

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
MARZO 2013



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2013
MARZO
TOMO 264



Nuestra portada: Operaciones
de vuelo en el *Príncipe de
Asturias* vistas desde el
LHD *Juan Carlos I.*
(Foto: L. Lorenzo Leira).

CARTA DEL DIRECTOR	203
CARTAS AL DIRECTOR	205

TEMAS GENERALES

UN SIGLO DE LA PRESENCIA NAVAL DE ESPAÑA EN EL CONFLICTO DE LOS BALKANES (1912-1913) Teniente de navío (RV) Jaime Antón Viscasillas	207
EL TRANSPORTE DE HIDROS <i>COMMANDANT TESTE</i> DE LA MARINA NACIONAL FRANCESA, EN EL MEDI- TERRÁNEO, CON MOTIVO DE LA GUERRA CIVIL, 1936-1939 Manuel García García	219
EL CURIOSO CASO DEL ASCENSOR DEL CUARTEL GENERAL Capitán de corbeta Pablo Álvarez San Martín	227
LA TRANSFORMACIÓN DE LA POLÍTICA DE DEFENSA ALEMANA Guillem Colom Piella, doctor en Seguridad Internacional, máster en Relaciones Internacionales	235
LOS CABALLEROS LAUREADOS DE LA ARMADA Coronel de Infantería de Marina Francisco Javier Ayuela Azcárate	245

TEMAS PROFESIONALES

SITUACIÓN DE LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA DE ORIGEN EN SOMALIA Y REFLEXIONES SOBRE SU FUTURO Capitán de navío Benigno González-Aller Gross, jefe de la Sección de Planes de Recursos y Definición de Medios del EMA	261
ADAPTACIÓN PERMANENTE A LOS CAMBIOS DE NUES- TRO ENTORNO. CUANDO <i>DAR DE MANO</i> SIGNIFICA <i>ADQUIRIR PERSPECTIVA</i> Capitán de corbeta Juan Carlos Pérez Guerrero	275
LOS DILEMAS DE LA ROYAL NAVY FRENTE AL <i>LAPSUS</i> DE SU CAPACIDAD AERONAVAL Teniente de navío Rafael Gallego Naranjo	287
SOBRE LA POSIBILIDAD DEL EMPLEO DEL AWACS EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA Teniente de navío Juan del Pozo Berenguer	301

VIVIDO Y CONTADO

RAROS, PUEDE. TONTOS NO Coronel de Infantería de Marina (RR) Manuel Luaces Sanjuán	307
--	-----

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MARINOGRAMA
HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR
LEXICOGRAFÍA
MISCELÁNEA
LA MAR EN LA FILATELIA
PAÑOL DE PINTURAS
ESCUDOS DE LA ARMADA

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 083-13-015-5 (edición en papel)
NIPO: 083-13-016-0 (edición en línea)

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

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carre-tas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2
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.—*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)
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



En el anterior número calificaba de incierto al año que empezábamos, ya que en un entorno tan rápidamente cambiante como el actual, con múltiples focos de influencia y conflicto, inmersos en una coyuntura de crisis económica que parece haberse extendido a otros ámbitos de la



vida, la certidumbre sobre el futuro parece cuanto menos aventurada ya que la realidad se nos puede antojar incluso incontrolable.

No obstante, es en situaciones como la actual cuando la percepción exacta de la realidad nos puede conducir a articular estrategias adecuadas. La realidad es cambiante, y en la adaptación a ese cambio está la clave. La transformación proactiva es necesaria, debemos adelantarnos, hacer frente a los factores coyunturales y actuar con determinación cuando sea necesario, todo ello sin perder de vista la forma específica de actuación de la institución en cuestión, en el caso de la Armada en y desde la mar.

Los escenarios presentes, y con bastante probabilidad los futuros, requerirán la frecuente presencia de las unidades de la Armada en áreas alejadas para garantizar: la seguridad nacional, el suministro de recursos y tener capacidad de influencia en el ámbito internacional. Pero las reducciones presupuestarias nos obligan a priorizar nuestras capacidades, logrando un equilibrio sostenible entre la calidad y la cantidad, lo cual puede implicar en determinados momentos la pérdida o limitación de alguna de ellas.

En las actuales circunstancias ninguna nación está exenta de estos condicionantes, ni siquiera las otrora grandes potencias navales que antaño fueron las dominadoras de los mares, Reino Unido y España. Sobre lo que acontece en el Reino Unido, respecto a la capacidad de proyección de la Royal Navy, versa el artículo *Los dilemas de la Royal Navy frente al lapsus de su capacidad aeronaval* que incluimos en este número.

Respecto a España, en nuestra portada podemos ver al que hasta ahora ha sido el buque insignia de la Armada, el portaaviones *Príncipe de Asturias*. Tras casi 25 años de servicio, el coste que conlleva su remodelación no es asumible, o al menos prioritario, en las actuales circunstancias económicas, por lo que ha sido necesario acortar ligeramente su vida operativa. Con orgullo y emoción, pero también con tristeza, el pasado día 6 de febrero se escenificó la despedida del buque que simbolizó la culminación de la construcción naval militar en los primeros años de la democracia, período en el que la Armada se adentraba también con incertidumbres, y en el que pasó a formar parte del exclusivo club de las armadas con portaaviones. Sobre la ceremonia de despedida incorporamos una reseña en nuestras páginas interiores.

Mencionábamos anteriormente la necesidad de la presencia de unidades de la Armada en escenarios lejanos, allende nuestras aguas jurisdiccionales. Aunque la disminución de la capacidad de actuación de los piratas en el Índico se haya reducido, las condiciones para que muchos somalíes consideren la piratería como una opción con riesgo aceptable no han desaparecido, y no parece probable que en el corto plazo se den las condiciones para poder concluir la Operación ATALANTA que desarrolla allí la Unión Europea.

Además, en otras zonas de la mar de importancia estratégica para España se están produciendo actividades similares, lo que incide en la idea de que la piratería, fenómeno que ha renacido con fuerza en el siglo XXI, lejos de desaparecer, se está diversificando, con la consiguiente posibilidad que tener que afrontarla allí donde nuestros intereses nacionales se vean en riesgo. El golfo de Guinea y el Sudeste asiático son posibles zonas de actuación. En la primera, los ataques registrados en 2012 crecieron un 42 por 100, según los datos aportados por la OTAN y las principales agencias internacionales de transporte marítimo. En la Alianza comienzan a oírse con insistencia las voces que creen conveniente aumentar el despliegue de Seguridad Marítima en la costa occidental de África.

Lo que más preocupa a quienes analizan esta creciente amenaza es el perfil de los integrantes de las redes criminales en una y otra zona y los medios de que disponen. Mientras en Somalia los piratas no suelen tener entrenamiento militar, en el golfo de Guinea es común la presencia de exmercenarios, curtidos en multitud de conflictos africanos, con mejor armamento y embarcaciones.

Respecto al futuro de la lucha contra la piratería de origen en Somalia, y la conveniencia de contar con las aeronaves adecuadas para cubrir las necesidades de vigilancia más allá de la simple vigilancia visual que proporcionan los helicópteros, versan los artículos titulados *Situación de la lucha contra la piratería de origen en Somalia y reflexiones sobre su futuro* y *Sobre la posibilidad del empleo del AWAC en la lucha contra la piratería* que también incluimos en este número.

Conocer y asumir objetivamente la historia y las tradiciones de una nación, con sus aciertos y errores, y la experiencia de siglos de navegaciones por todos los mares del mundo es imprescindible y elemento esencial y posibilitador, siempre que no suponga un prejuicio y una rémora para afrontar el futuro. En la nuestra ha habido buques que han servido con honor y han desaparecido con la jubilación, entre ellos el portaaviones *Príncipe de Asturias*. Otros, sin embargo, no tuvieron la misma suerte y corrieron diferente destino pereciendo en combate. Al cumplirse el 75 aniversario del hundimiento del crucero *Baleares*, el 6 de marzo de 1938, en el combate naval de Cabo de Palos, rendimos emocionado homenaje a los componentes de su dotación que en el cumplimiento de su deber dieron la vida por España. La vieja foto de este número la dedicamos a dos participantes en aquel combate naval, como símbolo de la reconciliación de aquellos que por circunstancias se vieron enfrentados.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

Estimado director:

En relación al simpático artículo del capitán de navío Barro, ¿Canarias o Madeira? (diciembre de 2012), quisiera romper una lanza a favor del bisoño e infortunado oficial de derrota protagonista del relato, en el sentido de denunciar la falta de empatía con el noble arte de la navegación de las fuerzas telúricas del océano Atlántico, que en su día tuvieron el capricho de disponer las islas Madeira al rumbo, tomado desde Cádiz, W30S, mientras que las Canarias quedaron al S30W, por lo que le hubieran bastado al infeliz protagonista un par de vinos finos en la meridiana para equivocarse sobre la carta.

La otra cara de la moneda, en este caso la afortunada para nuestro cándido protago-

nista, consistió en que por aquella época los comandantes de este tipo de buques solían seguir el patrón de los mejores caballeros: magníficos oficiales y mejores personas. Sirva como ejemplo el hoy capitán de navío «Juanelo» Laulhé, que en aquella época mandaba precisamente la Atrevida, una corbeta en la que, vaya casualidad, desempeñaba yo el cargo de oficial de derrota.

P. D.: el restaurante en cuestión se llamaba El novillo precoz, en realidad un apéndice de los barcos de la Armada que visitaban la isla procedentes de la Península, donde servían unos extraordinarios chuletones de ternera condimentados con una no menos exquisita salsa chimichurri.—L. Mollá Ayuso.



A NUESTROS COLABORADORES

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

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

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

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

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

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

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

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

UN SIGLO DE LA PRESENCIA NAVAL DE ESPAÑA EN EL CONFLICTO DE LOS BALCANES (1912-1913)

Jaime ANTÓN VISCASILLAS



El Oficial de Marina es y será siempre el elemento primordial del poder de una escuadra; hombre de acción pronta y enérgica, ha de estar dotado de cualidades superiores cuya conjunción en un individuo no es frecuente. Cuerpo sano, ágil y vigoroso; inteligencia clara y previsor; rápida percepción ejercitada en el dominio perfecto de los conocimientos profesionales; voluntad firme y resuelta; espíritu elevado de abnegación y patriotismo.

Almirante Augusto Miranda y Godoy.
Marino ilustre de España (1855-1920).



El bello territorio comprendido en la península de los Balcanes, situada al sureste de Europa, enmarcada entre el Danubio y el Sava al norte, los mares Jónico y Adriático al oeste, y Negro, Mármara y Egeo al este, fue desde tiempo inmemorial —y desgraciadamente hasta fechas muy recientes— escenario de cruentísimas guerras.

Las conocidas como Guerras de los Balcanes, antecedente y origen inmediato de la Gran Guerra europea de 1914-1918 (después conocida como Primera Guerra Mundial), fueron los dos conflictos bélicos ocurridos en el sureste de Europa de 1912 a 1913.

La Primera Guerra de los Balcanes (octubre 1912-mayo 1913) enfrentó a los Estados balcánicos de Serbia, Bulgaria, Grecia y Montenegro —unidos en la Liga Balcánica— contra Turquía, que finalizó con la derrota del Imperio otomano que, por el Tratado de Londres (1913) que puso fin a la guerra, perdió la isla de Creta y los territorios peninsulares situados al oeste de la línea Enos-Midia. La Segunda Guerra de los Balcanes (junio-julio 1913), por



Don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), en una imagen de 1913. (Colección del autor).

el contrario, enfrentó a Bulgaria contra sus antiguos aliados, a los que se unió Turquía, deseosa de restablecer su soberanía, y más tarde Rumanía, a causa precisamente del reparto de los territorios tomados a los turcos en la anterior guerra. Derrotada Bulgaria, por el Tratado de Bucarest del mismo año (1913), cedió Bobrudja a Rumanía y parte de Macedonia a Grecia y Serbia.

En el contexto de la Primera Guerra de los Balcanes, las potencias europeas intentaron neutralizar el mar Negro y su área de influencia, enviando a la zona en conflicto —y como patente demostración de fuerza— numerosos buques de guerra de primera línea. España, que en aquel momento había pasado a ser una potencia de segundo orden tras el Desastre de 1898 y que asistía al incipiente renacer de su

flota militar desde la aprobación del Plan Maura-Ferrándiz de 1908, decidió, con buen criterio, enviar a las aguas del Bósforo la primera unidad naval con que entonces se contaba, que era el crucero protegido *Reina Regente* (1), al mando del prestigioso marino don Augusto Miranda y Godoy. De esa efemérides se han cumplido recientemente 100 años, y aunque aquella «misión de paz internacional» no se enmarcó en el ámbito de una organización supranacional como a las que estamos acostumbrados en nuestros tiempos y que el escenario estratégico era completamente diferente, no cabe duda que se inspiró —salvando las distancias y con todas las matizaciones que procedan— en los

(1) A finales de 1912 todavía no había entrado en servicio el acorazado *España*, primero de la serie de tres del Plan Naval que aprobó la Ley Maura-Ferrándiz, que fue botado en Ferrol el 5 de febrero de 1912 y entregado a la Armada el 7 de septiembre del año 1913. Precisamente a bordo de él, años después, en 1918, arbolaría su insignia como comandante general de la Escuadra el almirante Augusto Miranda.

mismos principios de cooperación multilateral que en materia de seguridad y defensa profesan en nuestra era las naciones civilizadas.

Antecedentes y vicisitudes del conflicto. La Liga Balcánica

La decadencia de Turquía en el «rompecabezas» de los Balcanes se inició en el siglo XVIII con el ansia de expansión alentada por los zares Pedro I el Grande y Catalina II, cuando Rusia se convirtió en el enemigo secular del Imperio otomano, a costa del cual aspiraba a tener una salida propia en el Mediterráneo, dominando los estrechos de los Dardanelos y el Bósforo, pretensión que no pudo llevar a efecto, ni tampoco en el siglo XIX, por la intervención del Reino Unido y Francia al lado de Turquía en la Guerra de Crimea (2) (1854-1856). Sin embargo, el Imperio turco se vio privado gradualmente de gran parte de sus territorios de África y Europa y tuvo que reconocer la independencia de Grecia (1829), Rumanía (1856), Serbia y Bulgaria (1878), quedando reducido al final de las guerras balcánicas, en su parte europea, a Constantinopla (actual Estambul) y parte de Tracia, aunque conservaba grandes extensiones en Asia (cerca de 1.000.000 km²).

La Liga Balcánica, como ya hemos expuesto, fue una alianza formada por Serbia, Montenegro, Grecia y Bulgaria en 1912 con el fin de destruir los últimos restos del Imperio otomano en el continente europeo. Nació de forma un tanto improvisada, como reacción frente a la fácil derrota de Turquía en la Guerra italo-turca de 1911-1912, un hecho que les costó los territorios de Libia y el Dodecaneso. Los Estados balcánicos vieron una oportunidad inmejorable para atacar al enemigo turco, aturdido y sumido en el caos interno tras la derrota, y conseguir por fin los territorios que sus sectores más nacionalistas ansiaban. Los contactos fueron decisivamente agilizados por la implicación de agentes rusos en la trama, quienes pretendían aumentar la influencia de su propio país en la zona para disgusto y temor por igual de su principal competidor, el Imperio austro-húngaro, y su más firme aliada, Francia; ambas potencias se encontraron sorprendentemente unidas en un llamamiento a la calma dirigido a los países balcánicos, pero estos no las escucharon.

La primera pieza de la alianza consistió en el acuerdo de defensa bilateral suscrito por Bulgaria y Serbia el 13 de marzo de 1912, cuando la guerra entre turcos e italianos estaba todavía en auge, y que dos meses después se convirtió en una alianza militar plena. Grecia, que había fracasado en 1897 al intentar

(2) Por este conflicto, Turquía —aliada con el Reino Unido, Francia y Piamonte— sostuvo una sangrienta guerra contra el Imperio ruso. Tomada Sebastopol por los aliados en septiembre de 1855, Rusia se vio obligada a firmar la Paz de París (marzo de 1856), que garantizaba la neutralidad del mar Negro y la integridad del Imperio otomano. Durante la Segunda Guerra Mundial sería de nuevo escenario de violentos combates.

doblegar a los turcos en solitario y también ambicionaba una parte del «pastel», no quiso quedarse atrás, por lo que propuso a su vez otra alianza defensiva a Bulgaria, que se materializó tras la firma del Tratado de Sofía suscrito el 29 de mayo de 1912. Poco después Bulgaria llegó a un acuerdo similar con Montenegro, completando la red de alianzas en contra de Turquía.

En los últimos días de septiembre (menos de un mes antes de terminar el conflicto con los italianos), tanto los integrantes de la Liga como los comandantes del Imperio otomano en Europa movilizaron sus tropas. Montenegro declaró la guerra el 8 de octubre y el resto lo hizo nueve días después para enviar un ultimátum a Constantinopla.

La Primera Guerra Balcánica fue un éxito casi total para los ejércitos de la Liga, que cosecharon una victoria tras otra y conquistaron todos los dominios turcos en Europa salvo Albania (que se rebeló por cuenta propia contra los otomanos, proclamando su independencia) y la franja de terreno en torno a Galípoli y Constantinopla.

Sin embargo, este fácil triunfo resultó ser un «caramelo envenenado», pues enseguida nacieron disputas internas entre quienes habían sido firmes aliados. Menos de un año después los tratados se rompieron, iniciándose en junio de 1913 la Segunda Guerra Balcánica, en la que Grecia y Serbia, ayudados por Rumanía e, irónicamente, el Imperio otomano, atacaron a quien había conseguido conquistar más territorios en la campaña anterior: Bulgaria. Derrotada esta, los estados de Grecia y Serbia se repartieron entonces el control de Macedonia, Rumanía ganó Dobruja meridional y Turquía consiguió recuperar un buen pedazo de Tracia (incluida la importante plaza de Edirne) con relativa facilidad. Todos los países implicados volverían a combatir entre sí por los mismos territorios tras el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914.

