será construido por los astilleros de Northrop Grumman Ship Systems en Pascagoula, Misisipí. Pertenece a la clase *Arleigh Burke* y su entrada en servicio está prevista para el año 2010.

Los marines abandonan Okinawa después de 60 años.—La numerosa guarnición de *marines* norteamericanos actualmente acantonada en la isla japonesa de Okinawa desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial será finalmente reubicada en la antigua isla española de Guam, cedida a los Estados Unidos tras la guerra hispanoamericana de 1898 y que fue conquistada por los japoneses al comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Este plan fue aprobado el 11 de julio de este año y prevé el traslado de 8.000 infantes de marina y 10.000 familiares en un plazo máximo de ocho años, con un costo aproxi-

NOTICIARIO

mado de 10.000 millones de euros, de los que el Gobierno japonés se ha comprometido a pagar el 40 por 100. Finaliza así una vieja reivindicación de la población civil de Okinawa que en repetidas ocasiones, y siempre que ha habido alguna violación de la ley por parte de las tropas norteamericanas, ha pedido la desmantelación de las instalaciones militares estadounidenses.

El traslado de los *marines* a Guam forma parte de un plan general de reubicación de los 50.000 soldados norteamericanos que todavía permanecen en el archipiélago japonés desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial.

Cierre de la base aeronaval de Keflavik.—La base aeronaval de Keflavik (NASKEF) sufrió su cierre oficial el pasado 8 de septiembre, después de 45 años de operaciones en apoyo de la defensa de Islandia. Un centenar de marinos presenciaron el acto en representación de una población militar que llegó a sobrepasar las 5.000 personas.

NASKEF durante la Guerra Fría desempeñó un papel crucial para controlar el paso de los submarinos soviéticos que cruzaban por el GIUK (Groenlandia, Islandia y Reino Unido), rumbo hacia el Sur y procedentes de las bases navales en el Ártico de la Flota del Norte.

La presencia militar norteamericana en Islandia data de 1941, cuando tropas norteamericanas desembarcaron en la isla para protegerla de una eventual invasión alemana. La Marina estadounidense asumió la responsabilidad de dirigir la base aérea en 1961, relevando a la USAF. En ella ubicó a los aviones de patrulla marítima *Orion P-3*, para realizar operaciones antisubmarinas.

Con el cierre de esta base, la Marina norteamericana se ha visto obligada a limpiar y despejar 550 edificios, transportar 3.300 toneladas de material, 850 vehículos particulares y 600 del Gobierno.

Laura Bush madrina del USS Texas (SSN-775).—La primera dama norteamericana, Laura Bush, fue la madrina del submarino nuclear de ataque *USS Texas* (SSN-775) el pasado 9 de septiembre en el puerto de Galveston, Texas.

Este submarino que lleva el nombre del mayor estado de la Unión, rememora el nombre de dos acorazados y un crucero que han llevado este nombre desde el siglo XIX. El segundo *Texas* (BB-35) bombardeó las islas de Iwo Jima y Okinawa durante la Segunda Guerra Mundial. A su vez el puerto de Galveston fue la base la Marina texana que peleó por separarse de México, y que ahora alberga el submarino *USS Wolf* (SS-197), superviviente de la Segunda Guerra Mundial.

El *USS Texas* es el segundo submarino de la clase *Virginia*, y tendrá su base en New London, Connecticut. Construido con la última tecnología, su reactor no necesitará cambio de combustible nuclear durante su vida operativa. La Marina ha planeado construir 30 de estos submarinos que desplazan 7.800 t y cuentan con una dotación de 134 personas.

India

Desarrollo de un reactor nuclear para submarinos.—Los científicos indios aseguran haber construido un reactor nuclear para el muy retrasado programa del submarino nuclear denominado ATV (*Advanced Technology Vessel*). El reactor, de 100 MW., ha sido desarrollado por el Departamento de Energía Atómica de la Organización para el Desarrollo e Investigación de la Defensa (DRDO), ubicado en Kalpakkam.

Una versión miniaturizada se halla ahora en construcción para el ATV que se encuentra en construcción en Visakhapatnam en la costa Este.

El ATV está basado en el submarino ruso *Tipo 670 A Skat*, conocido en la OTAN como clase *Charlie*, después de la experiencia ganada durante los tres años que la Marina india tuvo cedido el *Chakra*, desde 1988 hasta 1991.

El *Skat* indio tiene una eslora de 124 m y un desplazamiento de 4.000 t, estando previsto sea botado en 2007 para iniciar sus pruebas de mar en 2009, con una década de retraso.

El uranio enriquecido usado por el reactor del submarino ha sido proporcionado por la compañía Rare Materials Project (RMP) cerca de Mysore, al sur de la India.



Botadura de la fragata noruega *Fridtjof Nansen* (F-310) en los astilleros Navantia de Ferrol.
(Foto: C. Lobo Franco).

Noruega

Primer lanzamiento de misil con éxito.—La fragata *Fridtjof Nansen* (F-310), diseñada y construida por Navantia, interceptó con éxito todos los blancos durante la primera prueba real de lanzamiento de misil. A lo largo del ensayo, realizado el pasado día 12, el Sistema de Armas Aegis SPY-1F del buque detectó, siguió y derribó un blanco aéreo no tripulado con un misil *Evolved Sea Sparrow* (ESSM). El disparo formó parte de las pruebas de mar de aceptación de este primer buque de su clase.

El lanzamiento de misil del día 12 constituye el último hito del programa «Nueva Fragata Noruega». La *Fridtjof Nansen* fue entregada el pasado mes de abril en la factoría de Navantia en Ferrol, donde se están construyendo los cinco buques de la serie. En junio, Lockheed Martin completó la producción en factoría del quinto, y último, Sistema de Armas Aegis SPY-1F, que se instalará en la *Thor Heyerdahl* (F-314).

Los cinco buques del programa «Nueva Fragata Noruega» representan un notable éxito del trabajo en equipo y la cooperación industrial entre Navantia, uno de los grandes astilleros del mundo y con amplia experiencia en este tipo de barcos, y Lockheed Martin.

El Aegis Weapon System es el primer sistema naval de superficie en el mundo. Integra de forma total el radar SPY-1 con el Sistema de Lanzamiento Vertical MK-41, aportando capacidad de reacción inmediata y poder de fuego simultáneo ante cualquier amenaza en la guerra naval.

El Sistema de Armas Aegis está actualmente desplegado en 80 buques en todo el mundo, y se incorporará en otros 25 barcos más. Además de las marinas de Estados Unidos, Noruega y España, el Aegis es el sistema de armas naval escogido por Japón, Corea del Sur y Australia.

A. C. O.

NOTICARIO

Pakistán

Oferta de tres submarinos.—La compañía francesa Armaris, formada por la DCN y Thales al 50 por 100, ha realizado una oferta al Gobierno paquistaní para la construcción de tres submarinos clase *Marlin* de propulsión diésel eléctrica, para contrarrestar la propuesta alemana de tres submarinos del Tipo 214. Los tres submarinos franceses serían construidos localmente en astilleros paquistaníes.

Francia tiene una larga tradición de construcción de submarinos para Pakistán, ya que en 1970 ya había entregado tres submarinos clase *Daphné* a la Marina paquistaní, para una década más tarde construir dos submarinos clase *Agosta* y en 1994 completar estas ventas con tres submarinos *Agosta 90*, de los que los dos últimos serían construidos en Karachi. La venta por parte del consorcio franco español DCN-Navantia de seis submarinos clase *Scorpene* a la India ha seguido el mismo patrón.

El pasado 26 de agosto, Armaris remitió su oferta a Pakistán, aunque tan sólo la plataforma, sin incluir los misiles antibuque Exocet SM-39, ya que Pakistán prefiere utilizar los misiles Harpoon.

Rusia

Destructor en la reserva.—La Marina de la Federación Rusa ha pasado a la reserva al destructor *Almirante Kharlamov* de la clase *Udaloy* o *Proyecto 1155*, asignado a la Flota del Norte. El motivo principal es la falta de presupuesto para el planeado *overhaul* con modernización incluida. El resultado ha sido que la Marina rusa no considera el estado del destructor, uno de los más modernos que entró en servicio en 1989, como adecuado para navegar con seguridad, por lo que pasará temporalmente a la reserva para no ser dado de baja.

Incendio en un submarino nuclear.—La Flota del Norte rusa ha vuelto a sufrir un accidente mortal en uno de sus submarinos nucleares. El miércoles día 6 de septiembre, en el submarino nuclear *Daniil Moskovsky* se

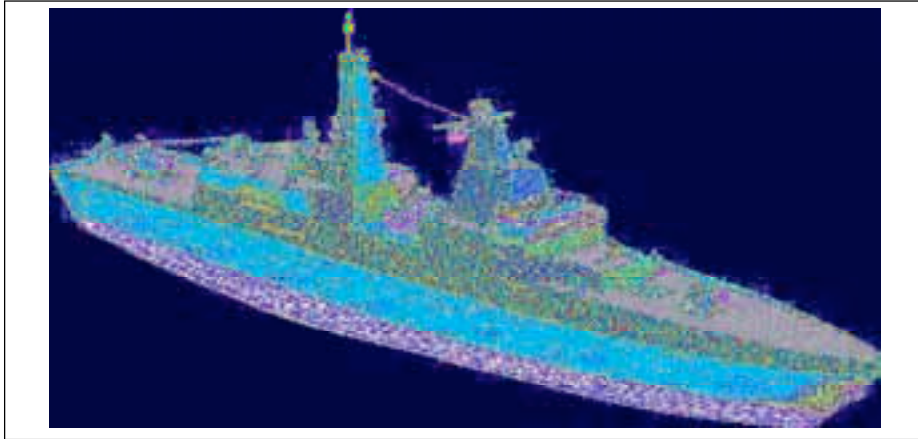
originó un incendio a bordo que se cobró dos víctimas mortales. El submarino se encontraba en superficie, fondeado cerca de la península de Rybachiy en la frontera con Finlandia, cuando comenzó el incendio, que afortunadamente pudo ser sofocado a medianoche. El fuego, aunque afectó a un compartimento de máquinas, no llegó a los dos reactores, cuyo sistema de seguridad funcionó correctamente, apagándolos de forma automática al detectar el incendio, evitando el riesgo de una contaminación radiactiva.

Una vez apagado totalmente el incendio, el submarino fue remolcado a la base de submarinos de Vidyayevo, en el mar de Barents. Aunque un helicóptero naval evacuó a los dos tripulantes afectados por el incendio al hospital naval de Severomorsk, nada se pudo hacer por salvarles la vida. Ambos murieron por la inhalación de monóxido carbónico, a pesar de que cada miembro de la dotación cuenta con un respirador de emergencia portátil. El origen del incendio se achaca a un cortocircuito en el compartimento número 6, desde donde se controla el reactor y en el que se encontraban tres personas de guardia, los dos fallecidos y un tercero afectado por la inhalación de gases tóxicos, pero que pudo ser reanimado a tiempo.