La misión de España en los Balcanes: envío del crucero *Reina Regente*

Como ya quedó apuntado anteriormente, ante el peligro de la extensión del conflicto a otros territorios próximos, las potencias europeas decidieron intervenir enviando a la zona diversos buques de guerra que, unidos de facto a modo de escuadra internacional, defendiesen sus respectivos intereses nacionales, garantizando también —de forma conjunta y combinada— el respeto al Derecho Internacional, manteniendo con ello la paz en el área de influencia donde aquella se desplegó. La misión primordial de esta escuadra fue preservar la neutralidad del mar Negro y garantizar el tráfico marítimo por los estrechos de los Dardanelos —que separa la península balcánica y Asia Menor y comunica el mar Egeo con el de Mármara— y el Bósforo —que separa Europa de Asia y comunica el mar Negro con el de Mármara—. La anchura del estrecho del Bósforo, donde actuó la flota, varía de 700 a 3.300 metros.

El Gobierno del Reino de España, a la sazón presidido por José Canalejas



Crucero protegido *Reina Regente*, enviado por España al Bósforo en noviembre de 1912.
(Colección del autor).

y Méndez (3), primero, y después por Álvaro Figueroa y Torres, conde de Romanones (4), decidió el envío al Próximo Oriente —y posterior permanencia— del crucero *Reina Regente*, que en aquella época era el mejor barco de guerra operativo y el más moderno de la Armada.

Formaban parte de aquella escuadra multinacional los buques de Alemania (crucero de batalla *Goeben* y el crucero-escuela *Vineta*); Austria-Hungría

(3) El Gobierno presidido por don José Canalejas y Méndez duró del 9 de febrero de 1910 al 12 de noviembre de 1912, fecha esta última en que fue alevosamente asesinado en Madrid. Por un Real Decreto de ese mismo día, fue encargado interinamente de la Presidencia del Consejo de Ministros, el ministro de Estado don Manuel García Prieto, marqués de Alhucemas (del 12 al 14 de noviembre). En la sesión del Congreso de los Diputados de esa tarde, dio cuenta con emocionadas palabras de lo ocurrido, sometiéndolo en su calidad de presidente interino del Consejo de Ministros a la propuesta de suspensión de las sesiones, que se reanudaron el 18 del mismo mes. Entretanto, tuvo lugar una reunión inmediata del Consejo de Ministros, presidido por el rey, y consultas regias para estudiar la situación planteada y la solución política de la misma, resolviéndose por el rey con el encargo de la Presidencia del Consejo de Ministros al que lo era del Congreso de los Diputados, el conde de Romanones, pero con las condiciones de mantener íntegro el mismo equipo de gobierno anterior hasta la aprobación por las cámaras de los presupuestos y la ratificación del convenio entre España y Francia sobre Marruecos.

(4) Presidente del Consejo de Ministros del 14 de noviembre de 1912 al 27 de octubre de 1913, fecha en que sería relevado por don Eduardo Dato e Iradier (27 de octubre de 1913 al 9 de diciembre de 1915), de cuyo gabinete formaría parte en su primer mandato como ministro

(acorazado guardacostas *Aspern* y el crucero ligero *Admiral Spaun*); Francia (cruceros acorazados *Leon Gambetta* y *Victor Hugo*); Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda (crucero acorazado *Hampshire* y ligero *Weymouth*); Italia (acorazados *Emmanuele Filiberto* y *Benedetto Brin* y el crucero *Coatit*); Rusia (acorazado *Rostislav*, crucero *Kagul* y cañonero *Kubanetz*); Países Bajos (crucero *Gelderland*); Rumanía (crucero *Elisabeta*), y España (crucero *Reina Regente*). En total 17 unidades navales de superficie.

El *Reina Regente* era un crucero protegido de 2.^a clase que había sido construido en Ferrol y que fue botado el 20 de septiembre de 1906, si bien no entraría en servicio hasta octubre de 1910. De 110,91 metros de eslora, 16,03 de manga, 10,81 de puntal y 6,72 de calado, desplazaba 5.871 toneladas. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas alternativas de triple expansión que desarrollaban una potencia de 11.100 caballos y una velocidad máxima de 19,5 nudos. Estaba armado con diez piezas González Rueda de 150 mm, doce Nordenfelt de 57, dos Vickers de 75 y ocho Maxim de 37 mm. Su dotación estaba integrada por 452 hombres.

Augusto Miranda había sido nombrado comandante de este buque por Real Orden de 9 de febrero de 1911, tomando el mando en La Carraca el 14 de marzo siguiente. Hay que aclarar que se trataba del segundo crucero de este nombre, pues el primero naufragó en marzo de 1895 a la vista de la playa gaditana de Bolonia con sus más de 390 miembros de dotación procedentes de Tánger.

Al mando de Miranda y antes de su presencia en el conflicto de los Balcanes, el *Regente* había realizado diversas misiones en aguas británicas, como la participación en la espectacular revista naval celebrada en Spithead (Portsmouth) con motivo de la coronación del rey Jorge V (24 de junio de 1911); dando escolta al yate real *Giralda* —que llevaba a bordo al rey Alfonso XIII— desde Santander hasta Inglaterra de nuevo, donde el monarca tomó parte en las regatas de Cowes (julio-agosto 1911); o su destacada intervención en la campaña del Kert (octubre de 1911-enero de 1912), durante la Guerra de Marruecos, consiguiendo alcanzar importantes objetivos militares con bombardeos de posiciones y poblados de moros hostiles, entre otras.

Por nuestra parte, la designación del crucero *Reina Regente* para representar a España en aquel cónclave naval, como escribió Juan B. Robert en esta REVISTA GENERAL DE MARINA, en su número de abril de 1945:

«[...] no fue hecha al azar entre los demás buques de guerra disponibles. En realidad, se eligió en atención a las especiales cualidades de su comandante, el

de Marina el contralmirante Augusto Miranda. Este gobierno sería el artífice de la neutralidad de España en la Gran Guerra de 1914.

capitán de navío don Augusto Miranda y Godoy, que en distintas oportunidades había probado sus altas dotes diplomáticas y además de su conocimiento de idiomas, el de personalidades e instituciones políticas extranjeras.»

A lo que seguramente se refería Robert era a la comisión que en 1910 y durante varios meses había efectuado el capitán de navío Miranda —acompañado por el teniente de navío de primera clase Manuel Andújar y Solana— a varios países europeos al objeto de estudiar la organización y sistemas de enseñanza de sus escuelas navales y tomar ideas para preparar los reglamentos y programas de estudio de nuestra futura Escuela Naval (5) de San Fernando (1912). Así viajaron a Alemania, Austria-Hungría, Italia y Reino Unido, en donde tuvieron ocasión de conocer a numerosos mandos de sus respectivas marinas de Guerra, con alguno de los cuales coincidiría de nuevo Miranda en Constantinopla. Ese conocimiento previo y su buena gestión diplomática le proporcionarían a nuestro comandante un reputado prestigio en el ámbito naval europeo, que se acrecentará en sus etapas de ministro de Marina.

Como el propio Miranda escribió en su hoja de servicios:

«[...] Noviembre 1912. El día 4 salió de Tánger para incorporarse a la Escuadra en rumbo para Algeciras —de orden del Almirante se dirigió a Puente Mayorga y donde fondeó el mismo día—, el 5 y por la noche salió para Málaga llegando el 6; repostado de carbón y víveres, salió el 7 para Valetta (Malta) donde hizo escala el día 11 en viaje a Oriente —el mismo día salió, llegando a entrada «Dardanelos» el 13, donde estuvo detenido 22 horas en espera de piloto para pasar las líneas de minas submarinas—, el 14 pasó los Dardanelos, llegando a Constantinopla el 15, mandado por el Gobierno de S. M. con motivo de la Guerra de Turquía con los Estados Balcánicos, y a las órdenes del Ministro Plenipotenciario de España fondeó en el Bósforo. El 18 desembarcó la «Columna» para proteger a los extranjeros y las legaciones. El 28 reembarcaron estas fuerzas sin novedad...»

Por su parte, Robert añadía que:

«En una de las reuniones de almirantes y comandantes que se celebraron, los términos conciliadores y bien enfocados de don Augusto facilitaron una solución, acogida con general beneplácito. Éxito que en las sucesivas originó que los almirantes solicitaran más de una vez la sensata y ecuánime opinión del capitán de navío español, que prevalecía.»

(5) Durante su mando del *Reina Regente*, y en compatibilidad con él, por R. O. de 28 de octubre de 1911, Miranda fue nombrado vocal de la junta encargada de redactar el programa de ingreso, plan de estudios y reglamentos de la Escuela Naval.



Mandos de la escuadra internacional reunida en aguas de Constantinopla, diciembre de 1912. El capitán de navío Augusto Miranda, comandante del *Reina Regente*, sentado tercero por la derecha (colección del autor). En la foto, sentados de izquierda a derecha, y a continuación de pie, de izquierda a derecha, figuran: 1. Denisoff (capitán de navío, ruso). 2. Heunter (capitán de navío, alemán). 3. Philipp (capitán de navío, británico). 4. Dartige du Fournet (contralmirante, francés). 5. Trumondez (contralmirante, alemán). 6. Resio (capitán de navío, italiano). 7. Miranda (capitán de navío, español). 8. Miorino (capitán de navío, italiano). 9. Guepin (capitán de navío, holandés). 10. Welsersheimt (teniente de navío, holandés). 11. Wiehelhausen (teniente de navío, alemán). 12. Negru (capitán de corbeta, francés). 13. Pamard (teniente de navío, francés). 14. Gervais (capitán de corbeta, francés). 15. Faton (capitán de fragata, francés). 16. Ujcham (teniente de navío, norteamericano). 17. Sievers (alemán). 18. Von Armin (capitán de fragata, alemán). 19. Sablini (ruso). 20. Swignine (ruso). 21. Wrightson (capitán de fragata, británico). 22. Dourami (teniente de navío, francés). 23. López Cortijo (teniente de navío, español). 24. Glorieuse (francés). 25. Gartzke (teniente de navío, alemán).

No es extraño pues que al poco tiempo le fuera concedida por el zar Nicolás II —emperador y autócrata de todas las Rusias— la prestigiosa Cruz de la Orden de Santa Ana, de 2.^a clase, grado equivalente a encomienda de número, por sus servicios especiales.

Precisamente en Constantinopla, a bordo del *Reina Regente* y tras cuatro meses de misión en sus aguas, le llegaría a Miranda la noticia de su promoción al Almirantazgo, el 13 de marzo de 1913, fecha en que cumplía las condiciones de mando, siendo relevado por el nuevo comandante, capitán de navío Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba y Villar. Miranda regresaría a España para

tomar posesión de su nuevo destino —la Comandancia General del Arsenal de Ferrol—, permaneciendo por una temporada en el Bósforo nuestro crucero. Poco tiempo después, este último también sería relevado por el crucero *Princesa de Asturias*, completando de esta forma la presencia naval española en la zona de operaciones.

Consecuencias del conflicto y conclusiones

Las dos Guerras Balcánicas supusieron la expulsión definitiva del Imperio otomano de los Balcanes, excepto en el extremo oriental de Tracia, el establecimiento de fronteras casi definitivas, que perduraron salvo breves intervalos durante las dos Guerras Mundiales, y el nacimiento de Albania como Estado independiente. No resolvieron, sin embargo, las disputas territoriales entre los países balcánicos, manteniendo Bulgaria sus deseos de alcanzar las fronteras del Tratado de San Stefano (6) de 1878 —que reorganizaba las antiguas posesiones balcánicas del Imperio otomano; fue el acuerdo que impuso Rusia a Turquía tras su victoria en la guerra ruso-turca de 1877-1878; su disposición más importante había sido el reconocimiento de la independencia de Bulgaria— y siendo los territorios de Macedonia, Tracia y Dobruja objeto de competencia.

La paz en los Balcanes fue efímera. El asesinato en Sarajevo por un nacionalista serbio del archiduque Francisco Fernando, heredero al trono de Austria-Hungría (28 de junio de 1914) desencadenó un terrible conflicto armado que se desarrolló de 1914 a 1918, y que se generalizó rápidamente por el sistema de alianzas: las potencias de Europa central (Austria-Hungría y Alemania), Turquía y Bulgaria frente a los aliados (Francia, Reino Unido, Rusia, Bélgica, Serbia, Japón, Italia, Rumanía, Estados Unidos en 1917 y otros países). El origen principal de la que sería conocida primero como Gran Guerra y después como Primera Guerra Mundial hay que buscarlo en otras causas más profundas que venían enfrentando desde principios de siglo a las potencias europeas en su lucha por el control de las fuentes de materias primas, el reparto colonial y las esferas de influencia. Como consecuencia de la guerra, el Imperio austro-húngaro se derrumbó interiormente y Alemania solicitó el armisticio, que culminó en el Tratado de Versalles (28 de junio de 1919). En el orden político, los tres grandes imperios europeos (Alemania, Austria-Hungría y Rusia) y el Imperio otomano desaparecieron como tales, y surgieron como naciones independientes Checoslovaquia, Polonia, Finlandia,

(6) Por este tratado Bulgaria absorbió la mayor parte de Macedonia, lo que le permitió extenderse desde el mar Egeo al Negro. El tratado se modificó cuatro meses más tarde, el 13 de julio de 1878, tras el Congreso de Berlín, en el Tratado de Berlín.



Europa en los inicios de la Primera Guerra Mundial y frentes abiertos. (Foto: Internet).

Estonia, Lituania, Letonia y Yugoslavia. Austria y Hungría se separaron definitivamente en dos Estados. Por lo que se refiere al papel que asumió la flota internacional reunida en el estrecho del Bósforo en su misión de neutralizar el mar Negro e impedir que el conflicto de los Balcanes se extendiera, resulta notorio que propició el acuerdo de numerosos Estados nacionales europeos — entre ellos grandes potencias imperiales—, que de facto tenían intereses muy diversos, pero que también fueron capaces en aquel momento tan difícil de aunar fuerzas con un mismo objetivo: preservar la paz. Lamentablemente y como nos enseña la Historia, aquellas naciones pronto serían beligerantes entre sí, anteponiéndose una vez más e irremisiblemente los hechos a los esfuerzos políticos y diplomáticos.

La decisión del Gobierno español de enviar en 1912 a Constantinopla el crucero *Reina Regente* fue acertada, prudente y lógica en aras de defender nuestros intereses y hacer patente como nación nuestra presencia en un escenario geoestratégico de máximo relieve en aquella época, con el convencimiento y la seguridad de que la fuerza naval —en general las Fuerzas Armadas— es un instrumento esencial en la acción de la política exterior de cualquier Estado. El poder disuasorio de aquella escuadra multinacional contuvo sin duda los excesos del otrora poderoso Imperio otomano.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo personal del autor.

Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán».

Expediente personal, Hoja de Servicios del Excmo. Sr. Almirante D. Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino*. Ferrol, 2012.

Internet.

REVISTA GENERAL DE MARINA.

ROBERT, Juan B.: «El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy». REVISTA GENERAL DE MARINA, cuaderno de mayo de 1945.

VV. AA.: *La Marina. Historia. De Trafalgar a nuestros días*. Editorial Delta, S. A. 1983.



EL TRANSPORTE DE HIDROS *COMMANDANT TESTE*, DE LA MARINA NACIONAL FRANCESA, EN EL MEDITERRÁNEO CON MOTIVO DE LA GUERRA CIVIL, 1936-1939

Manuel GARCÍA GARCÍA



A casualidad, la suerte y saber algo de marcofilia naval dieron como resultado que en septiembre de 2011, buscando antiguas tarjetas postales de Barcelona, encontrara una muy interesante y difícil de hallar: una vista desde la torre Jaime I con el puerto, Aduana, Monumento a Colón, Ramblas, Gobierno Militar, etc., así como el viejo Cuartel de Atarazanas —derribado en febrero de 1935—, actual sede de la Delegación de Defensa y Comandancia Naval. Como en 1933 el 7.º Regimiento de Artillería Ligera

abandonó el cuartel para ser cedido el edificio a la ciudad como equipamiento cultural, podemos situar la foto de A. Zerkowitz entre 1931 y 1933.

Sin duda fue comprada en la zona de las Ramblas de Barcelona a mediados de agosto de 1936 por un miembro de la dotación del transporte de hidros de la Marina Nacional francesa *Commandant Teste*, que la llevaría a bordo hasta su envío a Francia el 15 de diciembre de 1936, depositándola en la oficina de la *Poste Navale* embarcada en el buque, posiblemente en aguas de Palma de Mallorca, pues una pieza similar fue enviada desde ese puerto cuatro días después. Por la situación bélica de esa época, el correo, tanto oficial como de la dotación, tuvo que ser entregado en alguna escala en Argel, Orán o Tolón, etc., aunque también es factible su envío a través de una estafeta de cambio del litoral español. Las dotaciones de los buques franceses destacados en las costas españolas tenían concedida franquicia militar para el correo por vía de superficie, y por ello en la parte superior derecha está escrito a mano: *Franchise Militair*. En la izquierda se anota: *Expédié du Cdt. Teste Bâtiment deta-*



Reverso: las Ramblas desde el Puerto de Barcelona.
(Foto: A. Zerkowitz. Colección del autor).

che pur les côtes d'Espagne. Se le aplican tres sellos o «marcas» de a bordo: una pequeña, con *Commandant Teste*; otra alargada, con el texto *Transport d'Aviation Commandant Teste*, y la tercera, redonda, que le da carácter oficial, con un ancla en el centro y el texto: *Marine Française- Service a la Mer.* Por último, un fechador de forma hexagonal y líneas de puntos *Transport Hydroavions Comdt. Teste 15-12-36.* Debajo del año, una pequeña ancla, que hoy día identifica los matasellos de la Poste Navale, aunque son redondos en lugar de hexagonales.