El *Daniil Movkovsky*, perteneciente a la clase *Victor III*, fue entregado a la Marina soviética en el año 1990 como B-414, cambiando su nombre en 1996 al actual, en honor del santo de la iglesia ortodoxa rusa. El almirante en jefe de la Marina rusa, Vladimir Vorozin, declaró después del accidente que los submarinos nucleares de ataque clase *Victor III*, de los que se han construido 26 unidades, son muy fiables, y que el *Daniil Moskovsky* se encontraba en perfecto estado al salir a la mar, aunque reconoció que tenía que haber hecho una gran carena hace algún tiempo.

Sudáfrica

Adquisición de una quinta fragata clase MEKO-200.—El Gobierno sudafricano ha enviado una carta de intenciones al Consorcio Alemán de Fragatas confirmando su inten-

Impresión artística de la fragata clase *MEKO-200*.

ción de adquirir una quinta fragata opcional para su Marina.

Cuatro fragatas *MEKO A-200*, inicialmente clasificadas como corbetas de patrulla por un importe total de 924 euros, fueron adquiridas dentro de un paquete de armas estratégicas firmado en 1999, orientado a reequipar a la Fuerza Aérea y la Marina.

La quinta fragata experimentará algunos cambios con respecto a las anteriores, como resultado de la experiencia adquirida con las dos primeras, únicas que se encuentran operativas; así, la *SAS Amatola* fue entregada en febrero de este año, mientras que la segunda, la *SAS Isandlwana*, lo hizo en julio. La tercera y cuartas de la serie, *SAS Spioenkop* y *SAS Mendi*, deberán entrar en servicio a finales de 2006 y comienzos de 2007, respectivamente.

Taiwan

Recepción del segundo par de destructores clase *Kidd*.—Los Estados Unidos han

entregado el segundo par de destructores clase *Kidd* a la Marina de Taiwan. Los dos buques, bautizados *Tsoying* y *Makung*, pertenecientes a la clase *Keelung*, salieron de la base naval de Charleston en Carolina del Sur el 3 de septiembre, con destino a la nación asiática. Estos dos destructores fueron precedidos por los *Keelung* y *Suao*, que actualmente son, con sus 9.574 t, los mayores buques de la marina de Taiwan.

Sus misiles antiaéreos Standard 2 y el Harpoon antibuque, le convierten en piezas muy valiosas dentro de la defensa marítima de Taiwan.

Estos cuatro buques habían sido construidos para la Marina iraní, pero después de la revolución de 1979 que derribó al sah de Persia, fueron incautados por el Gobierno norteamericano, que más tarde los dio de alta en su lista oficial de buques.

J. M. T. R.



Dos navieras rusas compran una española

Novoship y Sovcomflot, dos de las mayores empresas rusas de transporte marítimo, han adquirido el 50 por 100 de la compañía española Marpetrol. Dicha compra, de la que no se ha facilitado el coste, se enmarca dentro de su estrategia para aumentar la cuota de mercado en Europa en el transporte marítimo de productos químicos.

Marpetrol cuenta con una flota de 12 quiniqueros con un peso muerto de entre 5.000 y 20.000 t y una capacidad total de 130.000 toneladas. Por su parte, Sovcomflot es una compañía estatal rusa que posee una flota de 40 mercantes, con una capacidad de 3,9 millones de toneladas, mientras que la otra naviera, Novoship, también controlada por el Estado ruso, posee 58 buques con una capacidad de 3,55 millones de toneladas de peso muerto.

Estas dos navieras están estudiando la posibilidad de fusionarse, de esta forma que se convertirían en un operador líder a nivel mundial en el transporte de productos energéticos.

Según un comunicado de la empresa rusa «la adquisición de Marpetrol refuerza la presencia de la compañía en el mercado europeo del transporte marítimo de productos químicos, y en el mercado español, que es un gran importador de gas natural», por lo que ambas partes han mostrado su satisfacción por el acuerdo.

Adjudicación de las rutas de la Península con Baleares, Canarias y Ceuta

El Ministerio de Fomento, a través de la dirección General de Marina Mercante, ha anunciado la adjudicación de los contratos de servicios de líneas de interés público entre Península y Baleares y Península y Canarias a Acciona/Trasmediterránea. Estas adjudicaciones se han producido tras sendos concursos públicos abiertos.

Los presupuestos base de licitación fueron de 9,1 millones de euros para la ruta entre la Península e islas Baleares y 119 millones de euros para el trayecto entre Península e islas Canarias. Pero en concreto los importes finales de los contratos adjudicados son de 8,7 millones de euros para la Península e islas Baleares y 11,4 millones entre Península y Canarias.

También le ha sido adjudicada a Acciona/Trasmediterránea la línea de interés público Ceuta-Algeciras. El Ministerio de Fomento renovó por cinco años la concesión de esta línea a la que fuera empresa pública frente a la otra compareciente al concurso: Balearia. Esta adjudicación tiene una subvención de 47,9 millones de euros y ha sido concedida valorando la mejor capacidad técnica y disponibilidad de flota Acciona/Trasmediterránea, frente a la oferta más económica de Balearia, recién llegada al Estrecho.

J. C. P.

Día Marítimo mundial

El 28 de septiembre se celebró en España el Día Marítimo Mundial.

Con ese motivo la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha recordado la importancia del transporte marítimo para las economías mundial y española: el 90 por 100 de las importaciones españolas y el 72 por

100 de las exportaciones utilizan la vía marítima.

Todos los sectores económicos utilizan la mar para el transporte de sus productos: la mayoría de los productos energéticos (crudo, productos del petróleo, gas natural, carbón), las materias primas de la siderurgia (carbón, mineral de hierro, chatarra) y los productos manufacturados (transportados normalmente en contenedor) utilizan los buques para llegar a España.

Los servicios de transporte marítimo son muy económicos y fiables, lo que ayuda a la globalización de la economía. El coste del transporte marítimo oscila entre el 1 por 100 y el 2 por 100 del precio final de la mercancía en destino: es más barato el transporte de un producto desde Asia a Europa que la distribución final de ese producto desde una tienda local al domicilio del comprador.

La asociación International Chamber of Shipping (que engloba a las asociaciones nacionales de navieros), hace este año una especial llamada a la disminución de los derrames accidentales de hidrocarburos en la mar: significa esta disminución el haber pasado de 139.000 toneladas en 1993 a 17.000 en 2005, a la vez que la flota mundial de petroleros ha aumentado considerablemente.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Noticias de Navantia

Navantia, con su área de reparación de Fene y Ferrol, ha firmado con la empresa norteamericana Conoco Phillips un contrato para la fabricación y suministro de un sistema de separación de sentinas que será montado en la flota de la compañía, integrada por una veintena de buques.

Conoco tiene en estos momentos dos buques en las instalaciones ferrolanas:

— El petrolero *Polar Enterprise*, de la compañía Polar Tankers, subsidiaria de Conoco Phillips. Este buque, el quinto de la clase *Endeavour*, ha tenido como constructor principal a la compañía Northrop Grumman Ships Systems; en Ferrol está finalizando el montaje de equipos y remate del casco, incluido su carenado y pintado final. Será entregado a mediados de octubre.

Los buques clase *Endeavour* son *shuttle tankers*, petroleros que recogen el crudo de las plataformas de producción en los campos petrolíferos marinos y lo trasladan a las refinerías.

— El petrolero *Guardian*, que está siendo sometido a un proceso de modernización de sus instalaciones.

Recientemente, Conoco tuvo otro buque reparando en Ferrol, el *Rungry*.

Además, la factoría Navantia Puerto Real (Cádiz) ha puesto el día 20 de septiembre la quilla del primero de los dos buques químicos, con opción a un tercero, que se van a construir en esas instalaciones. Los cascos de estos buques han sido encargados por el astillero Factorías Vulcano de Vigo; en Vigo serán finalizados para su entrega a la empresa pública rusa Rosfnet. Los cascos de los buques serán entregados a Vulcano en mayo y septiembre de 2007.

Vulcano construye fuera estos buques por la limitación de un máximo de 161 m de eslora en sus instalaciones de Vigo. Los buques rusos tendrán 175 m de eslora.

Noticias Astilleros Barreras

El Astillero Hijos de J. Barreras de Vigo está ultimando la compra de dos astilleros chinos, situados en la zona de Shangai.

Barreras lleva varios años intentando la compra de otras instalaciones, inicialmente con preferencia en Europa, para poder afrontar las construcciones de mayor porte y para las que ahora tiene la limitación de 160 m de

eslora en sus actuales instalaciones de la ría de Vigo.

Los posibles astilleros chinos cuentan cada uno con dos gradas de 250 m de eslora y 30 m de manga, y con dos diques flotantes de 300 m de eslora y 36 m de manga.

La inversión prevista es de 100 millones de euros. Barreras adquirirá el 51 por 100 de cada astillero y el resto de participación será de empresarios locales.

Con estas nuevas instalaciones Barreras podrá afrontar nuevas construcciones, con ferries de mayor eslora de los que actualmente ha construido para navieras como Transmanche Ferries o Naviera Armas, y con buques específicos para transporte de gas butano o gas metano.

A. P. P.

Favorables impresiones sobre el sector

Según un informe hecho público por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), los astilleros españoles gozan de buena salud, ya que durante el ejercicio anterior las entregas de buques volvieron a batir su récord histórico por segundo año consecutivo. También la cartera de pedidos registraba a primeros de año un máximo histórico, con 242,6 millones de toneladas, un 25,5 por 100 de la flota mundial. No obstante, se debe aplicar la prudencia, ya que a pesar de esos datos también es cierto que los contratos de nuevas

construcciones de buques se redujeron en 2005.

Se especula igualmente con la posibilidad de que la compra definitiva de los astilleros de Izar Sestao, Izar Gijón e Izar Sevilla impulse los contratos de nuevas construcciones y suponga un respiro para la industria naval española, si bien hay que estar a expensas de ver cómo aumenta la cartera de pedidos de cada uno de los astilleros adjudicatarios.

Empresas navieras españolas encargan nuevos buques a astilleros nacionales

Acciona Trasmediterránea y Navantia han firmado un contrato para la construcción de dos buques ro-ro con opción a otros dos más. Serán entregados en noviembre de 2008 y abril de 2009 y suponen una carga de trabajo de 900.000 horas por buque para Navantia.

Naviera Armas ha encargado la construcción de dos nuevos buques de pasaje a Astilleros Hijos de J. Barrera, que serán los de mayor eslora para el tráfico marítimo interinsular y que estarán en funcionamiento en 2007 y 2008.

Naviera Murueta invertirá 53 millones de euros en la construcción de cuatro *minibulkers* polivalentes que ha encargado a Astilleros Murueta.

J. C. P.



PUERTOS

Vigo como base de buques oceanográficos

Desde principios de este año la ciudad de Vigo aspira a convertirse en base habitual de la mayoría de los buques oceanográficos españoles.

El proyecto está siendo liderado de forma conjunta por el Ministerio de Educación y Ciencia y la Junta de Galicia. Se pretende que desde Vigo se efectúe el mando y gestión de los buques de investigación científica de la fachada atlántica, operaciones que hasta ahora se realizan desde la oficina central del Instituto Español de Oceanografía en Madrid o desde la subselección del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de Barcelona.

Para las instalaciones y atraque de los buques se aprovechará el antiguo muelle de la ETEA, y puede que alguno de los edificios existentes.

El *Cornide de Saavedra*, en servicio desde 1980, ha tenido su base permanente en Vigo; a él se unió en 2000 el *Vizconde de Eza* y este año 2006 se incorporará el *Sarmiento de Gamboa*. Además, el buque franco-español *Thalassa* suele recalar habitualmente en el puerto gallego.

Paralelamente, puede ponerse en marcha un organismo intercentros que coordine todos los organismos existentes en Vigo que se dedican a los temas oceanográficos.

En Vigo existen instalaciones del Instituto de Investigaciones Marinas y del Instituto Español de Oceanografía, dependientes del Ministerio de Educación y Ciencia, de la Facultad de Ciencias del Mar, del Centro Tecnológico del Mar (Fundación CETMAR), del Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca, perteneciente a la patronal ANFACO (Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos), del Laboratorio de Biotoxinas, perteneciente al Ministerio de Sanidad, y de la Escuela Náutico-Pesquera.

Con este proyecto se busca, además, el apoyo del resto de países comunitarios para

lograr convertir a Vigo en una de las capitales mundiales de la investigación marina. Se trataría de que Vigo sea el subcentro de operaciones avanzadas de los buques oceanográficos atlánticos que ya usan este puerto para sus escalas logísticas: entre estos buques pueden estar el alemán *Polar Stern* y el francés *L'Atalante*.

A. P. P.

Presentación de Ferremed en el puerto de Málaga

En el puerto de Málaga ha tenido lugar la presentación de Ferremed, asociación para la promoción del eje ferroviario de mercancías Rhin-Ródano-Mediterráneo occidental, consistente en un proyecto ferroviario de mercancías que conecta el norte y centro de Europa con la costa mediterránea occidental.

El proyecto resulta de especial interés para el puerto de Málaga, ya que del total de mercancías movidas en este espacio, el 15 por 100 entran o salen por ferrocarril, siendo el segundo puerto español con más mercancía movida por este medio de locomoción. Además ese eje ferroviario descongestionaría el tráfico de mercancías terrestres, haciendo más fácil la distribución de la mercancía llegada al puerto de Málaga, siendo además una alternativa más respetuosa con el medio ambiente.

Contactos entre el puerto de Cádiz y la Feria de Nápoles

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ha establecido contacto con importantes armadores y operadores turísticos durante la celebración de la Seatrade Mediterranean Cruise Ferry Convention, especializada en el mercado de cruceros. El encuentro ha tenido lugar en Nápoles tras una reunión multitudi-

naria de más de 200 expositores de 40 países distintos y miles de visitantes.

Durante tres días los representantes gaditanos han podido atender en el expositor montado en la feria napolitana a responsables y ejecutivos de las grandes compañías del mercado de cruceros, así como a destacados operadores turísticos y agentes del sector.

El evento tiene un carácter bienal y su principal objetivo es poner en contacto a las partes interesadas para conseguir nuevas oportunidades de negocio, convirtiéndose en el punto de encuentro de los agentes, armadores e instituciones relacionados con el sector turístico de cruceros para fomentar su actividad.

J. C. P.

Segundo puente sobre la ría de Vigo

Desde hace meses se barajaba la idea de la posible construcción de un segundo puente sobre la ría de Vigo, ante la sobrecarga habitual de tráfico en el actual puente de Rande.

La idea se ha plasmado ya en proyecto: con una distancia estimada de 1.852 m (la casualidad o no ha querido que sea de una milla marina de longitud), el nuevo puente uniría ambas márgenes de la ría viguesa, entre punta Balea, en la península del Morrazo, y la zona de Alcabre, en Vigo.

El puente se alzaría a unos 80 m de altura sobre el mar para permitir el paso de buques a las áreas portuarias. El tablero estaría diseñado para permitir tres carriles de circulación de automóviles en cada sentido, con una pasarela peatonal acristalada en la parte central y un cajón central bajo la calzada para permitir en el futuro la circulación de un metro ligero, tranvía o similar.

La inversión supondría unos 400 millones de euros y sería un respaldo para el desarrollo económico del margen norte de la ría de Vigo, además de permitir una alternativa al denso tráfico de la actual comunicación por Rande.

A. P. P.



Puerto de Tarragona. (Foto: A. Ortigueira Gil).



MARINA DE PESCA

Bruselas propone un nuevo calendario para negociar cuotas de pesca

La Comisión de la Unión Europea ha hecho pública una comunicación por la que se plantea el desarrollo de un nuevo calendario para las negociaciones de cada año sobre TACs y cuotas pesqueras en el marco comunitario.

A grandes rasgos, en la propuesta se contempla la presentación de una declaración política en el mes de abril sobre las posibilidades de pesca, para comenzar a adoptarse las decisiones tras realizar consultas con todo el sector a partir de otoño. Así, los nuevos reglamentos sobre la regulación de las pesquerías entrarían en vigor en el mes de enero. De ese modo, la comisión pretende quitar presión a unas negociaciones que se celebraban siempre en el último consejo de ministros del año, pretendiéndose disponer de más datos y tiempo para analizar cada uno de los recursos antes de adoptar decisiones.



Pesquero Santiago Apóstol. (Foto: A. Pintos).

La Secretaría General de Pesca Marítima invita al sector pesquero a colaborar en el Plan Estratégico Nacional

La Secretaría General de Pesca Marítima ha invitado a las organizaciones del sector pesquero a colaborar en el Plan Estratégico Nacional, en el cual incluye la estrategia a seguir en materia pesquera durante el periodo de aplicación del nuevo Fondo Europeo de la Pesca 2007-2013.

Este Plan ha sido diseñado por la Secretaría General de Pesca Marítima de acuerdo con las directrices de la Propuesta de Reglamento del Consejo de la Unión Europea por la que se crea el Fondo Europeo de la Pesca.

El Plan Estratégico Nacional, que se encuentra en la última fase de elaboración, incluye la estrategia a seguir en materia pesquera durante el periodo de aplicación, en particular la campaña de 2007, con el objetivo de poder dar las mejores respuesta y solución posibles al problema que está afectando a 215 barcos de la flota española.

Un plan para la pesquería de cerco del golfo de Cádiz

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dispuesto un plan para la pesquería de cerco en el caladero nacional del golfo de Cádiz, que tendrá una vigencia de un año. Las normas de dicho plan serán de aplicación a los buques españoles que ejerciten la pesca de cerco en las aguas exteriores del caladero nacional del golfo de Cádiz, comprendido entre la desembocadura del Guadiana y el meridiano de Punta Marroquí.

J. C. P.

Nuevos helicópteros para el MAPA

La Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, contará con dos nuevos helicópteros de tipo medio para efectuar misiones de inspección, vigilancia y apoyo a la flota pesquera.



Arrastreros en Barcelona. (Foto: A. Ortigueira Gil).

NOTICIARIO

El MAPA señala que para lograr una eficaz vigilancia en materia pesquera y proporcionar asistencia y auxilio a la flota pesquera es imprescindible disponer de una cobertura aérea adecuada con aviones de ala fija y helicópteros, de forma que se puedan rastrear amplias zonas e informar en tiempo real sobre la situación de los caladeros a los centros de operaciones en tierra o a bordo de los patrulleros, así como poder prestar ayuda a los buques pesqueros en caso de emergencia.

Este esfuerzo en medios aéreos se une a otros medios de inspección adquiridos por el MAPA, y a los acuerdos en vigor entre el MAPA y los ministerios de Defensa e Interior para la implicación de la Armada y del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en las labores de control y vigilancia pesquera.

Costera del bonito

La Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), ha dado a conocer la evolución de la costera del bonito en los últimos diez años.

Para este año 2006, las capturas a 21 de septiembre ascendían a un total de 18.873 t, la mejor cifra de los últimos diez años. El desglose por comunidades autónomas es: Vascongadas, 10.171 t; Cantabria, 3.201 t; Asturias, 2.105 t, y Galicia, 3.292 toneladas.

En cuanto a la evolución anual en el periodo citado, hubo un descenso de las 16.162 t de 1997 a las 6.765 t de 2001; a partir de ese año las toneladas capturadas han ido en aumento continuo: el año pasado se alcanzaron 18.119 t, cifra ya inferior a las 18.873 t a 21 de septiembre de este año (que

se incrementará con el cierre real de la campaña en el mes de octubre).

A pesar de este incremento, los profesionales del sector han obtenido menos ingresos por la caída de los precios en lonja y el aumento de los gastos de explotación por la carestía del combustible.

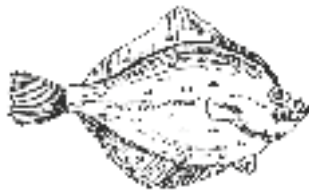
Plan estratégico de acuicultura

El Centro Tecnológico del Mar (CETMAR) ha sido el adjudicatario de la realización del Plan Estratégico de la Acuicultura Marina para todo el territorio nacional.

El CETMAR funciona en régimen de Fundación, en la que participan la Administración Central, la Autonómica y diversas universidades y organismos. Participan en el CETMAR el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Ministerio de Educación y Ciencia, el Ministerio de Sanidad y Consumo, la Junta de Galicia a través de cuatro de sus consejerías, las universidades de La Coruña, Vigo y Santiago de Compostela, el Instituto Español de Oceanografía, el Centro Superior de Investigaciones Científicas y la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas.

El CETMAR realizará con este plan el análisis de la situación actual de la acuicultura para poder detectar sus debilidades y puntos fuertes, y de esa forma diseñar las propuestas para la mejora y desarrollo futuro del sector. Entre las líneas de acción a estudiar está el porvenir del cultivo de algunas especies, que se ha probado sólo en laboratorio y todavía no han dado el salto al sector industrial.

A. P. P.



NÁUTICA

25.^a COPA DEL REY. TROFEO AGUA BRAVA-CAMPER

Entre los días 31 de julio y 6 de agosto del presente año se celebró en la bahía de Palma de Mallorca la vigésimo quinta Copa de S. M. el Rey, con arreglo a cuatro recorridos barlovento-sotavento (dos de 10,5 millas y otros dos de 12,7 millas) y tres recorridos de regata de altura (de 93,5 millas el más largo y 78,8 millas el más corto).

Los primeros puestos en la clasificación general de las diferentes clases fueron los siguientes:

TP52: *Siemens*, al mando de Ian Walter, siendo el armador Eamon Conneely. S. M. el Rey, a la caña del *Bribón*, ocupó el puesto número 18.

OPEN: *Movistar*, patroneado por Pedro Campos, quien es también el armador.

670: *Aquasonic*, mandado por Axel Rodger. Armador Alessandro Ferrari.

600LC: *Valle Romano*, cuyo patrón y armador fue Oliver Góngora

La entrega de premios tuvo lugar el 6 de agosto en el castillo de Bellver, presidida por SS. MM. los Reyes y contando con la asistencia de la Familia Real, la alcaldesa de Palma, el presidente del Real Club Náutico de Palma, el consejero delegado de Antonio Puig, S. A., y el consejero de Camper.

R. de O. y N.





Reunión de compañeros de promoción en la cubierta de vuelo del *Príncipe de Asturias* con motivo de la toma de posesión del mando de la Flota por el almirante Armada Vadillo. De izquierda a derecha: capitanes de navío Forero, Súnico, Monteverde y García Pardo; almirante general Zaragoza; capitanes de navío Pintó, Tapias, Ros y Rouco; almirante Armada, almirante Beltrán y capitanes de navío Arbolí y García Trevijano. (Foto: ORP, Armada).