La tarjeta fue enviada a Francia, y el hecho de llevar dos marcas rectangulares «extras» y muy poco texto me hace pensar que la destinataria era coleccionista de «tema naval». Cuando la carta o tarjeta postal se cursaba por «avión», el remitente debía pagar la tasa aérea, como vemos en el sobre enviado

desde Argelia con fecha 5 de diciembre de 1937, con dos sellos de 50 céntimos de *Postes Algerie*. Si en lugar de Francia el destino fuera otro país, la sobretasa sería mayor. En la parte superior derecha consta «F. M.», pero el texto ya indica *Dispositif Speciale en Mediterrané*, o sea, en plenos acuerdos de Nyon. El postal era el sistema más común y barato usado en la época para comunicarse con familiares y amigos, aparte del telegrama o el teléfono, que era más caro.

Para no extenderme demasiado con este artículo, relataré el motivo de la estancia de esa unidad en aguas españolas, que no fue otro que la Guerra Civil española. A los pocos días del levantamiento militar, Francia, Gran Bretaña, Italia, Alemania, Estados Unidos, Portugal y Argentina decidieron enviar a las costas españolas buques de guerra, pasaje y mercantes para evacuar a sus



Anverso de la tarjeta postal de Barcelona con las marcas y fechador del *Commandant Teste* el 15 de diciembre de 1936. (Colección del autor).



Carta enviada a Francia desde Alger con tasa aérea. (Colección: Gómez-Aguero).

ciudadanos, o de otras nacionalidades (incluido españoles), asegurar las comunicaciones con los representantes diplomáticos y, si fuera necesario, aprovisionarles de víveres y medicinas. Las dotaciones usaban las oficinas de correos embarcadas, en cuyas marcas y matasellos figuraba el nombre del buque. Esas piezas son interesantes documentos que nos indican el puerto de ataque, escala o zona de actuación. Como la mayoría de estas piezas se enviaban fuera de España, es muy difícil conseguirlas, ya que a la destrucción de hogares en la Segunda Guerra Mundial se añade el hecho de que al fallecer el destinatario la familia no les daba importancia, las tiraba a la basura o quedaban en viejos álbumes de los «abuelos»... como sin duda ocurrió en este caso: comprado el álbum a algún «nieto», por un comerciante francés, separó las postales de España y las vendió o intercambió con un colega español, y este, a su vez, las trajo a Barcelona... donde localicé esta. Como vemos por su estado, ha pasado por muchas manos.

También hay «piezas postales» similares de buques de otros países, con el mismo grado de rareza, que describo brevemente:

El correo enviado desde buques italianos se localiza por la fecha que figura en el centro del matasellos de a bordo, junto a «R. Nave» y el nombre. En el caso de los Estados Unidos es fácil saber los puertos que tocaron sus buques, ya que tenían por norma —hasta la Segunda Guerra Mundial— poner entre las barras canceladoras del sello el nombre de este o texto alegórico para atender las peticiones del gran número de coleccionistas norteamericanos que les enviaban sobres autofranqueados con dirección de llegada. Las más difíciles de conseguir son las de unidades con poca dotación o que estuvieron poco tiempo en puertos españoles. En el caso alemán, la oficina postal embarcada tenía un número que identificaba el buque, con el texto *Deutsche Marine-Schiffpost* y la fecha, así como algún sello alusivo a la misión en España. Como ejemplo, el «1.^a» correspondía al *Köln*, el «5E» al *Deutschland* y el «26» al *Admiral Graf Spee*. En los casos inglés, portugués o argentino, no tenían oficina postal a bordo, pero sí sellos administrativos en su cartería o comandancia, siendo también difícil conseguir piezas de la Guerra Civil. Lo que antecede sería motivo de un artículo mucho más extenso.

Los periodos de actuación de los buques de guerra extranjeros son los siguientes:

- Entre el 18 de julio de 1936 y el 20 de abril de 1937: «Cada uno por su lado», como bien dice el vicealmirante francés René Sabatier de Lachadenède en su obra *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Como es lógico, todavía no se habían firmado las cláusulas del Tratado de no Intervención, dejando a cada país la posibilidad de actuar según su conveniencia o interés.

- Del 20 de abril al 13 de septiembre de 1937: «Control Naval»: Francia, Gran Bretaña, Italia y Alemania se ponen de acuerdo para tratar de controlar el tráfico marítimo con destino a las costas españolas.
- Del 13 de septiembre de 1937 hasta el final de la Guerra: el 1 de abril de 1939, Acuerdos de Nyon y París, por los cuales Francia, Italia y Gran Bretaña deciden actuar contra la «piratería» en el Mediterráneo.

Pero volvamos al *Commandante Teste*.

Tras los graves sucesos de los primeros días del Alzamiento, las potencias europeas envían buques para evacuar a sus ciudadanos, ya que el hecho de ser «extranjero» no era garantía para que se respetara su vida. El número de extranjeros en España era aproximadamente de 30.000 franceses, 10.000 ingleses, 15.000 italianos y 16.000 alemanes, así como belgas, suizos, holandeses, etc. Como ejemplo, los residentes franceses de las minas de Peñarroya o los ingleses de Riotinto.

El 22 de julio, Francia da la orden de enviar buques de guerra a los puertos españoles. Dos días después, el crucero *Duquesne*, con la insignia del contralmirante Marcel-Bruno Gensoul, llega a Barcelona, donde la colonia francesa era de cerca de 4.000 personas, y toma la dirección de las evacuaciones del litoral mediterráneo español, usando los buques de pasaje *Chellah* y *Djenne*.

Sobre las evacuaciones, leemos en la hemeroteca de *La Vanguardia* del 23 de julio de 1936, jueves, página 2: «En el puerto-Llegada de buques extranjeros. Han llegado a nuestro puerto los trasatlánticos franceses *Chella* y *Djenne*, los cuales procedían de Marsella y han venido a embarcar a su bordo a los elementos de aquella nacionalidad que vinieron a tomar parte en la Olimpiada Popular». Con fecha 25 de julio de 1936, sábado, su corresponsal en Marsella informa: «El vapor *Djenna* llegó esta madrugada procedente de Barcelona, llevando mil cuatrocientos veintitrés pasajeros ...Han sido recibidos por numeroso público que cantaba *La Internacional*».

El día 25, este dispositivo se refuerza con el envío de más buques a puertos españoles, arribando a la ciudad condal el destructor *Kersaint*, ya que la situación era muy grave, con manifestaciones, detenciones, asesinatos y anarquía generalizada, siendo incapaz la Generalitat de poner fin a este desorden. Otros países también envían sus buques a los puertos españoles.

Este caldo de cultivo de euforia «revolucionaria», fomentado por varios agitadores, añadido a la anulación de permisos de verano y a la precipitación en la salida de puertos franceses, da lugar el 6 de agosto a un grave incidente a bordo del *Duquesne*, al negarse los «rancheros» a recoger la comida, secundados por la marinería, alegando que «era de mala calidad». Los oficiales dialogan con ellos y se restablece el orden al anunciarles que el contralmirante Gensoul ha tomado la decisión de que el buque regrese a Tolón, transbordando su insignia al destructor *Albatros*. Dos días después, el *Duquesne* atraca en esa base, donde acto seguido se nombra una «comisión investigadora». Algo

similar ocurrió entre la dotación del submarino *Tonnant* en periodo de armamento en La Seyne, aunque este caso fue mucho más grave, con trasfondo político, pues los agitadores comunistas pretendían apoderarse del submarino y entregarlo a la República española. En ambos casos, y tras terminar las comisiones investigadoras, hubo degradaciones, arrestos de 10 a 60 días, destinos a «unidades especiales» y expulsiones de la Marina.

Como consecuencia de lo que antecede, el transporte de hidroaviones *Commandant Teste* releva en Barcelona al *Duquesne*.

Leamos de nuevo *La Vanguardia* de esas fechas: página 6 del miércoles 12 de agosto de 1936: «Llegada de buques extranjeros. Llegó ayer a nuestro puerto el buque-taller *Commandant Teste*, el cual fondeó junto al dique flotante». En su edición del jueves 20 de agosto de 1936, página 9, publica: «Marítimas-Movimiento del Puerto-Día 19-Buques salidos de guerra: el acorazado alemán *Deutschland* con su equipo para la mar. Los destructores ingleses H 59 *Gallan* y el H 37 *Garland* con sus equipos para la mar. El cañonero español *Tetuán* con su equipo para la mar. El transporte de aviación francés *Commandant Teste* con su equipo para la mar».

La presencia del *Commandant Teste* se hará habitual en los puertos mediterráneos en misión humanitaria. Como ejemplo, el 24 de agosto de 1936, el

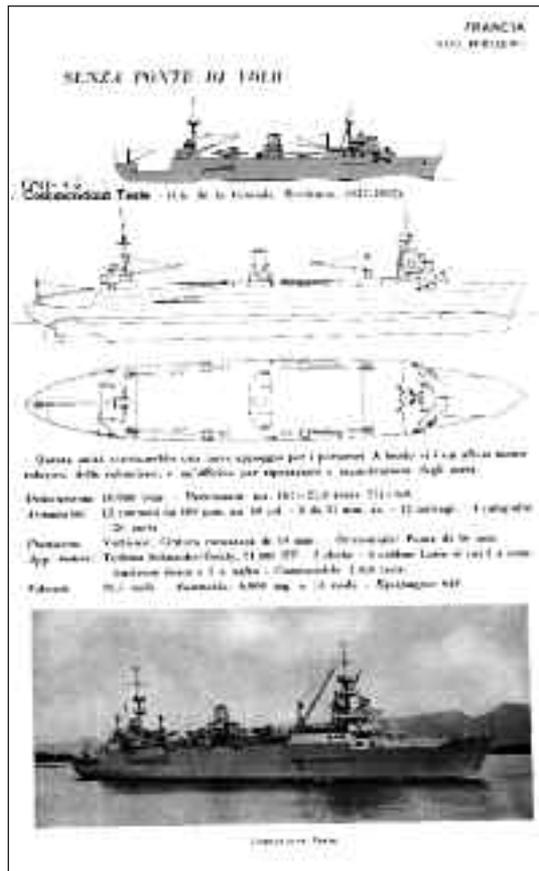


Composición o montaje de época con tres aviones que lo sobrevuelan y que nunca transportó, ya que no son «hidros».

hijo del presidente Companys llega a Tolón en el citado buque. También, el día 7 de diciembre de 1936, procedió al canje de rehenes o prisioneros. En este caso, la familia Baó por la familia Miasa de Melilla.

Sin embargo, los ataques en Barcelona terminan el 18 de noviembre de 1936, ya que, ante la llegada de mercantes con pabellón ruso o republicano con material de guerra —comprobado por los buques de guerra extranjeros—, el gobierno de Burgos anuncia bombardeos contra la ciudad e «invita» a los extranjeros y buques atracados a que la abandonen. Como consecuencia de ello, el contralmirante Ollive, jefe de la agrupación naval francesa, emite esta orden: «Permanezca en Barcelona dispersando buques franceses amenazados, manteniéndose a distancia suficiente para comunicar con el cónsul de Francia. Seguirán órdenes». El 26, ante el agravamiento de la situación, con bombardeos diurnos y nocturnos, «Marine París» ordenó: «Las instrucciones son evacuación de Barcelona. Cónsul solo conservará personal indispensable o se refugiará en un buque de guerra.» A partir de esa fecha, no atracan en Barcelona, fondeando en el antepuerto.

Los puertos habituales de atraque del *Commandant Teste* son Bugía, Orán o Argel, aparte de Tolón, donde permanece desde finales de octubre hasta el 8 de noviembre de 1937, entrando en dique del 17 de diciembre al 11 de enero de 1938. En ese intervalo, sus escuadrillas aéreas se reparten entre las zonas marítimas de Tolón y Argel. Sin embargo, esta rutina se ve alterada en septiembre de 1938, ya que ante la situación política internacional con la amenaza de Hitler a Checoslovaquia, la Marina Nacional francesa decide tomar medidas de seguridad el día 5 de septiembre,



Almanacco Navale, 1940.
(Colección: Escribano Bergadá).

enviando a Orán al calarredes *Gladiateur*, y a Casablanca al *Commandant Teste* con la 13.^a División de Submarinos.

Con el fin de la guerra el 1 de abril de 1939, la «no intervención» deja de tener sentido, y el 20 de abril de 1939 se disuelve el Comité de Londres.

Para no relacionar las características de este atípico buque, reproduzco un interesante documento de época: página 162 del *Almanacco Navale* italiano, editado en 1940, el mismo año en que el buque es dañado el 3 de julio como consecuencia del ataque inglés contra la Escuadra francesa en Mers el-Kebir, conocido como «Operación Catapulta». El 18 de octubre de 1940 llega a Tolón siendo desarmado, y convertido, en junio de 1941, en buque escuela de Artillería. El 27 de noviembre de 1942, es hundido para evitar su captura por los alemanes. Los italianos lo reflotan el 1 de mayo de 1943, pero los alemanes lo confiscan en septiembre, siendo hundido por ataque aéreo aliado el 18 de agosto del 44, cuando era remolcado para su reparación. Fue reflotado en febrero de 1946, para ser reparado, pero al final fue vendido como chatarra y desguace el 15 de mayo de 1950. Como vemos, «se resistió» todo lo que pudo al infamante soplete.



BIBLIOGRAFÍA

SABATIER DE LACHADENÉDE, René: *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*.

Diversos datos y archivos de tema naval en *Wikipedia* e Internet.

EL CURIOSO CASO DEL ASCENSOR DEL CUARTEL GENERAL

Pablo ÁLVAREZ SAN MARTÍN



Tiene mejor conocimiento del mundo no el que más ha vivido, sino el que más ha observado.

Arturo Graf (1848-1913).

Los hechos



OS ascensores del edificio nuevo del Cuartel General de la Armada (CGA) tienen la fea costumbre de hacer lo que quieren. No son muy disciplinados y muestran un comportamiento anómalo, caprichoso y a veces incomprensible, definitivamente una conducta muy poco apropiada e inaceptable en un establecimiento militar. En las próximas líneas vamos a tratar de desvelar si estos actos son constitutivos de alguna falta leve o si, por el contrario, son consecuencia de alguna lógica misteriosa que regula el funcionamiento de los propios ascensores.

Alguien que haya pasado algún tiempo montando guardias fácilmente puede haber observado que los ascensores del grupo de la izquierda (numerados 22 y 23) de este edificio se van a una posición de espera determinada cuando nadie los mira. En concreto, uno se va a la planta octava y otro a la baja, aunque a veces se turnan. Los del grupo de la derecha hacen algo parecido, pero uno se va a la planta -1 y otro a la quinta. Estos también se turnan.

Teniendo en cuenta que la mayoría de los usuarios no cambiamos de ascensor una vez pulsado el botón de llamada, no deja de ser curioso que estos actúen de manera diferente. Sí es cierto que los de la derecha tienen mayor recorrido porque uno de ellos baja incluso hasta el aparcamiento.

Pero hay más cosas extrañas que llaman la atención. Por ejemplo, cuando el jefe de servicio vuelve del comedor a través de la planta tercera y sube a la sexta para luego poder bajar a su puesto de guardia, ocurre algo confuso. En efecto, el ascensor que acude es el más cercano, hasta aquí todo normal. Sin embargo y sorprendentemente, el otro ascensor que estaba reposando en la planta octava también se mueve y baja a la B sin que nadie lo llame.

Para más inri, en los del grupo de la derecha, cuando se solicita bajar desde la planta sexta a la tercera, no acude a por nosotros el ascensor más cercano, que se encuentra en la quinta, sino el que descansa en la -1. A todas luces, una irritante injusticia, además de una pérdida de tiempo.

Reducción del consumo



Cuartel General de la Armada.
(Foto: Paco, Maribel, Luis. Panoramio).

Y qué gasto innecesario, ¿no? Seguramente los ascensores, cuando se mueven siguiendo sus propios «instintos», no son conscientes de lo que gastan, lo que sorprendentemente no es demasiado. Desde que a mediados del siglo XIX, Elisha Otis (1) ideara el sistema de los contrapesos, no es necesaria una gran potencia para desplazar a todos los ocupantes más el propio peso del ascensor.

Podemos intentar hacer un pequeño cálculo aproximado. Un ascensor tarda unos 22 segundos en recorrer las ocho plantas del Cuartel sin hacer paradas. Si

estimamos un tráfico aproximado de 100 viajes completos al día (luego hablaremos de la frecuencia de utilización), cinco días a la semana y 52 semanas al

(1) <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/434691/Elisha-Graves-Otis>

año, obtenemos unas 315 horas de funcionamiento. Estas horas multiplicadas por la potencia eléctrica del motor (10 kW aproximadamente) nos dan un consumo de 3.150 kW/h o, lo que es lo mismo, 346 euros al año de media (a un coste de 0,11 euros/kW/h) por ascensor. Efectivamente no es demasiado, teniendo en cuenta otros muchos gastos de mantenimiento del edificio.

Poniendo estos datos en otra perspectiva, una nevera puede gastar al año 625 kW/h, y una casa particular unos 10.500 kW/h, casi tres veces más que nuestros elevadores. Y más aún, la propia iluminación del ascensor, ininterrumpida las 24 horas del día, puede consumir al año casi 600 kW/h. Precisamente, una buena forma de ahorrar sería reducir el periodo de iluminación a ocho horas de la jornada laboral, o 12 como mucho, activando luego un sistema de detección de movimiento, previamente instalado, lo que podría disminuir el consumo en más de un 50 por 100.