Cultura Naval

ENTREGA DE LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN» Y «REVISTA GENERAL DE MARINA»

El día 26 de octubre, bajo la presidencia del secretario de Estado de Defensa, Francisco Pardo Piqueras, tuvo lugar en el Museo Naval la entrega de los premios «Virgen del Carmen 2006» y «REVISTA GENERAL DE MARINA 2005». El acto se celebró en el espléndido marco de la «Sala de Arsenales y Construcción Naval Española en el siglo XVIII», debidamente acondicionado para el mayor realce de tan señalada ceremonia.

Tras unas palabras de bienvenida y de apertura del acto por parte del jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Teodoro Leste, hizo un rápido recorrido por la política española de expansión marítima tras la unificación de España llevada a cabo por los Reyes Católicos, finalizando con una semblanza de los distintos premios. Se proce-



CULTURA NAVAL



De izquierda a derecha: jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra, secretario de Estado de Defensa Francisco Pardo Piqueras, jefe del Estado Mayor de la Armada y director del Instituto de Historia y Cultura Naval.



dió a continuación a la proyección de un vídeo sobre la Armada española, y posteriormente a la entrega de premios:

Premios «Virgen del Carmen 2006»:

— Premio *del Mar* (para libros): Luis Delgado Bañón, por su obra *El Navío Príncipe de Asturias. Trafalgar*; y Agustín R. Rodríguez González, Joaquín L. Coello Lillo, Camil Busquets y Vilanova y Albert Campañera y Rovira, por la obra *Los submarinos españoles*.

— Premio *Juventud Marinera*: para alumnos del segundo ciclo de la ESO: repartido entre el alumno Fernando Castillo por su trabajo *La Marina española*, el colegio Nuestra Señora del Pilar de Madrid, y el director del trabajo Gabriel Montalvo.

Para alumnos del primer ciclo de la ESO: repartido entre los alumnos David Toledo Jiménez, José González García y Juan José Cortés Ortiz, por el conjunto de trabajos



presentados; el instituto de enseñanza secundaria Sanje de Alcantarilla (Murcia), y Ángeles Cremades Rodríguez, directora de los trabajos.

— *Diploma de Honor:* Enrique Martínez Ruiz, por su destacada contribución al fomento de los intereses marítimos españoles.

— Premio *Armada* (de pintura): primer premio para José Manuel Fonfría Arnáiz, por su obra *Fragata Álvaro de Bazán (F-101) corriendo un temporal con mar arbolada*. Segundo premio para Juan Ángel Sáiz Manrique por su obra *Hierro n.º 1. Noray*.

— *Accésit* a Julio Gómez Mena, por su obra *Gris amanecer desde el Príncipe de Asturias*, y a Antonio Ribas Jiménez-Alfaro por la obra *Almirante don Juan de Borbón F-102*.





Premios «REVISTA GENERAL DE MARINA 2005»:

— Premio *Álvaro de Bazán*, al contralmirante José Ignacio González-Aller, por su artículo *La vida a bordo en la época de Trafalgar*.

— Premio *Roger de Lauria* al alférez de fragata del Cuerpo de Especialistas Fernando Fernández Fadón, por su artículo *España y el terrorismo islamista: ¿Una respuesta?*

— Premio *Francisco Moreno* al capitán de corbeta Luis Nárdiz González de La Madrid, por su artículo *Captación y retención (C & R): un problema trascendental relacionado con el teorema de Pataki*.

— Premio *Antonio de Oquendo* al capitán de corbeta (RNA) Luis Jar Torre por su artículo *El honor del Capitán Castelo*.

El capitán de navío Luis Delgado dijo unas palabras de agradecimiento en nombre de los galardonados. El acto fue clausurado por el secretario de Estado de Defensa, quien resaltó la labor realizada por la Armada desde

la institución de estos premios, hace ya 67 años. Dio las gracias no sólo a los premiados, sino a todos los participantes por su esfuerzo y colaboración a la difusión de la cultura de defensa. Las autoridades efectuaron una visita a la exposición de las pinturas que optaron a los premios «Virgen del Carmen», y tras una foto con los premiados se ofreció un cóctel a todos los invitados.

Es de destacar la asistencia de numerosas autoridades civiles y militares, entre las que se encontraban S. A. R el infante don Carlos de Borbón-Dos Sicilias, presidente del patronato del Museo; el jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra, miembros del Patronato del Museo Naval, Asociación de Amigos del Museo Naval y de la Liga Naval Española, presidente de la Fundación Letras del Mar, presidente del Club de Amigos de Mar, colaboradores de la REVISTA GENERAL DE MARINA, así como familiares y amigos de los premiados.

A. C. O.

MODELISMO NAVAL. LA COLECCIÓN DE DON JOSÉ BELMONTE RUIZ

Don José Belmonte Ruiz nació en Guadix (Granada) el 15 de noviembre de 1920. De profesión maquinista naval jefe, trabajó en varias actividades relacionadas con la construcción naval, entre las cuales ocupó un puesto destacado del Control de Calidad en la Empresa Nacional Elcano.

En 1993 donó al Museo Naval de San Fernando una colección de modelos de barcos de distintas épocas, en madera de guayacán, compuesta de cuatro series, que abarcan:

- Anterior a la era cristiana.
- De la era cristiana al siglo XIX.
- Embarcaciones de regata y recreo.
- Pequeña historia de la navegación.

Todos los modelos están nominados y anclados sobre peanas de distinto diseño,

también en madera de guayacán, y ubicados en cuatro vitrinas.

Esta colección, de 61 piezas, es única por sus características y la madera con la que están construidas, habiéndose prescindido del torno y otros elementos mecánicos que aconsejaban su empleo dada la extrema dureza de la madera. Tardó unos siete años en su construcción. En el acta de donación de 1993 se estimaba en 30 millones de pesetas el valor de la colección.

Próximo a su 86.º cumpleaños, y aprovechando la visita que efectuó al Museo y a su colección, el Museo Naval de San Fernando quiere reconocer a don José Belmonte esta valiosa donación, que constituye una de las más importantes del Museo.

J. G. M.



Don José Belmonte junto al director del Museo Naval de San Fernando, el coronel de Infantería de Marina Juan González Moro.

EL SANTÍSIMA TRINIDAD EN MÁLAGA

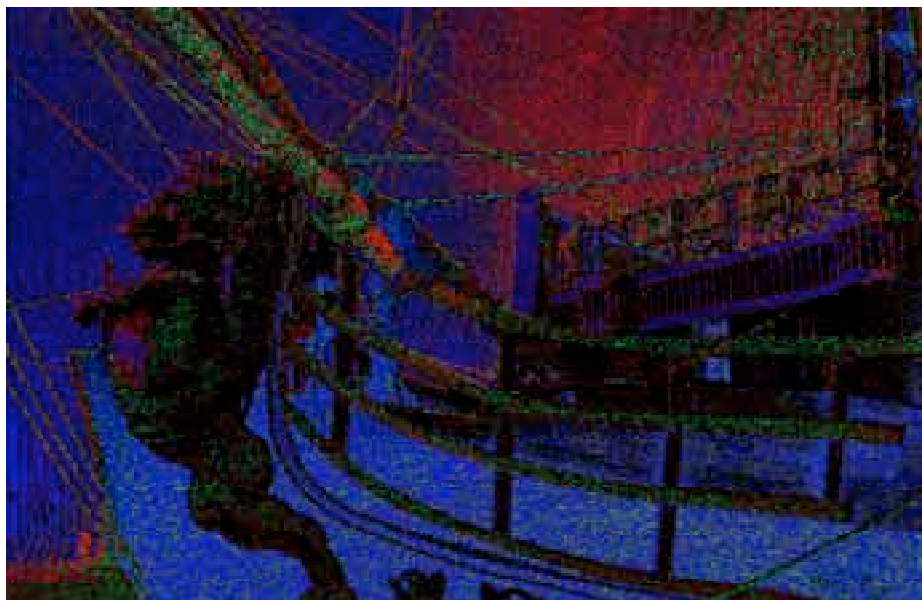
Doscientos años después de su hundimiento en la batalla de Trafalgar, el *Santísima Trinidad* vuelve a navegar, como si renaciera para asombrar a los que le ven nuevamente surcando los mares. El que fuera el navío más poderosamente artillado de la flota española y del mundo entero, con sus 140 cañones de diversos tipos, muestra su arquitectura sorprendente en el muelle del puerto malagueño.

Un joven matrimonio de Málaga, en una tertulia nocturna con unos amigos, decidió acometer la enorme tarea de dar nueva vida a un mito siempre recordado por los aficionados a las cosas de la mar, y pusieron sobre la mesa tres millones de euros para acometer la hazaña. Compraron el casco de un mercante destinado al desguace, y sobre esa base comenzaron a construir en un astillero de Vigo lo que andando el tiempo, y con ese fuerte desembolso, se fue perfilando como el *Santísima Trinidad*. Así, dos centurias después de hundirse en aguas del Estrecho

cuando los ingleses lo remolcaban hacia Gibraltar como trofeo de victoria, volvía a reflejarse en las aguas su poderosa figura. Posteriormente lo remolcaron a Algeciras, donde se remató la construcción.

El barco posee la belleza de aquellas legendarias fortalezas flotantes, donde hombres de hierro luchaban en barcos de madera, con todo el valor que a las generaciones actuales sólo nos está permitido adivinar por los relatos de Luis Delgado Bañón o de Patrick O'Brian. Se ha tenido especial interés en reproducir las tallas que embellecen la popa del navío, con sus galerías y faroles popeles. También la proa, con el león rampante en el tajamar, sosteniendo el bauprés a sus espaldas, presenta una estampa de fortaleza no exenta de gracia.

Estando destinado a ser un establecimiento de hostelería, el barco ha tenido que sacrificar su interior, pero se ha realizado una labor bastante aceptable. En el alcázar se ha montado un restaurante de alta cocina,





mostrando por las cristaleras de sus ventanas el agua del puerto, donde se reflejan sus primorosas tallas. En la cubierta principal hay un café, desde donde se divisa un panorama bélico por demás, con los tres palos sosteniendo las vergas y velas aferradas y la imitación de sus cañones.

En la cubierta siguiente, se ha montado una bodega donde degustar un variado tapeo y los vinos más selectos para los que gusten tomar unas copas sintiendo bajo sus pies el balanceo de la nave. Y bajando más hacia las entrañas del buque, se encontrará próximamente un pequeño museo donde se expondrán cuadros, uniformes y armas de la época de Trafalgar.

Bien es verdad que los entendidos en temas navales no le dan su aprobación total, pues, aunque se ha realizado una copia lo más fidedigna posible, los eruditos en la materia están muy lejos de aceptar que sea una reproducción de los navíos que Gautier y Romero Landa diseñaran, y le ponen serios reparos a la arboladura y aspecto de los costados. Pero

teniendo en cuenta el destino que se le va a dar, se puede considerar un buen ejemplo para que nosotros y nuestros hijos nos hagamos una idea de lo que fue aquel navío, orgullo de los españoles de entonces... y de ahora.

Llegó a Málaga remolcado, pues no tiene equipo propulsor, aunque cuenta con las autorizaciones de Marina Mercante para navegar a vela; pero como decimos, no será ese su cometido. Por cierto que durante la singladura desde Algeciras a Málaga, sufrió la rotura del bauprés. No parecen sentarle bien a ese barco las travesías por aguas de Punta Europa y cercanías.