Bien, parece que no es un asunto de gasto energético. Esperemos que este pequeño descubrimiento no sirva para abandonar ciertos hábitos saludables: ¿para qué esforzarse en subir tres pisos andando si únicamente se consigue ahorrar 4,6 W/h al día?, o lo que es lo mismo, ¡seis céntimos al año! Siempre quedará el consuelo de que un poco de ejercicio al día, aunque solo sea subir varios pisos, es bueno para el sistema cardiovascular.

Inteligencia artificial

Es posible que el comportamiento caprichoso de los ascensores responda a otras medidas para reducir el tiempo de espera de los usuarios. Parece que



Burj Khalifa Dubai (izquierda). (Foto: S. Doyla. LiveJournal). Ascensores del Sparks (derecha), Ottawa, Ontario, Canadá. (Foto: Wikimedia Commons).

esto puede tener más posibilidades de ser cierto. De hecho, el problema de la minimización de este tiempo ha dado lugar a un gran número de algoritmos, implementados con mayor o menor éxito en ascensores de todo el mundo. Las últimas tendencias en este sentido utilizan fascinantes agentes inteligentes que preguntan al usuario a qué piso desea ir y seleccionan aquel ascensor que no solo minimiza el tiempo de espera, sino el tiempo de viaje del resto de los usuarios que se puedan ya encontrar subiendo o bajando. Un ascensor que pare constantemente en todas las plantas, aunque esté al límite de su capacidad, puede llegar a ser bastante fastidioso para los ocupantes. Esto tiene especial relevancia en grandes edificios, como por ejemplo la torre Burj Khalifa de Dubai, con 57 ascensores y 163 plantas.

Hay ascensores que solo paran en pisos pares o impares, otros que solo acuden a llamadas efectuadas en los pisos inferiores o superiores y aquellos que no se detienen hasta que el último de los ocupantes ha llegado a su destino. Existen, como vemos, múltiples combinaciones dependiendo de las variables que se quieran optimizar. ¿Cuál es la estrategia que utilizan los ascensores del Cuartel General, si es que utilizan alguna?

En principio no está claro, pero parece que las posiciones de reposo tienden a reducir el tiempo de espera no solo del que llama, sino también de los siguientes posibles usuarios. Por eso, cuando en el ejemplo anterior subimos desde la tercera planta, el otro ascensor que estaba en la octava baja hasta la primera para atender a los futuros clientes de las plantas inferiores. Las piezas empiezan a encajar, pero esto no quiere decir que el funcionamiento sea óptimo. Desde luego su efectividad es discutible. Pero, ¿podemos encontrar una estrategia mejor?

Si nos imaginamos los ascensores como servidores de procesos, por ejemplo cajeros de un banco a los que acuden clientes con determinadas tareas, podríamos imaginar cada servicio de subida o bajada como un proceso de Markov (2) y analizar el problema utilizando la Teoría de Colas (3); la cosa se empieza a poner complicada. Tendríamos entonces unos servidores que se encuentran en unos estados determinados, ocupados, subiendo o bajando o en posición de espera, a los cuales llegan los clientes con una frecuencia y unas intenciones preestablecidas.

Como el comportamiento de estos clientes, nuestro propio comportamiento, no es siempre fijo sino más bien todo lo contrario, estaríamos hablando de procesos estocásticos en los que existe una probabilidad desconocida de tomar una acción o de que ocurra un evento: probabilidad de llegar al Cuartel a las

(2) HILLIER and LIEBERMAN: *Introduction to Operations Research*, 7th edition, McGraw-Hill. Chapter 16. Markov chains.

(3) BOSE, S. K.: *An Introduction to Queueing Systems*, Kluwer/Plenum Publishers, Chapter 1, 2002. http://en.wikipedia.org/wiki/Queueing_theory

0800 horas, probabilidad de coger el ascensor en lugar de subir escaleras, probabilidad de subir a la octava planta para tomar un café en lugar de a la sexta, y así sucesivamente.

Si tuviésemos un cuartel inteligente podríamos tener un agente artificial que mediante algoritmos de aprendizaje por refuerzo (4) fuese poco a poco entendiendo nuestras costumbres para poder así adelantarse a nuestras necesidades. Siguiendo con el ejemplo anterior, sería bueno que a las 1930, el agente inteligente mandase al ascensor 23 subir a la sexta planta para recoger al jefe de servicio que suele bajar a cenar a esa hora, y de paso encendiese el alumbrado del ascensor y los pasillos de la tercera. Los algoritmos de aprendizaje por refuerzo, aunque son capaces de aprender este tipo de comportamientos, tardan mucho tiempo en converger (5), podrían estar más de varios años aprendiendo sin ofrecer un funcionamiento satisfactorio, para disgusto del jefe de servicio, que pocas veces encontraría el ascensor en la posición correcta a la hora adecuada.

Investigación operativa al rescate

Pero desafortunadamente no tenemos un cuartel con inteligencia artificial. ¿Qué podemos hacer entonces para investigar el problema de los ascensores? En el campo de la investigación operativa muchas veces se utiliza la simulación para intentar dar respuesta a problemas complejos, o al menos tratar de averiguar cuáles son los aspectos críticos que tenemos que valorar en la toma de decisiones. Por ejemplo, un problema de asignación de zonas de patrulla a diferentes unidades, cada una con unas determinadas capacidades, sensores, permanencia y fiabilidad, es el típico caso en el que la simulación puede ser una herramienta de investigación adecuada.

Para investigar el particular comportamiento de los ascensores del CGA y satisfacer así la curiosidad inicial que motivó este artículo se crearon unos modelos de simulación que comprendían entre otros: un edificio de nueve plantas, cuatro ascensores con capacidad para diez personas, una lógica interna basada en una política de atención a la llamada y una posición de espera, y

(4) El aprendizaje por refuerzo es una colección de algoritmos que pueden ser utilizados para optimizar tareas de control. El objetivo es que un agente inteligente, siguiendo unas instrucciones lógicas, sea capaz de encontrar una política de selección de acciones que modifique los estados del sistema (los ascensores), y que optimice una función bajo un criterio determinado: minimizar el coste total, el consumo de energía o las recompensas (*rewards*) recibidas. Para saber más, consultar: Sutton, R. S. & Barto, A. G. (1998). *Reinforcement learning: An introduction*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

(5) Actualmente existen muy diversas técnicas para disminuir el tiempo de convergencia de los algoritmos de aprendizaje por refuerzo, como por ejemplo un adiestramiento previo asistido.



finalmente, unos clientes con unas horas aleatorias de llegada y unas preferencias; en este aspecto fue necesario un poco de imaginación, pero con un poco de tiempo se podrían llegar a estimar unas probabilidades con bastante fiabilidad. Entre las preferencias de los usuarios se incluyó la planta donde se encontraban sus destinos y el piso al que se deseaba subir o bajar (habitualmente la cafetería, aunque variaba según la hora del día).

Todo esto fue implementado en lenguaje de programación Java (6), y se probaron varias políticas de funcionamiento de los ascensores con distintos pisos como posición de reposo, obteniéndose resultados sensiblemente diferentes a los reales. En concreto, para un período simulado correspondiente a 2.000 días de funcionamiento, los menores tiempos de espera de los usuarios y los mayores porcentajes de disponibilidad de los ascensores se obtuvieron con las posiciones de reposo en las plantas B y tercera. Pero esto no deja de ser una anécdota, porque entre otras cosas el ritmo de llegada de los usuarios, como se dijo anteriormente, fue absolutamente

(6) El código y los modelos desarrollados están a disposición de los interesados en la dirección correo electrónico palvsa2@fn.mde.es. Para saber más de la plataforma Java, consultar: <http://java.com/es/about/>

inventado. También se podría haber utilizado una aproximación multicriterio para no solo minimizar el tiempo de espera de los usuarios, sino también el tiempo de viaje y, por qué no, el consumo de los ascensores.

Conclusión

Más que el propio resultado, lo interesante de todo esto es el propio uso de la simulación para tratar de explicar problemas no triviales. La implementación práctica, como hemos visto, no fue complicada, aunque ha faltado una parte fundamental, como es el análisis de la población, nosotros los usuarios, para poder alimentar convenientemente el proceso de la simulación. En este caso, el estudio habría servido para minimizar una variable de primera importancia como es el tiempo de espera en los ascensores, con lo que ahorrarnos de paso unos segunditos en nuestro devenir por el Cuartel General, pero bien podría haber sido utilizado para optimizar otros procesos mucho menos triviales y sensiblemente más valiosos, como el acopio de repuestos en los arsenales, el rescate de naufragos de acuerdo con unos patrones de búsqueda ópti-



(Foto: www.armada.mde.es).

mos, la determinación de las distancias de los *warnings* a aeronaves desconocidas en aproximación a una fuerza naval, etcétera.

A veces los problemas nos vienen dados, pero en muchas otras ocasiones una observación crítica del entorno nos permite descubrir cosas a nuestro alrededor que nos cuentan cómo es el mundo en que vivimos, y con algo de paciencia nos ayudan a explicarlo para intentar mejorarlo. Decía Arturo Graf, poeta y escritor italiano de principios del siglo XX, que tiene mejor conocimiento del mundo no el que más ha vivido, sino el que más ha observado. Algo de razón puede que tenga.

Aunque su funcionamiento no sea del todo óptimo, es posible que, a pesar de todo, los ascensores del CGA no sean tan indisciplinados y caprichosos como en un principio parecía.



LA TRANSFORMACIÓN DE LA POLÍTICA DE DEFENSA ALEMANA

Guillem COLOM PIELLA
Doctor en Seguridad Internacional
Máster en Relaciones Internacionales

Introducción



El Bundeswehr o Fuerza de Defensa Federal fue constituido en el año 1955 como las Fuerzas Armadas (FAS) de la República Federal de Alemania (RFA). Con unas funciones limitadas constitucionalmente por la Ley Fundamental de 1949 a la defensa territorial del país, tras el final de la Guerra Fría se convirtió en las FAS de la Alemania reunificada tras absorber el remanente del Ejército Nacional Popular de la República Democrática de Alemania (RDA). Hoy en día, tras un largo, controvertido e inacabado proceso de normalización militar del país, las fuerzas germanas participan activamente —aunque con fuertes *caveats* o restricciones operativas— en misiones internacionales de apoyo a la paz y gestión de crisis.

El Bundeswehr está compuesto por dos estructuras: una militar, dividida en los tres ejércitos (Ejército de Tierra, Armada y Fuerza Aérea), los servicios conjuntos de apoyo (que integran las funciones de apoyo, enseñanza, doctrina e inteligencia) y los servicios médicos centrales; y una estructura civil encargada de la gestión y administración de las Fuerzas Armadas. Ambas estructuras se hallan bajo el mando del ministro de Defensa del Gobierno federal.

En el año 2011, tras la decisión de acabar definitivamente —aunque formalmente se ha suspendido— con el servicio militar obligatorio (que podía ser sustituido por un servicio civil de mayor duración) y reducir la entidad de la fuerza, el Bundeswehr contaba con 207.000 efectivos activos y 200.000 en la reserva, organizados en un Ejército de Tierra de cinco divisiones mecanizadas, una Fuerza Aérea con dos divisiones y una Armada con dos flotillas. Conociendo estos elementos, a continuación se analizará la evolución de la defensa alemana desde la Guerra Fría hasta la actualidad.

La Guerra Fría

Como es bien sabido, al terminar la Segunda Guerra Mundial, el ejército alemán del Tercer Reich fue disuelto y las potencias ocupantes —Estados Unidos, Unión Soviética, Reino Unido y Francia— tomaron el control del país, dividido en cuatro zonas de ocupación y la ciudad de Berlín. Al poco tiempo estas zonas se convirtieron en dos grandes áreas, una controlada por Moscú y otra administrada conjuntamente por Washington, París y Londres, que posteriormente se transformarían en la RDA y la RFA.

A pesar de que ambos países se constituyeron inicialmente como Estados desmilitarizados por voluntad propia y por la presión internacional, la configuración de la Guerra Fría motivó su progresiva normalización en el ámbito militar. Y es que una vez superados los iniciales temores franceses sobre un hipotético rearme alemán, el fracaso en 1954 de la Comunidad Europea de Defensa —una iniciativa que pretendía crear un ejército paneuropeo con fuerzas italianas, alemanas, francesas y del BENELUX— y las crecientes tensiones entre ambos bloques motivaron el establecimiento del Bundeswehr como una fuerza de naturaleza defensiva, en 1955, y su inclusión en la Alianza Atlántica pocos meses después. La RDA hizo lo mismo un año después con la creación del Ejército Nacional Popular bajo el control indirecto de Moscú.



F-220 *Hamburgo*. (Fuente: NAVFOR).

A partir de entonces, la Bundeswehr constituyó —junto con las unidades estadounidenses, británicas y canadienses desplegadas permanentemente en suelo alemán— la punta de lanza de la defensa convencional de la Alianza Atlántica en Europa. Y es que con 450.000 efectivos divididos en tres cuerpos de ejército, con 12 divisiones mecanizadas y una poderosa aviación táctica para el ataque a baja cota, interdicción y defensa avanzada del Frente Central en caso de invasión del Pacto de Varsovia y retrasar en la medida de lo posible el umbral nuclear; y una Armada con la misión de defender las costas del país, reforzar las líneas de abastecimiento del mar del Norte y apoyar la contención de la flota soviética del Báltico, las Fuerzas Armadas alemanas se constituyeron como uno de los ejércitos más poderosos de la Alianza Atlántica durante la Guerra Fría (1).

La posguerra fría

La caída del Muro de Berlín en 1989 significó el principio del fin de la Guerra Fría. En 1990, en virtud del Tratado sobre el Acuerdo Final con Respecto a Alemania (firmado entre la RFA y la RDA junto con Estados Unidos, Reino Unido, Francia y la Unión Soviética) (2), se reunificó el país, las fuerzas soviéticas emplazadas en Alemania Oriental —el Grupo Occidental de Fuerzas compuesto por más de medio millón de hombres— se replegaron hacia las fronteras de la Unión Soviética y el Ejército Nacional Popular fue disuelto y absorbido por el Bundeswehr, que debería reducirse hasta los 370.000 efectivos.

La disolución del Ejército Nacional Popular y posterior integración en las Fuerzas Armadas Federales fueron formalmente ejemplares: tras un proceso de desmovilizaciones masivas, el remanente del ejército —unos 50.000 efectivos— se integró temporalmente en el *Bundeswehr* para garantizar la operatividad de las fuerzas exorientales. Esta cifra se redujo progresivamente a medida que los conscriptos y los militares con contratos de corta duración terminaban su periodo de servicio y el resto pasaban a situación de reserva. Con la excepción de los oficiales generales, el resto del personal militar que todavía estaba en servicio fue evaluado e integrado —en la mayoría de los casos con menores empleos— en las Fuerzas Armadas. Finalmente, mientras una pequeña porción del armamento y material del Ejército Nacional del Pueblo pasó a formar parte del *Bundeswehr* de forma temporal, el grueso del

(1) KELLEHER, Catherine, y FISHER, Cathleen: «Germany», en MURRAY, Douglas J., y VIOTTI, Paul R. (eds.): *The Defense Policies of Nations: A Comparative Study*. Baltimore. John Hopkins University Press, 1994, pp. 160-189.

(2) El texto completo de este acuerdo firmado el día 12 de septiembre de 1990 puede hallarse en: <http://usa.usembassy.de/etexts/2plusfour8994e.htm>

mismo fue desmantelado, destruido o vendido a terceros países (3). En el año 1994, el gobierno conservador de Helmut Kohl presentó el primer Libro Blanco de la seguridad alemana (4). Este documento analizaba brevemente el entorno de seguridad de la inmediata posguerra fría, repasaba la situación estratégica del país y detallaba sus objetivos de la seguridad, basados estos en el multilateralismo, el mantenimiento del vínculo trasatlántico y el impulso de la recién creada Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) de la Unión Europea. Por su parte, los objetivos de la defensa nacional continuaron limitados a la defensa militar del territorio en línea con los preceptos de la Ley Fundamental de 1949.

No obstante, este mismo año el Tribunal Constitucional sentenció que no existía ningún impedimento legal para desplegar tropas en el exterior en



EF-2000 *Typhoon*. (Fuente: Bundeswehr).

(3) SCHLÖR, Wolfgang F.: *German Security Policy: An Examination of the Trends in German Security Policy in a New European and Global Context*, Adelphi Paper N° 277, Londres: The International Institute for Strategic Studies, 1993.

(4) Gobierno Federal: *White Paper on the Security of the Federal Republic of Germany and the Situation and Future of the Bundeswehr*, Berlín: Ministerio de Defensa Federal, 1994 (www.resdal.org.ar/Archivo/d0000066.htm).

misiones de apoyo a la paz. Esta decisión, que legitimó la participación militar del país en los Balcanes, abrió también un profundo debate político sobre el papel de las Fuerzas Armadas en la Alemania del siglo XXI (5). El canciller Gerhard Schröder —líder del país entre los años 1998 y 2005 gracias a una coalición entre el Partido Socialdemócrata y los Verdes— fue el responsable de normalizar esta situación tras observar las tres grandes corrientes que existían al respecto (6):

- Reformista: partidaria de la normalización militar del país, apostaba por unas Fuerzas Armadas reducidas y operativas, capaces de actuar simultáneamente en dos operaciones de crisis de media intensidad.
- Corporativa: temerosa de cambios radicales, mantenía la defensa territorial como la primera misión de las Fuerzas Armadas, pero reducía la proyección internacional a una misión secundaria y justificada por los compromisos multilaterales con la Unión Europea y la Alianza Atlántica.
- Política: preocupada por el posibilismo y situada en un término medio, esta corriente asimilaba la defensa territorial con la defensa de la paz y la seguridad internacionales.