Es un aliciente más con el que contará el puerto de Málaga cuando finalice la transformación en marcha, y junto al nuevo muelle repleto de palmeras, el espíritu del legendario navío rememorará el paisaje habanero donde sus cuadernas de maderas nobles se fueron cubriendo de otras recias y con perfumes orientales que le dieron su particular belleza.

(Texto y fotos: R. F. D. N.).

CULTURA NAVAL

EXPOSICIÓN DE PINTURA «VIRGEN DEL CARMEN 2006»

Del 9 al 29 de octubre de 2006, se celebró en el vestíbulo del Museo Naval de Madrid la exposición de los cuadros premiados y seleccionados en el concurso de pintura de la Armada «Virgen del Carmen 2006». En total se exhibieron once cuadros, entre los que se encontraban los dos premiados, dos accésit y otros siete elegidos por el jurado calificador.

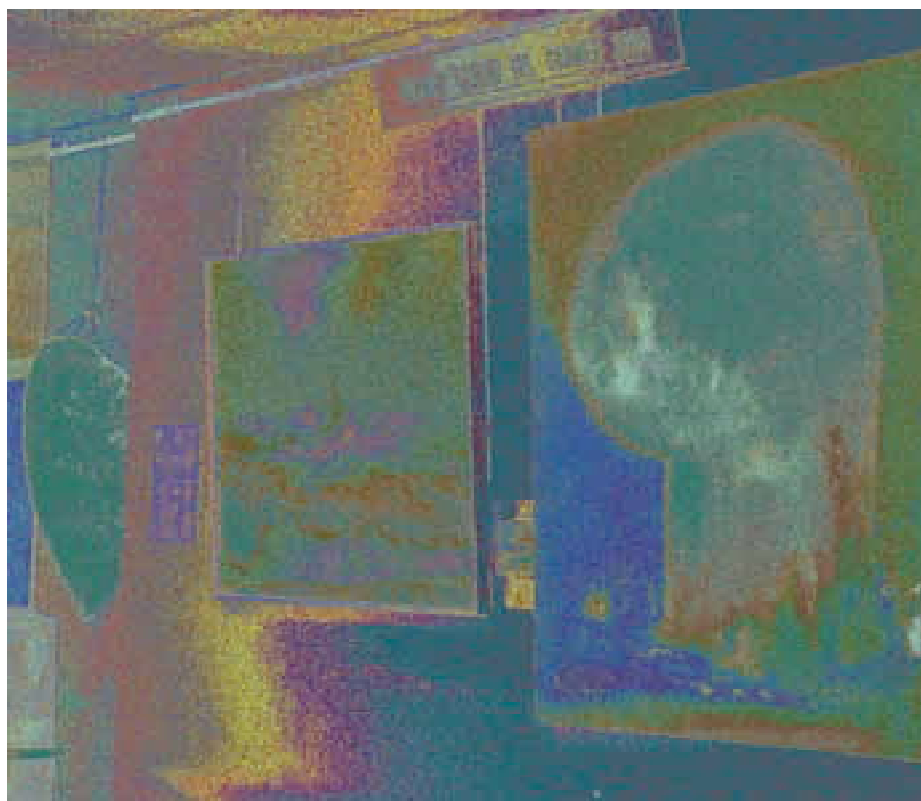
Los dos ganadores de los premios de la presente edición fueron los pintores:

— José Manuel Fonfría Arnáiz, ganador del primer premio, dotado con 5.000 euros, por el cuadro *Fragata Álvaro de Bazán*

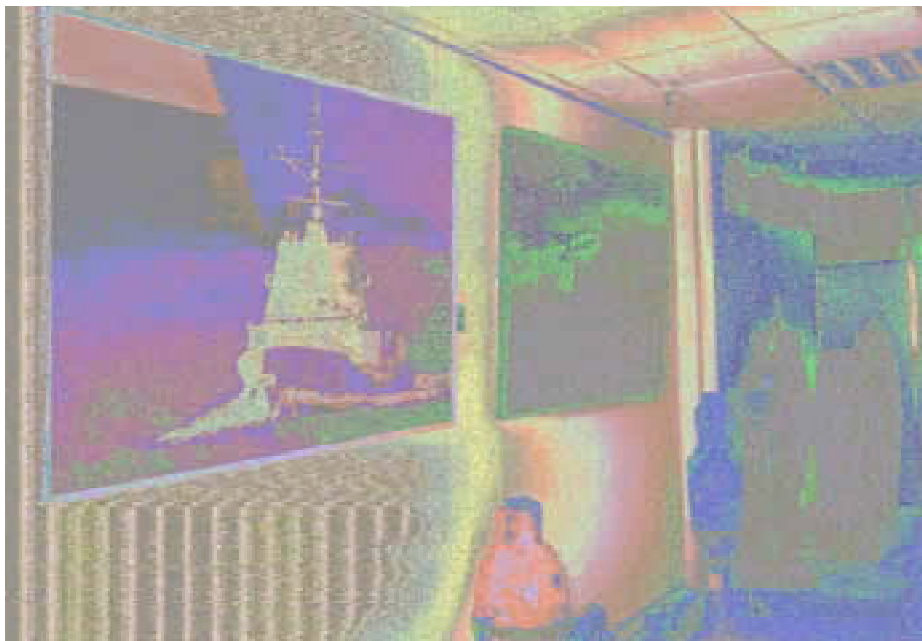
(F-101) *corriendo un temporal con mar arbolada*. Es un óleo sobre lienzo de 81 x 116 cm, que al centro presenta a la fragata vista por su costado de babor luchando contra el fuerte oleaje.

— Juan Ángel Sáiz Manrique, ganador del segundo premio, dotado con 3.500 euros, por la obra *Hierro n.º 1. Noray*. Se trata de una técnica mixta de 120 x 120 cm, en la que la imagen de un noray en primer plano llena casi totalmente la superficie del cuadro.

También se concedieron dos *accésit* sin dotación económica a los siguientes pintores:



Exposición de pintura «Virgen del Carmen 2006», primer y segundo premios.
(Foto: M. González Fernández).



Exposición de pintura «Virgen del Carmen 2006», accésits.
(Foto: M. González Fernández).

— Julio Gómez Mena, por su óleo sobre tabla de 114 x 162 cm *Gris amanecer desde el Príncipe de Asturias*, que presenta dos *Harrier* en primer plano sobre la cubierta del portaaviones *Príncipe de Asturias* y escoltas en el último plano.

— Antonio Ribas Jiménez-Alfaro, por el cuadro *Almirante Don Juan de Borbón (F-102)*. Acrílico y óleo sobre lienzo de 114 x 162 cm, en el que hacia el centro aparece la fragata *Juan de Borbón* vista por la amura de babor, tras la que se puede identificar una repetición de su propia imagen en mayores dimensiones.

Esta edición de los Premios de Pintura «Virgen del Carmen», la sexta desde que el concurso comenzó su andadura en el año 2001, reunió una importante cantidad de obras, muchas de ellas de excelente calidad, que dificultó la labor de los componentes del jurado a la hora de conceder los premios y

seleccionar los cuadros a exponer. Es de destacar la variedad de técnicas y estilos de las obras presentadas, en las que había óleos, acuarelas, acrílicas, dibujos y técnicas mixtas, sobre lienzo, madera o papel, siempre con la mar y su entorno como factor común.

El jurado, presidido por el contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval Teodoro de Leste Contreras, estuvo formado por Francisco Portela Sandoval, ex decano de la Facultad de Historia del Arte de la Universidad Complutense de Madrid, Rosa Garcerán Piqueras, ex decana de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Complutense de Madrid, Jesús Cantera Montenegro, profesor titular del departamento de Historia del Arte II (Moderno) de la Universidad Complutense de Madrid, y Marcelino González Fernández, capitán de navío y pintor.

M. G. F.

LA SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE VISITÓ EL MUSEO NAVAL

Tras haber efectuado en la tarde del pasado 10 de octubre una visita al Palacio-Museo «Don Álvaro de Bazán», en El Viso del Marqués (Ciudad Real), al día siguiente, 11 de octubre, una importante delegación de la Asociación Colombina Onubense, encabezada por su presidente José María Segovia Azcárate, realizó una visita al Museo Naval de Madrid.

Acompañaron a los visitantes algunos almirantes que habían sido presidentes honorarios de la Asociación, entre ellos el almirante Miguel Molinero Fernández, y el que hasta hace poco tiempo fue almirante de la Flota, Ángel Tello Valero, que había sido el promotor y enlace de dicha visita.

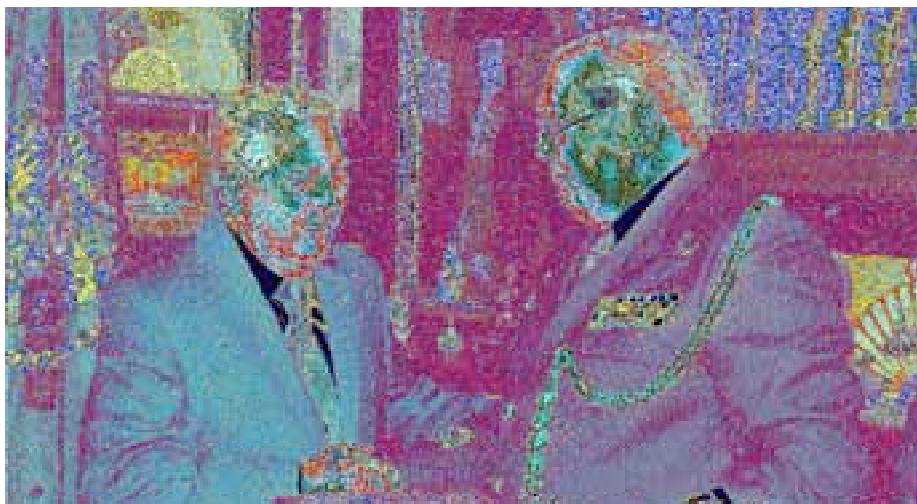
Tras haber sido recibidos por el almirante Teodoro de Leste Contreras, director del Museo, que les dio la bienvenida, los visitantes llevaron a cabo un recorrido por las salas de exposición del Museo Naval repartidos en dos grupos. Mientras un grupo efectuaba la visita cronológica de la exposición permanente desde el siglo XVI hasta nuestros días, guiado por el almirante-director, el otro grupo, guiado por el capitán de navío Marcelino González Fernández, subdirector del Museo,

recorría con detalle la exposición temporal dedicada a Cristóbal Colón en el V Centenario de su muerte, que el Museo presentó desde principios de mayo hasta finales de octubre pasado, bajo el título «Cristóbal Colón y el mito colombino».

Una vez realizada la visita, en la Sala del Patronato hubo unas palabras de agradecimiento e intercambios de recuerdos, y se repartieron entre los asistentes catálogos editados por el Museo con motivo de la antes citada exposición dedicada a Colón. El acto finalizó con una copa de vino español presidida por el almirante jefe de Personal, Rafael Lapique Dobarro, en representación de AJEMA.