Paradójicamente, ni este conjunto de propuestas ni los trágicos atentados de septiembre de 2001 bastaron para actualizar el Libro Blanco de 1994. Fue necesario esperar hasta el año 2006 para que Berlín publicara un nuevo trabajo de similares características. No obstante, durante este periodo se presentaron dos directivas que permitieron avanzar en la normalización militar del país y en la transformación de sus Fuerzas Armadas (7).

El primer trabajo, titulado *Líneas Básicas de la Política de Defensa*, fue presentado en 2003 para establecer las líneas maestras de la política alemana de defensa (8). Esta breve directiva ministerial indicaba la conveniencia de establecer un nuevo enfoque a la seguridad basado en la armonización de los instrumentos militares y civiles; avalaba cualquier despliegue en el exterior que se realizara en un marco multinacional y dentro de los límites de la Ley

(5) PETERS, Susanne: «Germany's Security Policy after Unification: Taking the Wrong Models», en *European Security*, vol. 6, n.º 1 (enero 1997), pp. 18-47.

(6) ARTEAGA, Félix: «La seguridad alemana y las fuerzas armadas en el Libro Blanco de 2006», en *Análisis del Real Instituto Elcano*, n.º 115 (noviembre 2006) (www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/1072_Arteaga_Libro_Blanco.pdf).

(7) DYSON, Tom: «German Military Reform 1998-2004: Leadership and the Triumph of Domestic Constraint over International Opportunity», en *European Security*, vol. 14, n.º 3 (otoño 2005), pp. 361-386.

(8) STRUCK, Peter: *Defence Policy Guidelines for the area of responsibility of the Federal Minister of Defence*. Berlín. Ministerio de Defensa Federal, 2003. (http://merlin.ndu.edu/whitepapers/Germany_English2003.pdf).



Leopard 2 PSO. (Fuente: Bundeswehr).

Fundamental y definía brevemente los cometidos (defensa territorial, gestión de crisis, prevención de conflictos, asistencia a catástrofes y ayuda humanitaria) y las capacidades de las Fuerzas Armadas (proyección, mando y control, sostenimiento, protección, superioridad en el enfrentamiento y movilidad), así como las áreas fundamentales de la transformación militar (capacidades, fortalezas, estructuras, despliegue, personal, material y adiestramiento). En línea con este trabajo, un año después se presentó el *Concepto de las Fuerzas Armadas* para actualizar las misiones, principios y organización del Bundeswehr. A pesar de su vaguedad para limitar las controversias políticas, esta directiva estableció tres tipos de fuerzas (respuesta, estabilización y apoyo) según sus capacidades militares, un límite para los despliegues internacionales de 35.000 efectivos y los compromisos militares del país con las organizaciones internacionales (15.000 hombres a disposición de la Fuerza de Respuesta de la OTAN, 18.000 para los Grupos de Combate de la Unión Europea y 1.000 a disposición de la Brigada de Alta Disponibilidad de las Naciones Unidas) (9).

(9) ENGELHARDT, Manfred: «Transforming the German Bundeswehr: The Way Ahead», en HAMILTON, Daniel S. (ed.): *Transatlantic Transformations: Equipping NATO for the 21st Century*. Washington: Center for Transatlantic Relations, 2004, pp. 91-114.

Finalmente, en 2006 —un año después de las elecciones federales que dieron la Cancillería a la demócrata cristiana Angela Merkel con el apoyo del Partido Social Demócrata— se presentó un nuevo Libro Blanco de la Seguridad (10). Este documento ratifica las líneas trazadas en las directivas anteriores; identifica los intereses de seguridad del país (protección de la ciudadanía, la soberanía y la integridad territorial; prevención de crisis y conflictos, apoyo al derecho internacional, protección de los derechos humanos y promoción del libre comercio) y establece las funciones de las Fuerzas Armadas (prevención y gestión de crisis, cooperación militar con los aliados, defensa nacional, evacuación y rescate de no-combatientes, cooperación internacional y asistencia a autoridades civiles). Estos cometidos refuerzan la necesidad de continuar con la transformación de un ejército organizado en fuerzas mecanizadas y acorazadas para la defensa territorial en caso de invasión del Pacto de Varsovia, a uno más ligero, moderno, proyectable y preparado para participar en operaciones de gestión de crisis y resolución de conflictos. Aunque esta hoja de ruta peca de indefinición, carece de medidas concretas, no establece ni plazos ni planes de gasto para la consecución de los objetivos militares y existe una cierta incoherencia entre los fines estratégicos, los modos de lograrlos y los medios materiales para alcanzarlos, el Libro Blanco de la Seguridad de 2006 representa para muchos la completa normalización de la política de defensa alemana (11).

La defensa alemana en la actualidad

A pesar de que el marco normativo y conceptual de la defensa alemana continúa siendo el Libro Blanco de la Seguridad de 2006, la evolución del entorno estratégico, la realidad social, política y demográfica del país y la crisis económica global mediaron para que Berlín presentara en 2011 unas nuevas Líneas Básicas de la Política de Defensa que reemplazaban a las del año 2003 (12). Por un lado, esta hoja de ruta definía un conjunto de nuevos objetivos de seguridad:

(10) Gobierno Federal: *Defence White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr*. Berlín. Ministerio de Defensa Federal, 2006. (http://merln.ndu.edu/whitepapers/Germany_White_Paper_2006.pdf).

(11) MAUER, Victor: *German Defence Policy: Continuity and Change, CCS Analyses in Security Policy*, vol. 2, n.º 4 (Mayo 2007) (www.css.ethz.ch/publications/pdfs/CSS-Analyses-14.pdf), o STEINHOFF, Dirk: *Determinants and Politics of German Military Transformation in the Post-Cold War Era*. Monterrey. Naval Postgraduate School, 2011.

(12) DE MAIZIÈRE, Thomas: *Defense Policy Guidelines: Safeguarding National Interests, Assuming International Responsibility, Shaping Security Together*. Berlín. Ministerio de Defensa Federal, 2011 (www.nato.diplo.de/contentblob/3150944/Daten/1318881/VM_de_Maiziere_180511_eng_DLD.pdf).

TEMAS GENERALES

- Prevención de crisis y gestión de conflictos.
- Fortalecimiento del vínculo trasatlántico y europeo, puesto que mientras la Alianza Atlántica y Estados Unidos continúan siendo actores clave en la seguridad alemana, la Unión Europea debe continuar con el desarrollo de una Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) fundamentada en la complementariedad con la Alianza Atlántica.
- Protección de los derechos humanos y defensa de los valores democráticos.
- Reducción de la brecha entre los países pobres y ricos del planeta al constituir un factor de inseguridad.
- Promoción del libre comercio, el libre acceso a las líneas de comunicación marítimas y a los recursos naturales.
- Control de armamentos y desarme nuclear con el objetivo final de tener un mundo libre de ingenios atómicos.



PZH-2000 desplegado en Afganistán. (Fuente: Bundeswehr).

Por otro lado, debido a la evolución demográfica y a la presión social —especialmente en los territorios de la antigua RFA—, el documento certificaba la defunción del servicio militar obligatorio. Esta decisión se acompañaría de un plan de reducción de la entidad total de las Fuerzas Armadas desde los 207.000 efectivos de ese momento (de un cuadro de 250.000 hombres) a un objetivo comprendido entre 175.000 y 185.000 efectivos en 2015. Además, previendo los efectos de la crisis económica y la disciplina presupuestaria sobre el gasto mili-

tar, también se ha propuesto reducir el personal civil de la Bundeswehr en 20.000 hombres, hasta los 65.000 efectivos, clausurar 130 de las 400 bases que todavía se mantienen operativas, y reevaluar, redefinir o replantear varios programas de armamento y material —incrementando la adquisición de blin-

dados 8 x 8 *Boxer* en detrimento de vehículos de combate de infantería *Puma*, sistemas no-tripulados, armamento de precisión, helicópteros de transporte y combate y equipos personales— para garantizar la operatividad de la fuerza, su capacidad de despliegue y sostenimiento, su protección y capacidad para actuar en todo el espectro de las operaciones.

Estas líneas maestras de la política de defensa alemana —que deberán certificarse formalmente en un próximo nuevo Libro Blanco de la Seguridad— garantizarán que el Ejército alemán no solo continúe siendo uno de los más poderosos del continente europeo a pesar de su limitado gasto militar (1'4 por 100 del Producto Interior Bruto de la cuarta economía mundial y de un país que no está sufriendo los efectos de la crisis financiera como el resto de la Unión Europea), sino que la plena normalización militar germana supondrá un incremento de su participación en misiones multinacionales, la relajación de sus limitaciones constitucionales y un aumento de su presencia en las organizaciones internacionales de seguridad y defensa en consonancia con su peso económico, político, social y militar.





Demostración aeronaval de despedida del portaaviones
Príncipe de Asturias. (Foto: ORP ALFLOT).

LOS CABALLEROS LAUREADOS DE LA ARMADA

Fancisco Javier AYUELA AZCÁRATE



La Armada en la Real y Militar Orden de San Fernando



O es fácil encontrar obras históricas, globales y pormenorizadas, sobre los caballeros laureados de la Armada. Los escasos estudios que existían hasta fechas recientes se deben a nobles y beneméritos iniciativas particulares, empeñadas en rescatar los nombres y los hechos de nuestros héroes laureados para que sirvan de permanente ejemplo a las generaciones presentes y futuras. En marzo de 1975, tuvo lugar en la Escuela Naval Militar un acto de homenaje a los caballeros laureados de la Armada, durante el cual fue inaugurada una gran lápida en la que figuraban inscritos 23 caballeros laureados (1) a partir del año 1896. Esta iniciativa, así como la relación de los condecorados, fue fruto en gran medida del trabajo paciente y el decidido impulso en la recuperación de la memoria de los laureados de la Armada del vicealmirante José Luis Torres Fernández. Tras un laborioso estudio, este oficial general llegó a establecer asimismo una lista de los caballeros laureados de la Armada desde el origen de la Orden en 1811 hasta 1896, recopilando con gran tesón numerosos detalles de las acciones heroicas

por las que se otorgaron las diferentes condecoraciones.

Las investigaciones emprendidas sobre los caballeros laureados siempre han encontrado serios obstáculos. En primer lugar, la pérdida de los archivos

(1) TORRES FERNÁNDEZ, José Luis: «La Armada y sus laureados». REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio de 2005, p. 689.

de la Orden. En 1931, al comienzo de la II República, los documentos que conformaban el Archivo de la Orden de San Fernando fueron retirados de su sede en el Palacio Real y, puesto que nada se había vuelto a saber de ellos, se consideró que se habían perdido para siempre. Por fortuna, en el año 2003 se encontró parte del Archivo de la Orden (2), en concreto numerosos expedientes correspondientes al periodo que transcurre de 1815 a 1841, precisamente el que presentaba mayores interrogantes (3).

En segundo lugar, la dispersión de las fuentes existentes y, en ocasiones puntuales, su inexactitud se tradujeron en que en algunas condecoraciones resultó complicado —aún lo sigue siendo— llegar a una confirmación definitiva. A pesar de todo, tras superar estas dificultades, se llegó a un listado más completo que el anterior de los miembros de la Armada condecorados con grandes cruces y cruces laureadas. El resultado se plasmó en los cuarenta y seis caballeros laureados de la Armada que figuran en la lápida que puede verse en nuestros días en la entrada al Patio de Aulas «Álvaro de Bazán» de la Escuela Naval Militar.

En el año 2011, auspiciado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, se publicó el libro *Los marinos en la Orden de San Fernando* un magnífico estudio histórico que constituye la obra más valiosa y actualizada en esta materia hasta la fecha. En ella se recogen 319 cruces de San Fernando concedidas a oficiales generales, oficiales, suboficiales y clases de marinería y tropa que en algún momento de su carrera militar estuvieron encuadrados en las filas de la Armada (4). El objeto de este artículo es, de acuerdo con los datos publicados en el libro citado y lo dispuesto en el sexto Reglamento de la Orden, el de 1925, seguir avanzando en el noble empeño de llegar a una relación definitiva de los caballeros laureados de la Armada y, en consecuencia, proponer una serie de posibles cambios por si se considerase conveniente modificar la lápida colocada actualmente en la Escuela Naval Militar.

Los distintos tipos de cruces de la Orden de San Fernando

Son numerosas las referencias que homologan las diferentes clases de cruces de la Orden de San Fernando, considerando laureados a todos los caballeros que ingresaban en la Orden, algo que no es históricamente exacto. Entre las citadas 319 cruces de San Fernando, solamente una de cada seis

(2) Ver «Reales y Militares Ordenes. Orden de San Fernando». Introducción a los *Apuntes históricos*. www.rmo.mde.es.

(3) DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis; MADUEÑO Y GALÁN, José María: *Los Marinos en la Orden de San Fernando*. Dirección General de Relaciones Institucionales. Ministerio de Defensa. Madrid, 2011, p. 17.

(4) *Ibidem*, pp. 15 y 16.

corresponde a una cruz laureada.

Desde su creación en agosto de 1811, la Orden ha tenido hasta nuestros días un total de ocho reglamentos. El tercero, que permaneció vigente de julio de 1815 hasta 1862, contemplaba cinco clases de cruces (5), según los empleos de los condecorados y diferenciando entre servicios militares distinguidos y servicios militares en grado heroico. El siguiente Reglamento, en vigor hasta 1920, mantuvo estas cinco clases, describiéndolas (6) de forma más clara en los siguientes términos: cruz sencilla de primera clase para recompensar las acciones calificadas de distinguidas, desde soldado hasta coronel y capitán de navío inclusive; cruz laureada de segunda clase para premiar las acciones calificadas de heroicas



Mausoleo del laureado capitán de navío Bustamante.
(Panteón de Marineros Ilustres).

y para los mismos empleos que la anterior; cruz sencilla de tercera clase para recompensar acciones calificadas de distinguidas de brigadieres y generales; cruz laureada de cuarta clase para premiar acciones calificadas de heroicas de brigadieres y generales, y cruz de quinta clase o gran cruz para premiar los

(5) En realidad eran siete, al distinguir cruces de oro y plata. Tercer Reglamento de la Orden de San Fernando. Real Cédula de 10 de julio de 1815, artículos 2 al 10.

(6) Ley de 18 de mayo de 1862, reformando los estatutos de la Real y Militar Orden de San Fernando. *Gaceta de Madrid*, número 142, artículos 2 al 5.

casos considerados como heroicos de los generales que lo sean en jefe de un ejército y que manden al menos una división, y a sus correspondientes en la Armada.

Existían asimismo otras dos notables diferencias entre las cruces laureadas y las cruces sencillas. En primer lugar, las primeras llevaban asociada una pensión (7), algo que no sucedió con las cruces sencillas hasta 1862, cuando todas pasaron a ser pensionadas de forma vitalicia (8). En segundo lugar, desde la publicación del tercer Reglamento en julio de 1815 y hasta 1847, los que ostentaban cuatro cruces sencillas de primera o tercera clase podían cambiarlas por una cruz laureada de segunda o cuarta clase, respectivamente, al considerarse que cuatro acciones distinguidas eran equiparables a una heroica (9).

Hasta el Reglamento de 1920 no desapareció la distinción entre cruces laureadas y sencillas, pasando a concederse la condecoración solo por acciones o hechos heroicos y en tres modalidades: gran cruz laureada para generales en jefe de Guerra o Armada, cruz laureada para todos los empleos y cruz laureada colectiva.

Este breve recorrido normativo, sin duda muy simplificado puesto que los diferentes reglamentos introdujeron otros muchos cambios, se considera conveniente para entender las diversas interpretaciones que en ocasiones se han hecho sobre el número de caballeros laureados de la Armada. En definitiva, aunque todos los condecorados eran caballeros de San Fernando, el título de caballero laureado se aplicaba a los que ostentaban las cruces de segunda, cuarta y quinta clase (10), es decir, a los que habían acreditado su valor en grado heroico.

Un ejemplo ilustrativo es el caso del caballero laureado José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo, padre y abuelo de laureados. La condecoración que figura en la lápida actual de la Escuela Naval Militar no corresponde a una cruz laureada. Se trata de la cruz sencilla de primera clase —la primera de este tipo concedida a un miembro de la Real Armada— que Primo de Rivera ganó, en 1808 y con el empleo de teniente de navío, por el conjunto de actuaciones (11) durante el primer sitio de Zaragoza; una de ellas fue la conocida defensa de la Puerta del Carmen al mando de un reducido grupo de granade-

(7) Era preciso acreditar en dos ocasiones el valor heroico, o en una sola acción, siempre que fuera calificada como extraordinariamente distinguida y heroica. Artículos, 13, 14 y 32 del tercer Reglamento de julio de 1815.

(8) Cuarto Reglamento de la Orden de San Fernando, artículo 8.

(9) Tercer Reglamento de la Orden de San Fernando, artículo 30.

(10) ISABEL SÁNCHEZ, José Luis. *Los tipos de recompensas en los sucesivos reglamentos. Real y Militar Orden de San Fernando. 200 años*, p. 14.

(11) VIQUEIRA MUÑOZ, José Enrique: «La Marina en las primeras operaciones terrestres». XXXV Jornadas de Historia Marítima. Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval, número 55. Madrid, 2007, p. 102.

ros de Infantería de Marina. La condecoración que se estima debería figurar es la gran cruz laureada, que ganó en 1836 como jefe de la Escuadra del Cantábrico en la Primera Guerra Carlista (12).

Criterios para fijar la relación de los caballeros laureados de la Armada

Para alcanzar el propósito expuesto, conviene precisar los criterios a utilizar para llegar a una propuesta lo más exacta posible con los datos actualmente disponibles. Además de los cambios menores en algún apellido (13) y en las fechas y empleos de los caballeros laureados, destinados a uniformar la relación de los condecorados, es necesario plantearse si están todos los que son.

En primer lugar, ¿quién debe ser considerado caballero laureado de la Armada? Hay varios casos de laureados que en las primeras etapas de su carrera militar sirvieron en la Armada y que pasaron después al Ejército, encontrándose en sus filas en el momento de ganar sus condecoraciones. Son los siguientes: Pablo Morillo, gran cruz laureada; Antonio Van Halen y Sarti, condecorado con una gran cruz laureada y otra laureada de cuarta clase; Rafael de Arístegui y Vélez Ladrón de Guevara, cruz laureada de cuarta clase, y Enrique Varela Iglesias, que ganó dos laureadas de segunda clase. Considerar que todo laureado que haya servido en algún momento de su carrera militar en la Armada sea caballero laureado de la Armada es un criterio tan respetable como cualquier otro, aunque por su amplitud puede resultar controvertido. Creo que se debería considerar como marino laureado al que pertenecía a la Armada en el momento de la acción heroica que acaba siendo recompensada.

En segundo lugar, ¿qué empleos deben figurar en la relación de laureados? En la lápida actual de la Escuela Naval Militar, en ocasiones se utiliza el máximo empleo alcanzado por el condecorado, aunque en la mayoría de los casos aparece el que ostentaba en el momento de la acción heroica que se premia. Este criterio parece el más acertado, pero es de difícil aplicación en las primeras grandes cruces laureadas, puesto que en su mayor parte no están necesariamente asociadas a un hecho concreto. De acuerdo con el tercer Reglamento de la Orden, de julio de 1815, la Gran Cruz se concedía por gracia

(12) DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis, y MADUEÑO Y GALÁN, José María: *op. cit.*, p. 151.

(13) Es el caso del capitán de Infantería de Marina Manuel Puyou Dávila que aparece en la lápida de la Escuela Naval Militar como Puyón. SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: *Crónica de las promociones de oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina (1537-1990)*. Editorial Naval. Madrid, 1991, p. 128. RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina*. Dos tomos. Tercera edición. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 2007. Tomo II, pp. 243 y 474. (En ambas obras figura como Puyou).



Homenaje al infante de Marina Manuel Lois, en Ordes, localidad coruñesa donde nació.

real y solo se exigía (14) a los generales que «hubiesen llenado sus deberes de un modo eminentemente distinguido», con gloria y ventaja de las armas del rey. Además, hay que tener en cuenta que en los primeros años de la Orden las vicisitudes de los oficiales fueron muy complicadas. Un caso representativo es el de Pascual Enrile y Alcedo. En octubre de 1814, le fue reconocido el grado de brigadier de la Armada, pero en abril de 1815, sirviendo en Tierra Firme, fue ascendido a mariscal de campo (15), equivalente a jefe de escuadra, empleo que ostentaba en el momento de la acción por la que ganó la gran cruz laureada; posteriormente, en 1829, alcanzó el empleo de teniente general de la Armada. Por si lo anterior

no fuera suficiente, las terribles luchas entre absolutistas y liberales se tradujeron en la anulación o revisión de numerosos actos de gobierno, que en un dramático caso supuso incluso la condena a muerte (16) de un caballero laurea-

(14) Real cédula de 10 de julio de 1815, artículo 8.

(15) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: «El Teniente General del Ejército Pascual Enrile y Alcedo, Brigadier de la Armada, prócer del Reino, y benemérito de la Patria». Revista *Ejército*, núm. 448, mayo de 1977, p. 12.

(16) Es el caso del capitán general Cayetano Valdés y Flórez que, habiendo sido condecorado con la gran cruz laureada en 1820, fue condenado por Fernando VII en 1823 a morir ahorcado; para salvar la vida tuvo que exiliarse en Inglaterra.

do de la Armada. En este clima de lucha política sin cuartel, ciertas condecoraciones fueron sometidas a procesos de revalidación, confirmándose o anulándose según sus receptores fueran declarados «purificados» o «impurificados». Por este conjunto de circunstancias excepcionales, en el caso de las grandes cruces laureadas se estima que es mejor utilizar el máximo empleo alcanzado en la carrera militar del condecorado.

En tercer lugar, es necesario precisar las fechas que deben figurar en la inscripción. ¿Conviene utilizar la de concesión o la de la acción heroica por la que se otorga la condecoración? Parece más acorde con el espíritu laureado de la Orden de San Fernando que la fecha que figure sea la de la acción heroica. De nuevo se plantea el caso particular de las primeras grandes cruces. Como ya se ha indicado, estas condecoraciones —salvo la del teniente general Pascual María Enrile y Alcedo (17), concedida por el bloqueo y rendición de Cartagena de Indias en 1815— se otorgaron para premiar una distinguida trayectoria naval y militar en la Guerra de la Independencia o en la lucha contra la insurrección en Hispanoamérica. Por ello, se considera que en las primeras grandes cruces se debería utilizar la fecha de concesión que se conoce con certeza en todos los casos. En el caso de la gran cruz laureada ganada por el jefe de escuadra José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo en 1836, así como en el resto de cruces laureadas, es preferible que figure la fecha de la acción heroica que da lugar a la concesión. En los años en los que figuran varios condecorados, parece adecuado que aparezcan primero los caballeros gran cruz y a continuación los demás caballeros laureados ordenados según la fecha de su acción heroica; en el caso de que sea la misma fecha, de acuerdo con el orden de concesión.

La inscripción actual en la Escuela Naval Militar

Por lo que respecta al número de caballeros laureados de la Armada, el listado que contiene la lápida de la Escuela Naval Militar, a la luz de lo publicado en el libro *Los marinos en la Orden de San Fernando* y de lo dispuesto en el sexto Reglamento de la Orden (18), no puede considerarse definitivo, ya que no figuran seis laureados.

Una de las seis laureadas que faltan es la del primer marino condecorado con la cruz de segunda clase, el capitán de fragata Nicolás Otero de Figueroa

(17) DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis, y MADUENO Y GALÁN, José María: *op. cit.*, p. 148.

(18) Este Reglamento, al igual que los otros siete que hasta la fecha ha tenido la Orden, puede consultarse en la página oficial de la Real y Militar Orden de San Fernando. www.rmo.mde.es.



Lápida actual en la Escuela Naval Militar.

y de Cea (19), muerto heroicamente el 26 de junio de 1811 a bordo de la goleta *Ave Fénix*, tras sostener un reñido combate al norte de la isla de Santo Domingo con un buque corsario al servicio de Francia (20). Gravemente herido, expiró diciendo «no me rindo», frase que no dejó de repetir durante la desigual lucha (21).

La segunda laureada corresponde a José Miguel Ponce de León González, comandante de la fragata mercante *Neptuno*. En 1815, su barco fue atacado por fuerzas insurgentes (22) superiores en la ensenada de Tolú, en la actual Colombia. Aunque su barco no era de guerra, el combate se prolongó durante horas, hasta que con más de un tercio de la dotación muerta y el

resto con heridas de consideración, a Ponce de León no le quedó más remedio que rendirse. Los prisioneros fueron llevados a la antigua cárcel de la Inquisición en Cartagena de Indias. Al amparo de la noche, una turba de exaltados,

(19) Según DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso: *op. cit.*, p. 55, fue concedida el 16 de noviembre de 1815.

(20) ISABEL SÁNCHEZ, José Luis: *op. cit.*, p. 93. Se afirma que esta laureada fue denegada en 1816.

(21) NIETO CORTADELLAS, Rafael: *Genealogías habaneras*. Instituto Salazar y Castro. C. S. I. C. Asociación de Hidalgos a Fuero de España. Madrid, 1979. Tomo I, p. 66.

(22) En diversas biografías de José Prudencio Padilla, el que sería el primer almirante de la Gran Colombia, se dice que concurrió a la acción naval de Tolú al mando del cañonero *Concepción*, derrotando a la fragata española *Neptuno*.

entre los que se encontraban varios oficiales insurrectos, asaltó la prisión asesinando a catorce marinos españoles y dejando gravemente heridos a otros siete (23). El heroico Ponce de León sobrevivió milagrosamente a numerosas heridas de arma blanca y consiguió volver a España (24). En el Archivo General de la Armada no se ha encontrado esta laureada. Respecto al empleo, se considera que debería figurar el de teniente de navío que Ponce de León alcanzó como graduado (25).

La tercera laureada pertenece al teniente de navío Ignacio Chacón del Valle (26). Le fue concedida por el valor demostrado el 5 de abril de 1824, cuando, de regreso de una comisión para llevar documentos a las autoridades de la Martinica, se encontraba a bordo de la goleta *Cóndor*, al mando del alférez de fragata José Montojo. En las inmediaciones de la punta de Maternillos (Cuba), la *Cóndor* se lanzó resueltamente al abordaje de una goleta insurgente colombiana de mayor porte, de nombre *La Juanita*, consiguiendo su apresamiento tras tres horas de intenso combate. De la dotación de la goleta *Cóndor*, compuesta por 43 marinos, 21 resultaron muertos o gravemente heridos (27), entre ellos el alférez de fragata Pablo Llanes Guimat, condecorado asimismo con la cruz laureada de San Fernando por esta acción.

Las otras tres laureadas que no figuran en la lápida de la Escuela Naval Militar requieren una breve explicación. El sexto Reglamento de la Orden, publicado en 1925, solo cinco años después del quinto, equiparó, prácticamente en todo —salvo en la cuantía de la pensión—, a los caballeros condecorados con cruces sencillas de primera y tercera clase con los caballeros laureados, suprimiéndose los distintivos del modelo anterior de cruces sencillas. El artículo 9 de este Reglamento decía lo siguiente:

«Los Caballeros de la Orden de San Fernando que actualmente se hallen en posesión de las Cruces de primera y tercera clase usarán en lo sucesivo las mismas insignias que los demás Caballeros laureados de la Orden, y gozarán de las mismas preeminencias, honores y derechos que éstos, excepto la cuantía de la pensión, que continuará siendo la que actualmente perciben, o sea la quinta parte de la señalada por el actual Reglamento para los laureados del mismo empleo.»

(23) RESTREPO, José Manuel: *Historia de la revolución de la República de Colombia en la América Meridional*. Edición académica de Leticia Bernal Villegas. Medellín. Universidad de Antioquía, tomo I, p. 357.

(24) DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso: *op. cit.*, p. 56.

(25) DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis, y MADUENO Y GALÁN, José María: *op. cit.*, p. 165.

(26) *Ibíd.*, p. 163.

(27) *Gaceta de Madrid*, sábado 14 de agosto de 1824, p. 412.

Esta norma afectó a una treintena de caballeros de San Fernando que en ese momento se hallaban con vida y que pasaron a tener los mismos derechos que los caballeros laureados. Por ello, pueden verse fotografías de condecorados en su momento con la cruz sencilla de primera clase luciendo la insignia de la laureada en el pecho (28). Estos son los casos de los siguientes caballeros laureados de la Armada que aparecen en la lápida de la Escuela Naval Militar: cabo de mar Benigno Da Vila Pérez, marinero Melchor Uso Márquez, cabos de mar Juan Antonio Blanco Paz y Francisco Rodríguez Saleta y marinero de primera Baltasar López Pérez.

Los dos primeros fueron condecorados por su actuación en aguas de Alhucemas en el guardacostas *Numancia*, en septiembre de 1909, cuando bajo el fuego enemigo se lanzaron al agua consiguiendo liberar un cabo que enredado en la hélice había inmovilizado su barco. Los tres restantes fueron condecorados por hechos de mar acaecidos en 1913 a bordo de la corbeta *Nautilus*.

Sin embargo, estos cinco caballeros laureados no son los únicos que equipararon sus cruces sencillas con laureadas. Hay otros tres marinos que en su momento fueron condecorados con una cruz sencilla de San Fernando que vivían en 1925 y que, por tanto, adquirieron reglamentariamente las «mismas preeminencias, honores y derechos» que los caballeros laureados (29). Por ello, al igual que sucedía con los cinco casos mencionados anteriormente, estos tres miembros de la Armada también pueden ser considerados caballeros laureados de la Orden de San Fernando.

El primero es el teniente de navío Ramón de Carranza y Fernández de la Reguera, comandante del cañonero *Contramaestre*, condecorado por el valor demostrado el 15 de octubre de 1896 en el combate de Río de San Juan (Cuba), al desembarcar desde la lancha *Ardilla* al mando de treinta y cuatro hombres, derrotando a una numerosa fuerza insurrecta y apoderándose de un valioso botín compuesto por abundante material de guerra (30). Ramón de Carranza y Fernández de la Reguera pasó a la situación de excedencia en 1898, ascendiendo a capitán de navío en 1916; en 1919 se le concedió el grado de contralmirante honorario (31).

El segundo es el capellán de segunda clase Esteban Porqueras Orga (32), páter del Primer Regimiento de Infantería de Marina. Fue condecorado por el

(28) DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis, y MADUENO GALÁN, José María: *op. cit.*, pp. 212-213.

(29) El Reglamento de 1925 establece como condición necesaria y suficiente hallarse con vida, ya que no menciona la situación militar ni otras circunstancias personales o profesionales.

(30) PIÑEIRO BLANCA, Joaquín María: «La familia Carranza en la Armada española entre 1842 y 1958». *Revista de Historia Naval*, núm. 57. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1997, p. 89.

(31) *Ibidem*, p. 91.

(32) NISTAL MARTÍNEZ, José Francisco: *El capellán militar; ayer y hoy, artífice de la Paz*. www.arzobispadoastrense.com.

valor demostrado el 10 de noviembre de 1896 en el combate de Binacayán (Filipinas), al mantenerse en primera línea proporcionando auxilios espirituales a los moribundos y atención médica a los heridos graves, llegando a evacuar sobre sus hombros a varios de ellos bajo el intenso fuego enemigo.

El tercero es el alférez de navío Gonzalo de la Puerta Díaz, comandante del cañonero *Centinela*, condecorado (33) por el valor demostrado el 17 de enero de 1897 en El Mango, en el río Cauto (Cuba), al salvar a los naufragos de la lancha *Relámpago* destrozada por un torpedo. En este combate el alférez de navío Gonzalo de la Puerta Díaz resultó gravemente herido. Al retirarse en 1929, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de la Orden de San Fernando, ascendió a vicealmirante, por estar en posesión de la cruz laureada (34).

Distinto es el caso que aparece en la inscripción actual (35) de la Escuela Naval Militar de Fernando Gómez Flores, cabo señalero del cañonero *Canalejas*, que no es caballero laureado. Fue condecorado con la medalla militar individual por el valor muy distinguido, demostrado en 1934, en el desembarco llevado a cabo en Santa Cruz de Mar Pequeña, en Sidi Ifni. Fernando Gómez Flores contribuyó decisivamente al desarrollo de esta acción cuando, en solitario y sin contar con ayuda ni protección alguna, subió resueltamente hasta una elevación que dominaba la playa, comunicando a su barco mediante señales el desarrollo y las necesidades del desembarco.

Se da la feliz circunstancia de que tras la publicación en el año 2001 del Reglamento actual, además de los laureados, integran también la Orden de San Fernando los condecorados con la Medalla Militar individual y las unidades cuyas banderas, estandartes o guiones, en el caso de las unidades que no tienen concedida la enseña nacional, hayan ganado el derecho a ostentar la corbata de la laureada colectiva o de la medalla militar colectiva. Por ello, el mayor de puerto y pesca Fernando Gómez Flores ingresó (36) en la Real y Militar Orden de San Fernando como caballero medalla militar individual con antigüedad de 18 de agosto de 2001.

(33) BLANCO NÚÑEZ, José María: «Centenario de la concesión de la cruz Laureada de San Fernando al alférez de navío don Gonzalo de la Puerta y Díaz». *Revista de Historia Naval*, núm. 57. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1997, p. 83.

(34) *Ibidem*, p. 84.

(35) En la lápida colocada en 1975 no figuraba. Ver TORRES FERNÁNDEZ, José Luis: *op. cit.*, p. 689.

(36) Por Resolución del ministro de Defensa 1PO/03055/03 de fecha 14 de febrero de 2003, se publicó la relación de los condecorados con la medalla militar individual que ingresaban en la Real y Militar Orden de San Fernando. Además del celador mayor de puerto y pesca Fernando Gómez Flores, ingresaron el contralmirante Manuel Colorado Guitián y el comandante de Infantería de Marina Juan Paz Permy. Ver integrantes de la Orden en www.rmo.mde.es.



Cruz laureada concedida al capitán de fragata Abárzuza.
(Museo Naval de Madrid).

Un deber de justicia y gratitud

Con los datos disponibles actualmente, es posible seguir avanzando en la determinación de la relación de los caballeros laureados de la Armada. En consecuencia, podría estimarse conveniente modificar la relación de los caballeros laureados de la Armada que figura en la lápida actual en la entrada al Patio de Aulas «Álvaro de Bazán» en la Escuela Naval Militar para que continúen sirviendo de permanente ejemplo a las generaciones presentes y futuras.