Fue una visita desarrollada en un ambiente muy cordial, que ató lazos de amistad entre la Sociedad Colombina y el Museo. Para ésta fue un brillante colofón de las actividades que durante el año 2006 llevó a cabo con motivo de la conmemoración de la muerte de Colón, y para el Museo fue un anticipado broche de oro del cierre de la exposición colombina, que tuvo lugar el pasado 31 de octubre.

M. G. F.



(Foto: M. González Fernández).



El pasado viernes día 22 de septiembre, tuvieron lugar los actos conmemorativos del XXV aniversario del nombramiento como oficiales, el 16 de julio de 1981, de los componentes de las promociones 381 del Cuerpo General, 111 de Infantería de Marina, 31 de Máquinas, 56 de Intendencia, así como de los componentes de las promociones de los Cuerpos Militares de Sanidad, Jurídico y de Intervención.

Después de la Santa Misa dio comienzo el acto castrense, comenzando con el canto de la *Salve Marinera*, para continuar con el homenaje a los caídos por la Patria y renovación del juramento a la bandera de cada uno de los asistentes de la promoción de aquel año, acompañados por el que fue su comandante de brigada durante su Período de formación, el vicealmirante Julio Blázquez.

Durante la ceremonia, el representante de la promoción, capitán de fragata Antonio Sánchez Godínez, recordó muy sentidamente





a sus compañeros desaparecidos y a aquellos que no pudieron asistir por estar cumpliendo con su compromiso de servir a España: «...Algunos de nuestros compañeros, Juan Nieto, Nene Silva, Manolo Leichará, Manolo Villamar, Fernando Pita Díaz, asisten hoy a estos actos desde las estrellas, donde la Virgen del Carmen ha decidido llevarles a buen puerto... otros compañeros no han podido estar con nosotros por circunstancias familiares o por necesidades del servicio.... hacia ellos mandamos nuestro saludo y un fuerte abrazo, esperando poder encontrarnos muy pronto».

Tras la alocución del capitán de fragata Antonio Sánchez Godínez, el comandante-director, José Luis Urcelay Verdugo, agradeció el gesto de la promoción de compartir y revivir tan destacados momentos con la dotación de la Escuela Naval Militar, y destacó que «este acto es una gran lección para nuestros alumnos, entre los que algunos reconocéis a vuestros hijos. Damas y caballeros alumnos, fijaos en los oficiales que tenéis ante vosotros y aprended de ellos».

El comandante-director también manifestó el agradecimiento a los familiares que les acompañaban, y muy especialmente a las esposas de aquéllos, a las que agradeció su apoyo, sacrificio y entrega.

Igualmente, tuvo lugar el emotivo acto en el que los familiares de los integrantes de las promociones que celebraban su aniversario pudieron pasar a besar la Bandera. A continuación se cantó el himno de la Armada, finalizando la secuencia de actos con el desfile del batallón de alumnos.

Una vez concluidos éstos, tuvo lugar un vino de honor en el Casino de Alumnos «Almirante Bonifaz», al que asistieron los componentes de la brigada de 1981 y sus familiares, acompañados por oficiales y alumnos de la Escuela Naval Militar de Marín.

Al atardecer se celebró en el Casino de Alumnos una animada cena-baile para los componentes de la Brigada XXV.

(O. R. P. Escuela Naval Militar).

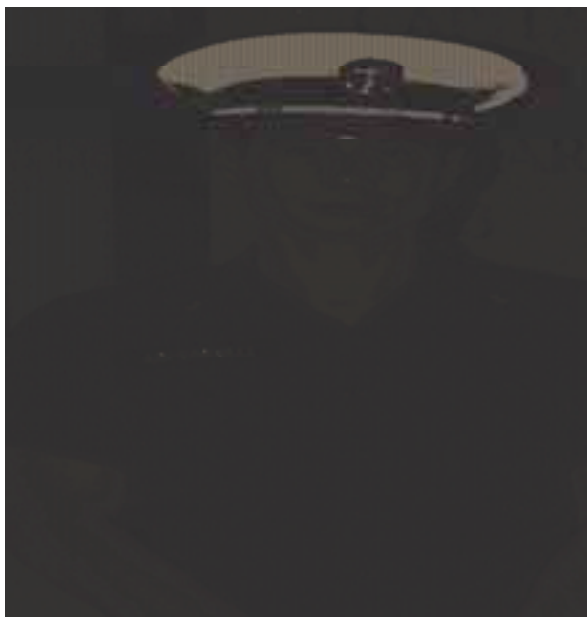
Alumnos de Annápolis en la Escuela Naval Militar

Alumnos de la Marina de los Estados Unidos amplían sus estudios durante el presente año académico en la Escuela Naval de Marín. Dos alumnos de origen norteamericano cursan un cuatrimestre en estas instalaciones de enseñanza de la Armada española. Ambos están en los últimos años de su formación como futuros oficiales de la Armada norteamericana, y durante su estancia en la Escuela adquirirán conocimientos sobre táctica, navegación y electrónica que les serán muy útiles a bordo de cualquiera de los buques de la Flota de su país de origen. A su vez, alumnos de esta escuela están en la USNA (United States Naval Academy) de Annápolis en Meryland (Estados Unidos) cursando asignaturas equivalentes.

De la misma manera, cuatro alumnos españoles han realizado el viaje de formación de fin de curso en las lanchas de instrucción de la academia naval americana, y otros dos han efectuado un curso de Liderazgo en la academia de los *marines* de Quantico. Por su parte siete alumnos americanos se integraron con nuestros alumnos de cuarto curso que se encontraban realizando el viaje de instrucción a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*.

Alumnos de la Marina británica también han pasado una temporada en la Escuela Naval de Marín participando en diferentes actividades. Por su parte, un grupo de alumnos de la Escuela Naval de Marín han hecho cursos de perfeccionamiento de la lengua inglesa en el Reino Unido.

Durante los meses de junio y julio estos intercambios se intensifican. Buques de la VI Flota norteamericana, el portahelicópteros



Jean D'Arc de la Marina francesa, el buque escuela de la Armada chilena *Esmeralda* y el buque escuela *Brasil* de la Armada brasileña son algunos de los destinos de intercambio habituales para nuestros alumnos.

La presencia de estos estudiantes extranjeros entre nosotros es posible gracias a un marco de intercambio y colaboración entre escuelas navales de países amigos y aliados para reforzar, aún más si cabe, los tradicionales vínculos de amistad y cooperación.

La experiencia acumulada años atrás en materia de intercambio de alumnos aconseja ampliar y continuar este tipo de experiencias académicas, debido a los excelentes resultados alcanzados hasta ahora y a la alta satisfacción mostrada por los participantes en estos programas.

(O. R. P. Escuela Naval Militar).

Actividades socioculturales del Comité Permanente Hispano-Norteamericano

El Comité Permanente Hispano-Norteamericano (CPHN) se encarga, desde el inicio de las relaciones con los Estados Unidos de Norteamérica, y en concreto desde el establecimiento de los diferentes Convenios de Cooperación desde 1954, de actuar como órgano coordinador para el estudio y resolución de cuantas cuestiones se planteen en la interpretación y aplicación efectiva de dichos convenios.

Una de las misiones asignadas a dicho comité, aparte del tratamiento eficaz y rápido de los problemas que puedan suscitarse, es fomentar la cooperación para la defensa en los asuntos competencia del Convenio de Cooperación de 1988, revisado por el Protocolo de Enmienda de 2002 y actualmente en vigor.

Para facilitar las misiones encomendadas se llevan a cabo determinadas actividades socioculturales a fin reforzar con los miembros norteamericanos del Comité la confianza y entendimiento convenientes para una mejor

relación de trabajo. En este contexto, se han llevado a cabo las siguientes actividades:

— Visita al Museo del Ejército del Aire de Cuatro Vientos el día 25 de mayo.

— Visita a Toledo el 8 de junio, para mostrar a nuestros compañeros norteamericanos uno de los centros culturales más importantes en la historia de España.

— Imposición de condecoraciones, el 31 de mayo, al personal de la Sección norteamericana del CPHN que cesa en el destino, en reconocimiento de la labor efectuada.

Preside actualmente la sección española del CPHN el contralmirante Francisco Hernández Moreno, y el embajador Ignacio Carvajal Gárate desempeña el cargo de Vicepresidente. El coronel USAF, Ulysses S. Rhodes Jr., ocupa el cargo de presidente de la sección norteamericana.



IV Seminario de Gestión de Procesos

Entre los días 2 y 6 de octubre pasados tuvo lugar en la Escuela de Guerra Naval el IV Seminario de Gestión por Procesos. El Seminario fue liderado por el Equipo de Implantación de Procesos de la División de Planes del EMA con la colaboración de la consultora SOLUZIONA. Asistieron un total de 16 oficiales representantes de las diferentes autoridades de la Fuerza, del Apoyo a la Fuerza y del Cuartel General, con la mayor participación de los celebrados hasta el momento.

El Seminario, tras sentar las bases teóricas sobre las que se sustenta la Gestión por Procesos, se enfocó a su aplicación práctica en la Armada, detallando el grado de avance en la identificación, modelado y ejecución de los Procesos Fundamentales y de Trabajo que los desarrollan.

El Seminario fue clausurado por el contralmirante Juan Francisco Martínez Núñez, jefe de la División de Planes del EMA, que resaltó el interés de la Armada en el desarrollo e implantación de la Gestión por Procesos como el modelo en el que va a basar una parte importante de su actividad, y la necesidad, por tanto, de intensificar su difusión en toda la estructura de la Armada mediante actividades como este Seminario, con el que se aumenta el número de oficiales que la conozcan y utilicen para lograr una mayor penetración en la Organización.

(O. R. P. E. de G. N.).



Inauguración en la Escuela de Suboficiales de la Armada del curso 2006/2007

El pasado día 4 de septiembre de 2006 tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales de la Armada el acto de inauguración del Curso Académico 2006/2007 de formación, correspondiente al primer año de estudios del 70 Curso de Acceso a la Escala de Suboficiales de la Armada.

El citado acto académico tuvo lugar a las 1300 horas en el Salón de Actos del Tercio de Armada, lugar que provisionalmente utiliza la Escuela de Suboficiales para agrupar a cursos tan numerosos, pues está compuesto por un total de 193 alumnos (26 del Cuerpo de Infantería de Marina y 167 de las diferentes especialidades del Cuerpo de Especialistas de la Armada).

Abrió la presentación el comandante director, capitán de navío Jesús Bernal García, dando la bienvenida a los nuevos caballeros y damas alumnos, citando a continuación, a modo general, las normas más relevantes sobre el régimen interior de la Escuela y superación del curso académico, exhortando a los presentes a hacer un gran esfuerzo para así optimizar su rendimiento escolar.

A continuación, el subdirector y jefe de estudios, capitán de fragata Francisco Javier Bugatto Nieto, expuso una presentación sobre el actual plan de estudios, vigente en su tercer año desde su aprobación en octubre de 2003.

Una vez finalizada la exposición del plan de estudios, el jefe de estudios dio paso a los



diferentes directores de departamento para que expusieran el organigrama y funcionamiento de los siguientes departamentos de la jefatura de estudios: Departamento de Instrucción y Adiestramiento, Departamento de Conocimientos Científicos, Navales y Militares y Departamento de Conocimientos Técnicos y Humanísticos, dando por finalizado el acto.

J. B. G.

Conferencia «Victorias españolas en la mar» en el Centro Cultural de los Ejércitos de Madrid

El pasado 5 de octubre, en el salón de actos del Casino Militar de Madrid, impartió una interesante conferencia, bajo el título «Victorias españolas en la mar», Agustín R. Rodríguez González, doctor en Historia y profesor de la Universidad San Pablo-CEU, bien conocido por nuestros lectores al ser uno de los más brillantes y veteranos colaboradores de nuestra REVISTA y autor de más de veinte libros sobre nuestro pasado naval, campo en el que está reconocido como uno de los mejores especialistas.

El conferenciante expuso ante el numeroso público asistente las principales batallas y combates navales en los que la victoria sonrió a los marinos españoles frente a ingleses, franceses, turcos o argelinos, replicando con argumentos bien documentados a las manipulaciones que otros historiadores y novelistas, sobre todo anglosajones, hacen de nuestro pasado naval. De haber sido como ellos lo presentan, no se concibe que España pudiera

crear y mantener durante cuatro siglos el mayor imperio oceánico de la Historia.

La conferencia «Victorias españolas en la mar» está encuadrada en el Ciclo Cultural de Otoño 2006 del Casino Militar, al que en esta ocasión el vocal de cultura, coronel Eladio Baldovín, ha dado un especial toque naval, pues a la conferencia reseñada le siguió el día 19 de octubre un coloquio sobre «El presente y el futuro en la Armada», con presentaciones efectuadas por el vicealmirante Julio Albert y el contralmirante Juan Martínez Núñez, y para los próximos meses están programadas: «Naufragios en la Carrera de Indias y sus tesoros», a cargo de Juan Manuel Gracia, el día 23 de noviembre; «La Marina y el factor naval en la Guerra de la Independencia», a cargo de Mariano y Juan Ferragut, el 30 de noviembre, y «La música en la Armada», por Antonio Mena, el 14 de diciembre.

M. J. F.



Imposición de condecoraciones en el Cuartel General de la Armada

El pasado 6 de octubre se celebró en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada el acto de imposición de condecoraciones concedidas el pasado 24 de junio con ocasión de la onomástica de S. M. el Rey.

La ceremonia fue presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, acompañado de almirantes y generales, comisiones de oficiales, suboficiales, marinería y personal civil al servicio de la Armada, así como por familiares y amigos de los condecorados.

El AJEMA impuso la Gran Cruz del Mérito Naval a los generales y almirantes que habían sido distinguidos con dicha condecoración: entre ellos, el teniente general del Ejército del Aire Carlos Gómez Arruche, jefe del Mando Aéreo y ex director general de la Guardia Civil; el general de división Juan A. Chicharro, comandante general de la Infantería de Marina, y el vicealmirante Jorge

Rosety, director de Gestión de Personal de la Armada. A continuación fue impuesta la Cruz del Mérito Naval a los premiados con dicha recompensa, entre los que se encontraban los capitanes de navío Mariano Juan y Ferragut, anterior director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, y Jacques de Solms, del Estado Mayor de la Marina francesa y diplomado del Curso de Guerra en España.

El teniente general Gómez Arruche pronunció, en nombre de los condecorados, unas palabras de agradecimiento que fueron contestadas por el jefe del Estado Mayor de la Armada, quien clausuró el acto. Seguidamente en ese mismo regio salón —decorado con óleos sobre lienzo de Álvaro Alcalá-Galiano, conde del Real Aprecio, pintados hacia 1928-1929— se sirvió un vino a los asistentes.

J. J.



Ascensos y nombramientos



Ángel Sande Cortizo, ascendido a almirante, continúa como subdirector general de Planificación/Control de la Dirección General de Infraestructura.



Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río, ascendido a almirante, es nombrado Almirante de Acción Marítima.



José M.ª Treviño Ruiz, ascendido a almirante, pasa a ocupar el cargo de representante militar de España en la OTAN.



Engalanado de la fragata *Blas de Lezo* durante la revista naval de Portsmouth celebrada en junio de 2005. (Foto: A. Ugarte).



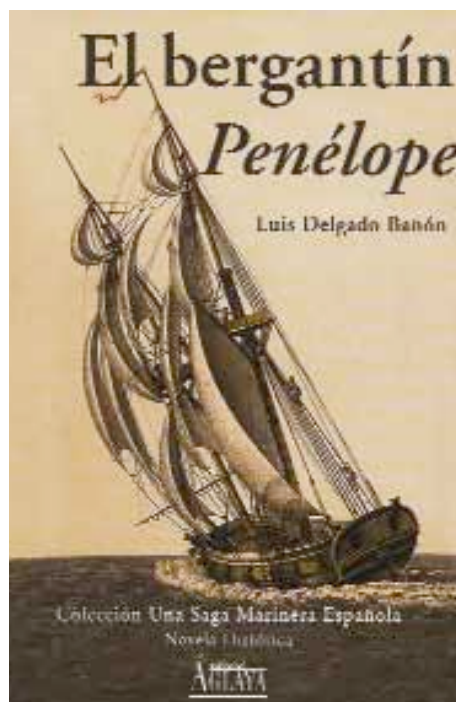
LIBROS

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El Bergantín Penélope*.— Colección «Una saga marinera española». Tomo 10. Editorial Aglaya; Cartagena 2006; 340 páginas.

Todo el impulso creativo, y desde el trasfondo de su profundo conocimiento histórico, vuelve a hacerse presente en esta nueva entrega de la «Saga Marinera» de Luis Delgado, que sigue cumpliendo años y singladuras siempre a rumbo de la calidad literaria y la solvencia histórica.

En este nuevo libro de la serie, *El bergantín Penélope*, se produce ya un decisivo relevo generacional que el autor conduce con buen ritmo y acierto. Un tercer Leñanza, que ha heredado de sus antecesores el amor a la mar y el fervor patrio, es ahora el protagonista del nuevo relato, que mantiene las constantes de interés y atención de los anteriores. Porque uno de los indudables méritos de Delgado Bañón es que nunca «se le van» los personajes de la mano.

La habilidad creativa del autor consigue que la acción, que en este



caso transcurre en un periodo de entreguerras, no pierda su capacidad de interesar, a pesar de que no halla grandes combates navales de por medio. Ha pasado el combate de Trafalgar y aún no se producido el estallido del 2 de mayo que abrirá nuevos surcos de una historia naval de signo diferente al de etapas anteriores, pero este *intermezzo* le permite el manejo sociológico de una serie de personajes, Gravina, Escaño, Moreno, Apodaca..., cuyos papeles fueron de primera magnitud en el acontecer naval español.

Nuestro prolífico autor incorpora el *Penélope* a la amplia nómina de gale-ras, cañoneras flotantes, corbetas, fragatas y navíos, que conforman la serie en su protagonismo material, mientras que el humano se renueva y enriquece con relevos e incorporaciones. Se asegura por tanto una continuidad histórica que a buen seguro alcanzará el más favorable eco en las próximas entregas de tan apasionante y sugestiva serie.

J. C. P.

ESTRADA JIMÉNEZ, Rafael: *El edificio del Ministerio de Marina (El Cuartel General de la Armada)*.—Quirón Ediciones. Valladolid 2006; 303 páginas; ilustraciones.

Los edificios emblemáticos de gestión estatal suelen estar estrechamente vinculados al quehacer del hombre que en el mismo desarrolla sus funciones o consagra su actividad. No es extraño pues que el coronel de Intendencia de la Armada Rafael Estrada se haya dejado impregnar de la obra material y del espíritu que le insufla el antiguo Ministerio de Marina, hoy Cuartel General de la Armada, y haya logrado este espléndido libro sobre el mismo, que vivió desde dentro durante muchos años.

Constituye éste, por tantas razones, atrayente inmueble, un notable eslabón en la cadena del valioso patrimonio arquitectónico español, que engrandece desde su espléndida fachada cualquier visión exterior y en su interior se convierte en un referente puntual de historia y arte que Estrada ha sabido plas-mar admirablemente en un bien estructurado planteamiento del edificio y «su circunstancias».

Con un excelente aporte investigador y utilizando material de primera mano, el libro contempla las diversas y no siempre fáciles vicisitudes de la construcción, los contratiempos administrativos fruto de la política del momento y la crónica de su inauguración, con referencias a los ministros que la impulsaron. Un relato ajustado y correcto, de fácil lectura y notable claridad expositiva.

Como es lógico y por el propio tratamiento del libro, son abundantes sus datos técnicos, desde la descripción general del edificio hasta las grandes

obras realizadas en el mismo, con sus diversas restauraciones y acondicionamientos, siendo muy interesante y atractivo el estudio de la cristalería sobre la escalera monumental y patio del Museo Naval.

Si de la lectura del texto el lector adquiere un conocimiento exacto y puntual de la dimensión del proyecto y alcance de su realización, las espléndidas ilustraciones que se contemplan y la pulcritud y buen gusto de la edición hacen de este libro un instrumento indispensable en sus raíces arquitectónicas y un valioso intérprete del papel que la Armada ha jugado desde dentro de sus mediáticos muros.

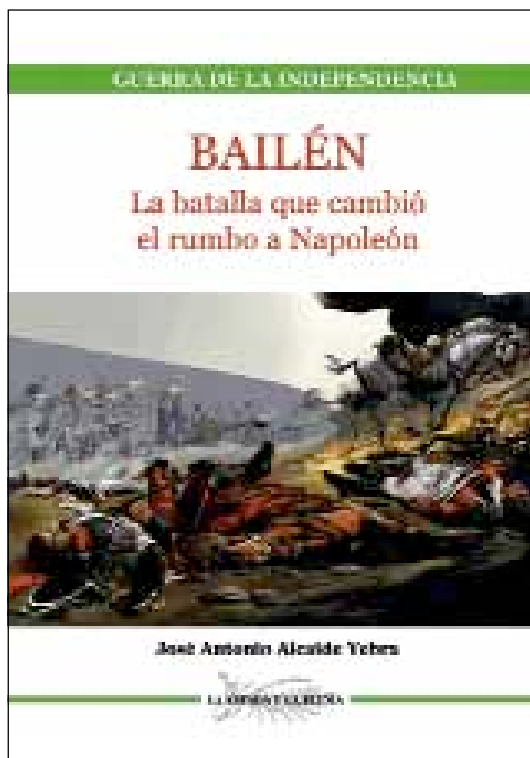
J. C. P.



ALCAIDE YEBRA, José Antonio: ***Bailén. La batalla que cambió el rumbo a Napoleón.***—La Espada y la Pluma. Ilustraciones en blanco y negro y color. Páginas 48/64. ISBN: 84-933793-0-3. 2005; 15 euros (edición normal); 18 euros (edición especial).

Dentro de la colección «Guerra de la Independencia», la Editorial La Espada y la Pluma publica este libro sobre la batalla más famosa sobre nuestra Guerra de la Independencia, en la que las tropas francesas, mandadas por el general Dupont, fueron derrotadas por el general Castaños, produciéndose la evacuación de la zona de Andalucía y la marcha de José Bonaparte de Madrid, trasladándose a Miranda del Ebro. Esta fecha de 19 de julio de 1808 es el comienzo del ocaso de Napoleón.