Los cambios a introducir serían los siguientes:

- En las primeras grandes cruces laureadas, emplear el año de concesión y el máximo empleo alcanzado por los condecorados, ya que en la mayoría de los casos no es posible establecer con certeza los hechos concretos que motivaron estas condecoraciones, al haberse concedido por los distinguidos méritos alcanzados durante la guerra de la Independencia o en la lucha contra la insurrección en Hispanoamérica. La excepción es el caso del teniente general Pascual Enrile y Alcedo que puede figurar en 1815, año en que ganó la gran cruz laureada por el bloqueo y rendición de Cartagena de Indias.
- Para el resto de los caballeros laureados es mejor usar el año en que tuvo lugar la acción heroica por la que resultaron condecorados.
- Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo debería aparecer como jefe de escuadra, y en 1836, año en que ganó la gran cruz laureada.
- Habría que añadir seis caballeros laureados. Tres ganaron directamente la laureada de segunda clase; son el capitán de fragata Nicolás Otero de Figueroa y de Cea (1811) y los tenientes de navío José Miguel

Ponce de León González (1815) e Ignacio Chacón del Valle (1824). Los otros tres caballeros laureados fueron condecorados en su día con cruces sencillas de primera clase, pero, al estar vivos al publicarse el Reglamento de 1925, equipararon según esta disposición sus cruces sencillas con cruces laureadas. Son el teniente de navío Ramón de Carranza y Fernández de la Reguera (1896), el capellán de segunda clase Esteban Porqueras Orga (1896) y el alférez de navío Gonzalo de la Puerta Díaz (1897).

De considerarse oportuno llevar a cabo estos cambios, la relación de caballeros laureados de la Armada podría ser la siguiente:

1811

CF. NICOLÁS OTERO DE FIGUEROA Y DE CEA

1812

CN. DOMINGO DE MONTEVERDE Y RIVAS

1815

*TTE. GENERAL PASCUAL MARÍA ENRILE Y ALCEDO
TN. JOSÉ MIGUEL PONCE DE LEÓN GONZÁLEZ*

1816

*CAP. GENERAL JUAN MARÍA DE VILLAVICENCIO Y DE LA SERNA
CAP. GENERAL IGNACIO MARÍA DE ÁLAVA Y SÁENZ NAVARRETE
CAP. GENERAL JUAN JOSÉ RUIZ DE APODACA Y ELORZA*

1818

*TTE. GENERAL JOSÉ JOAQUÍN DE BUSTAMANTE Y GUERRA
CN. LUIS DE COIG Y SANSÓN
CN. PASCUAL MARÍA DEL CAÑIZO PAREJA
AF. ANTONIO GONZÁLEZ MADROÑO*

1820

CAP. GENERAL CAYETANO VALDÉS Y FLÓREZ

1823

TTE. GENERAL JUAN JOSÉ MARTÍNEZ DE ESPINOSA Y CARRILLO

1824

*TN. IGNACIO CHACÓN DEL VALLE
AF. PABLO LLANES GUIMAT*

1836

JEFE DE ESCUADRA JOSÉ PRIMO DE RIVERA Y ORTIZ DE PINEDO
CF. JUAN DE OTAROLA Y RODRÍGUEZ DE OTERO
CF. FRANCISCO ARMERO Y FERNÁNDEZ DE PEÑARANDA

1846

CONTRAMAESTRE DE 3.^a JOSÉ LÓPEZ ANTÓN

1866

MARINERO DE 1.^a FERNANDO MIRANDA Y CAAMAÑO

1876

SARGENTO SANTIAGO (JAMES) BETHELL MILLÁN

1880

CAP. DE IM.^a MANUEL PUYOU DÁVILA

1885

SOLDADO DE IM.^a JOSÉ RAMÓN RIVAS PÉREZ

1887

MÉDICO 1.^a ENRIQUE CARDONA Y MIRET
CF. ISIDRO MATEO POSADILLO Y POSADILLO

1896

TN. RAMÓN DE CARRANZA Y FERNÁNDEZ DE LA REGUERA
CAPELLÁN 2.^a ESTEBAN PORQUERAS ORGA

1897

AN. GONZALO DE LA PUERTA DÍAZ

1898

CF. ALONSO MORGADO PITA DA VEIGA
TN. DOMINGO MONTES REGÜEIFEROS
TTE. IM.^a AMBROSIO RISTORI GRANADOS
CN. JOAQUÍN BUSTAMANTE Y QUEVEDO
CN. JUAN BAUTISTA LAZAGA Y GARAY
CN. FERNANDO VILLAMIL Y FERNÁNDEZ CUETO
TN. DIEGO CARLIER VELÁZQUEZ
CABO DE MAR DE 1.^a MANUEL SÁNCHEZ FERNÁNDEZ
CONTRAMAESTRE DE 3.^a JUAN MARTÍNEZ FERNÁNDEZ

1909

*CABO DE MAR BENIGNO DA VILA PÉREZ
MARINERO MELCHOR USO MÁRQUEZ*

1913

*AN. RAFAEL RAMOS-IZQUERDO Y GENER
CABO DE MAR JUAN ANTONO BLANCO PAZ
CABO DE MAR FRANCISCO RODRÍGUEZ SALETA
MARINERO DE 1.ª BALTASAR LÓPEZ PÉREZ*

1921

CONTRAMAESTRE DE 2.ª FRANCISCO NAVARRETE CENIZA

1936

*TN. ÁNGEL RIVA SUARDÍAZ
CF. SALVADOR MORENO FERNÁNDEZ
AN. JUAN DÍAZ GONZÁLEZ
AN. FEDERICO SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI Y AZNAR*

1937

*TN. ALFREDO LOSTAU SANTOS
SOLDADO DE IM.ª. MANUEL LOIS GARCÍA*

1938

CF. FERNANDO ABÁRZUZA Y OLIVA

Una reflexión final

Además de los caballeros laureados mencionados, se cuentan por centenares los miembros de la Armada que han formado parte de la Real y Militar Orden de San Fernando. Sería ciertamente magnífico que algún día la relación de todos estos héroes pudiese ser declarada como definitiva, pero mucho me temo que se trate de un proyecto utópico. Seguramente, en los próximos años seguirán apareciendo nuevos nombres, mientras que otros muchos quedarán para siempre en las filas de los héroes anónimos de la Armada que, a lo largo de los siglos, protagonizaron acciones distinguidas de guerra o destacados hechos de mar y que por diversas razones nunca llegaremos a conocer.

Al igual que no todos los santos figuran en el Santoral, ninguna inscripción, por grande que sea, contendrá jamás la relación de los incontables héroes de la Armada; por eso, no faltan quienes piensan que quizás sea más sencillo y acertado dejar las cosas como están y colocar una inscripción en la Escuela Naval Militar que diga por ejemplo: *A LOS CABALLEROS DE LA REAL Y*

MILITAR ORDEN DE SAN FERNANDO QUE SIRVIERON HEROICAMENTE EN LAS FILAS DE LA ARMADA. Como es de sobra sabido, los doctores, que nunca faltan en el caso de la Iglesia, resolvieron el asunto instituyendo el Día de Todos los Santos. Salvando las distancias, también la Armada tiene sus «doctores», así que a ellos corresponde pronunciarse.

BIBLIOGRAFÍA

- BLANCO NÚÑEZ, José María: «Centenario de la concesión de la cruz Laureada de San Fernando al alférez de navío don Gonzalo de la Puerta y Díaz». *Revista de Historia Naval*, núm. 57. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1997.
- DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis; MADUEÑO Y GALÁN, José María: *Los Marineros en la Orden de San Fernando*. Dirección General de Relaciones Institucionales. Ministerio de Defensa. Madrid, 2011.
- DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso y Luis: «La Historia vivida: José Primo de Rivera, laureado general de la Armada y frustrado marqués de Fernando Poo». Instituto de Historia y Cultura Naval. *Revista de Historia Naval*, número 108. Madrid, 2010.
- ISABEL SÁNCHEZ, José Luis; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALVEÑO, Juan: *Real y Militar Orden de San Fernando. 200 años*. Dirección General de Relaciones Institucionales. Ministerio de Defensa. Madrid, 2011.
- MADUEÑO Y GALÁN, José María; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso: *La Armada y la Orden de San Fernando: los marineros laureados*; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso: *Historia de la creación y trayectoria de la Orden de San Fernando*; ISABEL SÁNCHEZ, José Luis: *La Orden de San Fernando en la Guerra de la Independencia*. *Revista de Historia Militar*. Segundo Centenario de la Orden de San Fernando. Número extraordinario. Instituto de Historia y Cultura Militar, 2011.
- PIÑEIRO BLANCA, Joaquín María: «La familia Carranza en la Armada española entre 1842 y 1958». *Revista de Historia Naval*, núm. 57. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1997.
- TORRES FERNÁNDEZ, José Luis: «La Armada y sus laureados». *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Junio de 2005.
- VIQUEIRA MUÑOZ, José Enrique: «La Marina en las primeras operaciones terrestres». XXXV Jornadas de Historia Marítima. *Cuaderno Monográfico* del Instituto de Historia y Cultura Naval, número 55. Madrid, 2007.
- Página oficial de la Real y Militar Orden de San Fernando. www.rmo.mde.es.



SITUACIÓN DE LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA DE ORIGEN EN SOMALIA Y REFLEXIONES SOBRE SU FUTURO

Benigno GONZÁLEZ-ALLER GROSS
Jefe de la Sección de Planes de Recursos
y Definición de Medios del EMA



Introducción



SCRIBO este artículo tras haber sido durante seis meses jefe de la División de Planes del Cuartel General Operacional de la Operación ATALANTA, entre enero y julio de 2012. Durante ese periodo fui testigo de dos hitos excepcionales en la vida de la operación: la confirmación de la tendencia negativa de la actividad pirata, cuyos primeros indicios se observaron en el segundo semestre de 2011, y la revisión del Plan de Operaciones para permitir la neutralización de los depósitos logísticos de los

piratas en la franja costera de Somalia, permitiendo de esta forma a las fuerzas navales poder actuar contra los piratas en todo su ciclo de actividad. Pretendo en este artículo enumerar las razones por las que se piensa que se ha podido invertir la curva de actividad de la piratería y reflexionar sobre el futuro de la lucha contra la piratería de origen en Somalia.

Evolución de la piratería

Durante los pasados tres años, debido fundamentalmente a la presión de las fuerzas navales, el área de operaciones de los piratas se ha expandido desde una zona relativamente concentrada en el golfo de Adén y proximidades de la costa de Somalia hacia el océano Índico hasta posiciones alejadas cerca de dos mil millas de la costa de Somalia. Se han valido para ello del secuestro de *dhow*s (1) que, utilizados como buques madre, permiten a los piratas trans-



Dhow tipo Jelbut en el golfo de Adén.

(1) Embarcación de origen árabe común en el mar Rojo y océano Índico. Se emplea para cabotaje o pesca. Tienen un casco estrecho y alargado, desplazan entre 300 y 500 toneladas y la dotación oscila entre 15 y 30 personas.

portar sus esquifes (2) a gran distancia y permanecer en la mar durante un periodo prolongado en espera de encontrar una presa vulnerable. Este modo de actuar hizo aumentar el éxito de sus ataques hasta un nivel inaceptable para la comunidad internacional. Durante el primer cuatrimestre de 2011 llegaron a estar secuestrados simultáneamente hasta 32 buques.

Sin embargo, en el tercer cuatrimestre de 2011, tras el periodo monzónico que va desde mayo a agosto, en el que la meteorología impide la utilización de pequeñas embarcaciones, la actividad de los piratas no resurgió con la intensidad de años anteriores. Todo lo contrario, se comenzó a apreciar una disminución importante del número de ataques y secuestros con éxito hasta niveles tres veces inferiores a los que se habían sufrido hasta la fecha. Esta menor actividad de los piratas se ha confirmado durante el año 2012 y, aun con riesgo de pecar de optimista, hay indicios que permiten concluir que la piratería en el Cuerno de África ha dejado atrás su punto álgido. Entre enero y mayo del año 2011 hubo un total de 176 ataques y 25 buques secuestrados. Durante el mismo periodo de 2012: 30 ataques y cinco buques secuestrados.

¿Qué ha sucedido para que se haya invertido la tendencia?

Cuatro son las causas generales por las que se piensa que ha disminuido la actividad de los piratas: la adopción de medidas de autoprotección por los buques mercantes, la eficacia de las fuerzas navales, un naciente control de las autoridades regionales de Somalia y, por último, fruto de todo lo anterior, cambios en la disposición hacia la piratería de las comunidades donde habitan los piratas.

Probablemente, la principal razón por la que ha disminuido la eficacia de los ataques de los piratas es la adopción de medidas de autoprotección por los buques mercantes que transitan por el área y el embarque de equipos armados de seguridad privada.

Las medidas de autoprotección vienen sugeridas en el manual *Best Management Practice for Protection against Somalia Based Piracy*, promulgado y actualizado por un consorcio de instituciones interesadas en el tráfico marítimo internacional, entre las que se incluye la Unión Europea, la OTAN y el IMB (3). El manual recomienda medidas de prevención, tales como: registrar el tránsito por la zona con el MSCHOA (4), navegar por el

(2) Embarcación ligera con motor fueraborda que los piratas utilizan para realizar sus ataques.

(3) *International Maritime Bureau*.

(4) *Maritime Security Centre-Horn of Africa*. El MSC-HOA es un centro establecido por la Unión Europea en el Cuartel General de la Operación ATALANTA en Northwood, Reino Unido, para monitorizar la situación marítima en el Cuerno de África. El MSCHOA mantiene

IRTC (5), reforzar la vigilancia por serviolas o realizar maniobras evasivas; y medidas de protección estructurales, tales como instalar alambres de espino para impedir el acceso a cubierta, utilizar alarmas sonoras o establecer ciudadelas que permitan en caso de secuestro concentrar a la dotación en un compartimento inaccesible desde el exterior, facilitando la intervención de equipos de fuerzas especiales sin poner en riesgo la seguridad de la dotación. De acuerdo con los registros del MSCHOA, un 70 por 100 de los buques que transitan por la zona adoptan estas prácticas de autoprotección.

Además de estas medidas, un 25 por 100 de estos buques mercantes son protegidos por equipos de seguridad armados contratados a compañías de seguridad privadas. El embarque de estos equipos ha resultado especialmente efectivo, si bien existe controversia sobre su legalidad. Suscita preocupación el vacío legal que hay sobre su empleo en alta mar y la falta de control de su respuesta a los piratas, si bien en muchos casos los equipos se nutren de ex militares, normalmente habituados a un uso controlado de la fuerza. Solo un 50 por 100 de los países de registro de los buques que transitan por la zona permiten el embarque de equipos de seguridad armados. En todo caso, ningún barco defendido por un equipo de seguridad privado ha sido secuestrado hasta la fecha. Además, un beneficio adicional de esta medida es que cada vez que un equipo de seguridad repele un ataque y lo informa facilita a las fuerzas navales la localización de los grupos de piratas y su posterior neutralización.

La segunda causa que explica la disminución de la piratería es la eficacia de las fuerzas navales. Tras más de tres años navegando en las aguas de Cuerno de África, las distintas fuerzas desplegadas tienen un mayor conocimiento del área y del modo de actuación de los piratas. Además, las sucesivas revisiones de los mandatos y de las reglas de enfrentamiento, especialmente en el caso de EUNAVFOR, han permitido que las fuerzas navales puedan ser cada vez más contundentes contra la piratería.

En la actualidad hay desplegados en el área medios de tres coaliciones internacionales —Unión Europea, OTAN y CMF (6)— y de seis países (7) que operan independientemente. La coordinación entre estas fuerzas es cada vez mejor y, a pesar de las limitaciones que impone la dependencia diversa, el

una página *web* que se ha convertido en la principal medio de intercambio de información entre los buques mercantes, fuerzas navales e instituciones preocupadas por la piratería en el Cuerno de África. La mayoría de los barcos que transitan por la zona se registran en el MSCHOA para recibir guía y directrices sobre cómo evitar la piratería.

(5) *International Recommended Transit Corridor*. Es una ruta recomendada para facilitar a los buques de guerra la protección de los buques mercantes que transitan a través del golfo de Adén.

(6) *Combined Maritime Forces*. Coalición liderada por los Estados Unidos a la que han contribuido hasta 26 países diferentes.

(7) China, India, Irán, Japón, Rusia y Corea del Sur.



Liberación de un *dhow* por la fragata *Reina Sofía*.

empleo conjunto de los recursos es más efectivo que en el pasado. Asimismo, durante los últimos meses se han desplegado en la zona nuevos tipos de unidades y plataformas mejor equipadas: desde medios para realizar ISR (8) hasta submarinos o equipos de operaciones especiales, particularmente eficaces en la neutralización de los buques madre de los grupos de acción de piratas. Se han utilizado además, por primera vez, equipos de protección autónomos para proteger a los buques del WFP (9). Estos equipos, de unas 20 personas, pueden defender a un buque mercante vulnerable sin necesidad de que haya un buque escolta en las proximidades, lo que permite liberar unidades para otras misiones.

Por otra parte, la operación de los grupos de piratas a mayor distancia de la costa, si bien ha aumentado la extensión del área de operaciones, los ha hecho más vulnerables. Los buques madre pueden ser distinguidos de embarcaciones similares con relativa facilidad por tener visibles los esquifes, a bordo o remolcados, y la parafernalia pirata, como escaleras para el abordaje de los buques mercantes. Ello facilita su localización y posterior neutralización.

Además, con la aprobación de reglas de enfrentamiento más firmes, en particular la autorización a EUNAVFOR para neutralizar los depósitos logísti-

(8) *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*.

(9) *World Food Programme*.

cos de los piratas en tierra —DPLD (10)—, las fuerzas navales han pasado de ser fundamentalmente reactivas a realizar acciones proactivas, mejorando en iniciativa sobre los piratas.

La actuación sobre los depósitos logísticos en tierra, si bien aporta una ventaja táctica limitada, ataca la sensación de impunidad de la que disfrutaban los piratas hasta la fecha, conscientes de que podían actuar con libertad en las playas sin la amenaza de que las fuerzas militares actuaran sobre ellos.