Y así nos lo relata José Antonio Alcaide Yebra, desapasionadamente y buscando la verdad de unos hechos que durante siglos han servido de propaganda para ambos ejércitos, mostrando una visión clara y, ante todo, divulgativa de los hechos ocurridos entre mayo y julio del año 1808.



Aparecen en la obra fotos de reconstrucciones históricas y láminas en las que se recrean las más interesantes acciones de la batalla, y en las que podemos apreciar los uniformes de la época, no en vano el autor es ponente de uniformología, vexilología y poliorcética en el Instituto de Historia y Cultura Militar, del que ha obtenido valiosos documentos de esta época napoleónica, que han dado como resultado el libro que comentamos.

También destacar que por primera vez en una obra de estas características se ha empleado la más moderna tecnología informática para la confección de mapas, además de otros digitales facilitados por el Ejército español.

A. A. R.

ORTE LLEDÓ, Alberto: *El Jefe de Escuadra Antonio de Ulloa y la Flota de Nueva España. 1776-1778*. — Edita Fundación Alvargonzález, Gijón 2006; (ISBN: 84-611-1340-3); 170 páginas; ilustraciones.

Escasean las obras tan redondas como la que ahora tenemos el placer de presentar y recomendar a nuestros lectores. Pues hay que tener maestría para en tan escaso espacio (170 páginas) dar cuenta detallada sobre aspectos poco conocidos, aunque importantes, de episodios y personajes punteros de nuestro pasado naval, analizados desde el punto de vista rigurosamente histórico y científico. Y todo ello entreteniéndolo e ilustrando al lector, tal como lo consigue la obra *El Jefe de Escuadra Antonio de Ulloa y la Flota de Nueva España. 1776-1778*, del contralmirante Alberto Orte Lledó, antiguo director del Real Instituto y Observatorio de la Armada y presidente de la Comisión de la Hora de la Unión Astronómica Internacional.

Antonio de Ulloa es uno de los científicos más destacados de la Real Armada de la Ilustración. Es bien conocido por su designación cuando tenía

19 años, junto con el también guardia marina Jorge Juan, para formar parte de la comisión científica organizada por el rey de Francia para la medición del arco de meridiano en las inmediaciones del ecuador, en la América española meridional. A él también se le deben el descubrimiento del platino como cuerpo simple, el establecimiento en Madrid de los gabinetes de Historia Natural y Metalurgia; proyectó el canal de navegación y riego de Castilla la Vieja y dirigió su construcción hasta dejarlo navegable; avanzó en los primeros conocimientos de la electricidad y el magnetismo artificial y legó un buen número de obras escritas sobre astronomía, temas científicos y otros sobre la América hispana.

En la obra que presentamos se aportan nuevos hechos, nuevos documentos y nuevas reflexiones en torno a las dos principales facetas de Ulloa: la de marino y la de astrónomo. Pero hay que destacar su auténtica vocación profesional: la de marino. A los 13 años quiso entrar en la Compañía de Guardiasmarinas de Cádiz, y no habiendo en aquella ocasión plaza se embarcó como «aventurero» en la Escuadra de Galeones que partía hacia las Antillas. A su regreso, dos años después, tras el correspondiente examen, sentó plaza de guardia marina. Estuvo 31 años apenas sin navegar —si exceptuamos un viaje a América de capitán de navío— y en 1776, tenía 60 años, siendo jefe de Escuadra, solicitó el mando de la que sería la última Flota de Nueva España, en vísperas a que Carlos III decretase la libertad de comercio con el Nuevo Mundo.

La obra del almirante Orte se centra preferentemente en los avatares de la navegación, en especial la del dilatado tornaviaje de los 17 navíos que transportaron a Cádiz riquezas de un valor inmenso, cuya valoración oficial rozaba los 22 millones de pesos. Su relato nos permite seguir al detalle las incidencias de la navegación, desmenuzando las distintas causas de su retraso y desvelando el secreto de su extraña derrota.



En la segunda parte de la obra, el lector tendrá ocasión de conocer con algún detalle —enmarcado en la actualidad astronómica de la época— la observación, en la tarde del día de San Juan de 1778, de aquel célebre eclipse solar desde el navío *Santiago*, alias *El España*.

Como material anexo se acompañan transcripciones de los documentos originales más relevantes relacionados con el tornaviaje, así como otros relacionados sobre la posición del «punto luminoso» descubierto y dado a conocer por Ulloa a la comunidad científica internacional de la época.

Por último, nuestro reconocimiento a la Fundación Alvargonzález de Gijón, y a su presidente, don Juan Alvargonzález, por la edición de esta importante obra, un eslabón más de su dilatada y fecunda labor en pro de la Armada y su historia.

M. J. F.

GARAT OJEDA, Miguel Ángel: ***El retorno de la Resolución***. — Edición del autor. (ISBN: 84-611-1931-2). Madrid, 2006; 310 páginas; ilustraciones; PVP: 18 euros. (Para adquirir el libro, Librería Náutica Robinson (Madrid) o email: mgarat.ojeda@yahoo.es).

Hace 25 años nos deleitamos con la lectura de una breve y jugosa historia de la mar, que bajo el título *Un encuentro inesperado* se publicó en el cuaderno de octubre de 1981 de esta centenaria REVISTA, cuyo autor era el entonces teniente de navío Miguel A. Garat. Un cuarto de siglo después acabamos de «devorar», con gran placer, *El retorno de la Resolución*, también del citado autor y que es su primera incursión en el campo de la novela. Se trata de un relato de aventuras, que podemos encasillar dentro del pujante género de novela de historia marítima que cada día cuenta con un mayor número de seguidores españoles, pero que están hasta el gollete de las novelas anglosajonas y prefieren deleitarse con las escritas por los autores españoles.

La novela que presentamos —que tiene la autenticidad y frescura de ópera prima, así como de estar trufada por circunstancias personales y autobiográficas de todo autor novel— rememora la gesta del azoroso tornaviaje de la fragata *Resolución* —a la vela, de hélice y casco de madera— después de su participación en el bombardeo de El Callao por la escuadra de Méndez Núñez, último episodio de aquella romántica e inútil guerra que nos enfrentó con nuestros hermanos de la recién emancipadas repúblicas de Chile y Perú.

La novela arranca en la madrugada del 2 de mayo de 1866, fecha elegida por su resonancia patriótica por don Casto para el bombardeo de aquella plaza colosalmente fortificada. Por cierto, la *Resolución* fue la fragata de su división que más disparos realizó (1.304 cañonazos), teniendo la suerte de no ser

alcanzada por ningún proyectil pesado enemigo, tan sólo por 19 de calibre mediano, que le causaron tres muertos y varios heridos (aunque en la novela se altera el número de bajas, así como los nombres del comandante y oficiales y otras vicisitudes de la navegación).

Después de enterrar a los muertos, el almirante decide enviar la escuadra de vuelta a España, dividida en dos grupos, uno atravesando el Pacífico y otro por el cabo de Hornos, en el que se integra la *Resolución*; pero su buena suerte parece agotarse al verse separada de sus compañeras durante un fuerte temporal —uno de los muchos que constantemente barren aquellas latitudes en el invierno austral—; verse acosada por buques corsarios que esperan al acecho a sus presas, y en donde no es extraño encontrar barcos a la deriva con naufragos que hay que salvar; perder el timón y verse en gravísima situación cerca de las islas Malvinas.

La vida a bordo se ve alterada después de la recogida en la mar, en las proximidades del cabo de Hornos, de varias mujeres que tienen que compartir reducidos alojamientos de a bordo con la dotación, que lleva cuatro años navegando por aguas del Pacífico, y que por la falta de alimentos frescos sufre el escorbuto, cobrándose un espantoso tributo en vidas y dejando diezmada la tripulación.

El autor se revela como destacado narrador y especialmente dotado para la fabulación, construyendo una bien hilvanada trama que nos sorprende por su desenlace final.

Miguel Garat, que actualmente es capitán de navío, es un experimentado marino, con una brillante carrera que ha desarrollado tanto como piloto naval de aeronaves como en los numerosos buques de guerra en los que ha estado embarcado, habiendo además desempeñado los destinos de jefe del Estado Mayor del Grupo de Combate de la Flota y agregado de Defensa en las embajadas de España en Tailandia y Filipinas. En esta novela hace gala de un profundo conocimiento técnico de los buques de aquella época y nos describe,



El retorno de la «Resolución»



Miguel Garat / Ángel Gámez Ojeda

LIBROS Y REVISTAS

con vigor y amenidad, las maniobras que se realizaban para el lanzado, cargado y aferrado del aparejo, todo lo cual hará las delicias de los lectores aficionados a la vela.

La novela se ilustra con fotografías de la época y cuadros del Museo Naval, debiendo también destacarse los óleos y dibujos del almirante Miguel Ángel Fernández, afamado pintor y poeta.

Dado el sorprendente final de la novela, pórtico para nuevas singladuras, y que el autor tiene el pañol de la imaginación a rebosar, creemos que seguirán nuevas aventuras en próximas novelas. Sólo le pedimos a Miguel A. Garat que la siguiente entrega no tenga un plazo tan dilatado como el señalado al inicio de este comentario. Tan sólo le concedemos nueve meses de plazo.

M. J. F.

REVISTAS

WAR HEAT INTERNACIONAL.—Revista de Ejércitos de Tierra, Mar y Aire. Nº 45.



Se inicia este número 45, correspondiente al mes de octubre con el dossier «Historia del terrorismo en España. FRAP y GRAPO», desde su implantación hasta sus últimas acciones, por el comandante de la Guardia Civil Rodolfo I. Sanz Sánchez. Le sigue un interesante artículo sobre las «Tendencias actuales de los buques de combate. El mercado actual de los portaaviones», por José María Ozores Massó, analista naval, experto en Defensa Nacional, comenzando por explicar su clasificación según desplazamientos, aportando datos sobre la flota mundial, todo ello desglosado con tablas explicativas muy útiles. Habla sobre los programas futuros a largo plazo, las tendencias actuales de mejo-

ras tecnológicas, destacando a Navantia, que se halla en una situación inmejorable en el segmento de los portaaviones ligeros y buques de apoyo anfibio (portaaviones), y que está desarrollando un programa para la Armada española del buque multipropósito.

Continúa este número con el ejercicio RECONQUISTA que ha llevado a cabo el Ejército argentino dentro del plan anual de capacitación operacional de la Fuerza.

En «Programa para la Industria de Defensa» da varias noticias, entre otras habla sobre el programa de modernización de los radares SPY-1A de Lockheed Martin y de los diferentes proyectos I+D para responder a las futuras necesidades de vigilancia marítima. Otra noticia es la entrega del primer *T-ake* para la Marina estadounidense, primero de los once buques de carga y aprovisionamiento diseñados para esta Marina en los últimos 20 años.

Sigue «Operación Cruz del Sur. CRUZK-III», ejercicio conjunto entre las Fuerzas Aéreas de Argentina, Brasil, Chile, Francia, Uruguay y Venezuela.

«Noticias varias de Airsoft», donde incluye sus novedades. Y por último, «Observatorio del Islam», dando cuenta de la consolidación de la paz en la región indonesia de Aceh y posibles vulnerabilidades. La llegada de las tropas españolas al Líbano y, por último, la campaña de extinción de incendios llevada a cabo por el Ejército del Aire.

A. A. R.





SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