Una tercera razón que explica el descenso de la piratería es la incipiente capacidad de las autoridades regionales de Somalia para perseguir la piratería. Si bien el Gobierno de Somalia no tiene apenas medios para oponerse a los piratas, algunos gobiernos autónomos de las regiones desde donde operan los piratas, en especial Puntland, han incrementado su acoso con cierta efectividad. En agosto de 2011, el Gobierno de Puntland llegó a un acuerdo con el Gobierno Federal de Transición (GFT) para crear la Policía Marítima de Puntland, una policía costera profesional cuya misión es la persecución de la piratería y la pesca ilegal en la región. Esta policía —bien recibida por numerosos actores internacionales, incluida la ONU— ha actuado con gran contundencia y ha tenido significativa influencia en la actividad de los piratas, obligándoles a desplazarse de sus asilos habituales (11). Un ejemplo de su eficacia es que uno de los últimos buques capturados por los piratas, el petrolero griego *Smyrni* (12), ha tenido que cambiar de fondeadero en diversas ocasiones al sentirse acosado por la policía de Puntland.

También los gobiernos autónomos de Somaliland —autodeclarada república independiente— y de Galmudug, esta última en menor medida, parecen estar tomando medidas para erradicar la piratería.

Por último, la cuarta razón es fruto de las tres anteriores. Como resultado de la eficacia del esfuerzo contra la piratería, se está influyendo en lo que se considera el centro de gravedad operacional de los piratas: la relación beneficio/riesgo que estos ponderan antes de inclinarse hacia la piratería. Como consecuencia del mayor riesgo y menor probabilidad de éxito, muchos de los hasta ahora piratas están abandonando la piratería para dedicarse a otras actividades, legales o también delictivas, como el tráfico de seres humanos. Además, la disminución del número de secuestros está provocando una

(10) *Disruption of Pirate Logistic Dumps.*

(11) Fruto de la presión policial, los piratas han tenido que abandonar sus tradicionales bases en Puntland (Eyl y Gar'ad), desplazándose hacia el sur, a bases en la vecina región de Galmudug (Hobyó, El Danaan y Haradhere).

(12) Petrolero de nueva construcción, de armador griego y bandera de Liberia, que fue secuestrado el 11 de mayo de 2012 cuando transportaba 135.000 toneladas de crudo. Su captura ha supuesto un contratiempo en la lucha contra la piratería. Se estima que los piratas pudieran obtener un elevado rescate por esta presa, lo que les permitiría revitalizar sus maltrechas finanzas.

mengua de la financiación disponible. El ciclo económico de la piratería se mantiene activo con el rescate obtenido de los secuestros. Cuando estos son menos, disminuye el número de inversores dispuestos a aportar la financiación necesaria para que los piratas puedan hacerse a la mar. De acuerdo con informes propios, difundidos en la prensa, los piratas han tenido muchas dificultades para desplegarse en la mar desde principios de mayo de 2012, debido principalmente a esta falta de financiación; también invocan otras razones, como el mencionado acoso policial y las adversas condiciones meteorológicas del periodo monzónico.

Esta dinámica adversa genera a su vez otros efectos perniciosos que inclinan la balanza beneficio/riesgo hacia el lado del segundo. La escasez de dinero procedente de los rescates hace que cuando un clan consigue una presa los otros clanes intenten «robársela», produciéndose enfrentamientos entre ellos que en muchos casos acaban con vidas humanas. Como curiosidad, según cuenta un negociador profesional que representaba a los armadores de un buque secuestrado, durante la negociación del rescate los piratas llegaron a exigir al negociador que los buques militares en la zona protegieran al buque secuestrado de los ataques de sus clanes oponentes.

Todas estas razones están detrás del descenso de la piratería. Pero, una vez invertida la tendencia y lograda cierta iniciativa sobre los piratas, **¿qué hacer para que el proceso sea irreversible?**

La piratería es un síntoma; su solución pasa por remediar su causa, que no es otra que Somalia es un país fallido (13). Por ello, la extinción de la piratería depende principalmente de que Somalia, con el apoyo de la comunidad internacional, logre evolucionar hacia un Estado de derecho y en particular de que sea capaz de crear instituciones que le permitan ejercer el control de su espacio marítimo. En paralelo a ello, hay que seguir combatiendo los síntomas, para lo que es necesario que las fuerzas militares, amén de apoyar en la medida limitada de sus posibilidades la cimentación de Somalia, intensifiquen y hagan más eficaz su esfuerzo para mantener, y si es posible agudizar, la tendencia negativa de la piratería. Asimismo, para que la acción militar sea más eficaz, hay que redoblar el esfuerzo para que los piratas detenidos puedan ser perseguidos legalmente.

A continuación expongo qué horizonte tiene la reconstrucción de Somalia; qué se está haciendo para intentar fortalecer su capacidad de control del espacio marítimo, cómo deberían orientar su esfuerzo las fuerzas navales para mantener esta tendencia negativa de la actividad pirata y en qué situación se encuentra y cuál sería la deseable evolución de la persecución legal de los piratas.

(13) Somalia ocupa por quinto año consecutivo el último lugar en la lista de países fallidos de acuerdo con el estudio realizado por la revistas *Foreign Policy* y *Fund for Peace*.

La República de Somalia ha estado administrada desde el año 2004 por un Gobierno Federal de Transición, gobierno transitorio sometido al fideicomiso de organizaciones internacionales (Naciones Unidas y la Unión Africana). Este gobierno inició a comienzos de 2012 un proceso constituyente con objeto de poner fin al periodo de transición y dotar al país de instituciones estables y legítimas, necesarias para constituirse en un Estado de derecho.

Para quien tenga conocimientos sobre la situación de la zona, es lógico que contemple con escepticismo la posibilidad de que este proceso constituyente no sea un nuevo intento fútil de producir instituciones sólidas. Sin embargo, algunos avances recientes permiten atisbar rayos de esperanza. Según diversos observadores internacionales, entre ellos el representante especial de la Unión Europea para el Cuerno de África, Alexander Rondos, desde el año 2011 se han producido avances significativos en los tres pilares —político, económico y de seguridad— que facilitarían la conclusión exitosa de este proceso constituyente y la consecución de las nuevas instituciones.

En efecto, en el plano político, el 22 de junio de 2012 una Asamblea Nacional Constituyente, formada por delegados escogidos por los jefes de los clanes tradicionales de Somalia, aprobó por amplio consenso una nueva Constitución. Semanas después, el 10 de septiembre, un nuevo parlamento, formado por miembros elegidos de forma indirecta por un comité técnico —todavía no se dan las condiciones para una votación popular—, eligió un nuevo presidente y este a su vez un gobierno, que permite albergar esperanzas en un horizonte político algo más estable.

En lo que a seguridad concierne, es indudable que algún progreso existe. Desde 2007 gran parte del sur y centro de Somalia ha estado en manos del grupo terrorista Al Shabaab (14). En la actualidad, las tropas de AMISON, Kenia y Etiopía, en apoyo del Gobierno de Somalia, están combatiendo al grupo y logrando importantes avances. A final de 2012 habían retomado el control de al menos dos terceras partes del área inicialmente en manos de Al Shabaab, incluido Kismayo, último bastión del grupo terrorista. Tras los fracasos militares y la falta de financiación derivada de la pérdida de control de territorio, Al Shabaab se está debilitando.

El escenario económico también está mejorando. Tras la expulsión de Al-Shabaab de Mogadiscio, en agosto de 2011, la capital de Somalia está lentamente regresando a la normalidad. La construcción está en auge, las empresas están prosperando y los principales edificios, como el Parlamento y el Teatro Nacional, se están reconstruyendo y expulsando a los ocupantes ilegales que

(14) Al Shabaab es una organización declarada terrorista por gobiernos occidentales. Es la célula en Somalia del grupo Al Qaeda. Pretenden imponer la ley islámica en Somalia en oposición al Gobierno de Transición y a la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISON), que alegan quieren secularizar el país. Se ha especulado sobre la conexión entre Al Shabaab y la piratería con fines de financiación, pero no hay constancia sólida de ello.

hasta ahora moraban en ellos. Turquía está teniendo un papel protagonista, si no líder, en la reconstrucción de la capital. Tras abrir la embajada y proporcionar ayuda financiera para apoyar la reconstrucción de la ciudad, ha dispuesto que Turkish Airlines realice un vuelo dos veces por semana a la capital, siendo la primera aerolínea comercial en aterrizar en el país en 20 años.

Pero para influir en la capacidad de la propia Somalia de acabar con la piratería, dentro del proceso de fortalecimiento de las instituciones del Estado, hay que prestar especial atención a las que se ocupan del ámbito marítimo. Por ello, en los últimos meses se multiplican las cumbres e iniciativas en apoyo del desarrollo marítimo de Somalia y de la región. Ejemplo destacado que nos incumbe es la iniciativa del Comité de Política y de Seguridad (PSC) de la Unión Europea de llevar a cabo una operación para dotar a la región del Cuerno de África y del océano Índico occidental de capacidad marítima, iniciativa que se conoce como EUCAP NESTOR.

La intención del PSC con esta operación es desplegar, bajo el mando de un comandante de la operación civil, equipos de personal civil, con expertos militares, a oficinas en los cinco países a los que este proyecto ha limitado inicialmente su ámbito geográfico: Djibouti, Kenia, Tanzania, islas Seychelles y Somalia. En los cuatro primeros países, la misión pretende ayudar a mejorar la capacidad de control de las aguas territoriales; en Somalia la misión es algo más ambiciosa y persigue mejorar el sistema judicial y constituir una policía costera capaz de hacer aplicar la ley en contra de la piratería.

Cabría pensar que en el ámbito de esta iniciativa se podría apoyar a la Policía Marítima de Puntland (15), que tan excelentes resultados está obteniendo, como se ha comentado anteriormente. Sin embargo, el marco legal que esta policía aplica a los piratas que detiene, alejado de los principios humanitarios que inspiran la ley en Occidente, impide que nuestras fuerzas puedan participar en su adiestramiento y realizar operaciones coordinadas con ellos.

En paralelo con este esfuerzo de cimentar el país, que depende principalmente de apoyo en el ámbito civil internacional, las fuerzas militares tienen todavía importantes tareas que realizar: pueden apoyar de forma limitada las tareas de construcción del país; pueden apoyar el EUCAP NESTOR proporcionando instrucción y adiestramiento durante las visitas a puerto, y pueden aprovechar su interacción con las comunidades costeras de Somalia para influir en su rechazo a la piratería y su inclinación hacia actividades legales como la pesca; pero, fundamentalmente, deben mantener la presión sobre los piratas hasta hacer disminuir su éxito al nivel más bajo posible.

(15) La Policía Marítima de Puntland está financiada principalmente por los Emiratos Árabes Unidos. Recientemente, se ha especulado con la posibilidad de que esta financiación fuera a cesar, lo que pondría en entredicho el futuro de esta policía.



Dhow yemení.

Tras la aprobación de las operaciones DPLD para la fuerza de la Unión Europea, las fuerzas navales disponen de marco legal para poder actuar sobre el rango entero de actividades de los piratas: desde la preparación en tierra hasta que logran secuestrar un buque para obtener un rescate, si bien en este último caso la actuación requiere la aprobación de los Estados implicados, tanto el de bandera del buque secuestrado como el de nacionalidad de los rehenes. En este escenario, la eficacia de las fuerzas navales ya no depende de nuevas autorizaciones, sino de conseguir el mejor aprovechamiento posible de los medios disponibles.

Para mejorar la eficacia y ejercer máxima presión sobre los piratas, se debe incrementar el esfuerzo en la parte del ciclo operativo de los piratas donde los medios puedan ser más eficaces y los piratas más vulnerables. El ciclo operativo de los piratas comienza en la playa, a bordo de un esquife; continúa con el secuestro de un buque madre (normalmente en el golfo de Adén); sigue con el ataque y secuestro de un buque mercante (en la mayoría de los casos en el mar Árabe), y finaliza con el fondeo en las proximidades de una base logística de los piratas, donde se negocia el rescate. Durante la primera fase, en la

que los piratas operan en esquiife, es difícil actuar por la dificultad que entraña, tanto en la playa como en el mar, distinguir el esquiife pirata de embarcaciones similares dedicadas a actividad legal. También es difícil actuar sobre los piratas después de que estos han conseguido secuestrar un barco: aunque las reglas de enfrentamiento lo permiten, las necesarias autorizaciones de los Estados en cuestión y el riesgo de la operación las hace desaconsejables. Por ello, el esfuerzo militar debe aplicarse a tratar de neutralizar a los grupos de piratas en la fase que transcurre desde que han secuestrado a un *dhow* hasta que, utilizándolo como buque madre de su grupo de acción, consiguen secuestrar un buque y hacerse fuerte en él. Es en esta fase donde hay más probabilidades de ser eficaz y donde hay mayor posibilidad de mejora. En el año 2011 se neutralizó un grupo de acción pirata por cada buque secuestrado; en el primer semestre de 2012, dos por buque secuestrado. Mediante la adecuada utilización de medios, estas cifras pueden mejorar significativamente.

Para incrementar la eficacia en la neutralización de los buques madre, hay que mejorar el sistema de localización y aviso de su presencia y posicionar las fuerzas navales para que, basadas en esa información de inteligencia, reaccionen en el menor tiempo posible e intenten la neutralización antes de que los piratas tengan éxito en el secuestro de un barco.

La mejora del sistema de localización y aviso de los *dhow*s se puede lograr haciendo un uso efectivo de los medios de ISR disponibles —MPRA, UAV, helicópteros, etc.—, alentando permanentemente a los buques mercantes a que informen de los avistamientos o ataques de los piratas, y mejorando el intercambio de información con los países de origen o donde operan los *dhow*s: Yemen, Omán, Djibuti y Somalia. En línea con este último objetivo, hay una iniciativa en marcha, denominada *Dhow Communities Engagement Project*, que pretende mejorar el conocimiento sobre el tráfico de *dhow*s en el golfo de Adén, asesorar a los *dhow*s sobre medidas para evitar la piratería y mejorar el intercambio de información cuando un buque ha sido secuestrado.

En paralelo a este mayor esfuerzo en la neutralización de los *dhow*s, también debería continuarse con la incapacitación de los depósitos logísticos de los piratas en tierra, de acuerdo con lo autorizado en la última revisión del Plan de Operaciones de ATALANTA. No obstante, con objeto de impedir que las comunidades costeras perciban estas operaciones como una injerencia o un riesgo a su seguridad, esta debería ser una opción a la que recurrir con más visión estratégica que táctica. Su ejecución, cuando haya una clara oportunidad y esté exenta de riesgos indeseados, es una opción muy efectiva para impedir que los piratas puedan operar desde tierra con libertad y preparar los buques madres y sus campañas con impunidad.

Por último, para mantener la curva de la piratería en sentido descendente sería necesario reforzar los sistemas judiciales para poder perseguir a los piratas con mayor firmeza. En la actualidad, más de un 50 por 100 de los piratas detenidos son liberados (repatriados en la costa de Somalia) sin ser persegui-

dos por la justicia, si bien los liberados no pueden en muchos casos volver a sus lugares de origen por no poder hacer frente a las deudas contraídas para adquirir el material necesario para su actividad pirata. Hasta la fecha, se han conseguido algunos acuerdos de transferencia con países ribereños, como Kenia —acuerdo denunciado recientemente—, islas Seychelles y Mauricio. Se está en proceso de llegar a un acuerdo con Tanzania y otros países. Lamentablemente, las diferencias entre los sistemas judiciales, en lo que al tratamiento humanitario concierne, impide a las coaliciones presentes en la zona alcanzar acuerdos de transferencia con algunos vecinos de la región.

En paralelo a la consecución de acuerdos de transferencia, la legislación nacional de algunos países participantes en la lucha contra la piratería ha sido objeto de cambios, lo que ha permitido, cuando han concurrido evidencias de ofensas contra el propio país, recurrir a la persecución nacional. Se tienen esperanzas de que avances en la legislación y en la colección de evidencias, como intercambio de información biométrica, tengan una incidencia positiva en el decaimiento de la piratería. Los piratas son personas sin ideología; su única aspiración es la obtención de un rescate para disfrutarlo en su propio país. La amenaza de su encarcelamiento es una importante medida disuasoria.

Todas las iniciativas mencionadas pueden contribuir a mantener el ritmo descendente de la actividad pirata pero existe la preocupación de que este éxito dé pie anticipadamente a pensar que se dan las condiciones para concluir la operación y relajar las medidas de autoprotección de los buques mercantes.

¿Hasta cuándo hará falta mantenerse en la zona combatiendo la piratería?

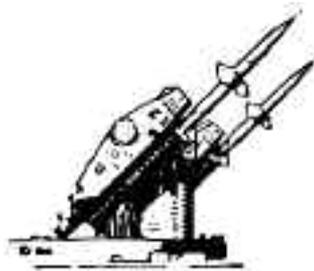
Casi todos los planes de operaciones de las fuerzas presentes en el Cuerno de África contemplan un estado final de la operación indefinido. Éstos dejan entrever que la operación se podría dar por concluida cuando se logre reducir la piratería hasta un nivel aceptable. Pero, ¿qué significa un nivel aceptable? El término es tan impreciso que por el momento las operaciones tienen un horizonte temporal. En el caso de la Operación ATALANTA, la fecha de conclusión de la operación se ha extendido en cuatro ocasiones, las tres primeras por un periodo de un año, la última por dos, hasta diciembre de 2014.

Ante la reducción de la actividad de la piratería, hay algunas voces que reclaman el fin de la presencia militar. Creo que es una postura discutible. A mi juicio, las operaciones contra la piratería no deberían finalizar hasta que esta se erradicara de forma irreversible. A pesar de que en los párrafos anteriores he dejado entrever una visión optimista del futuro de Somalia, lo cierto es que es un país fallido desde 1991 y que tiene una población cuyo 70 por 100 es menor de 30 años, por lo que una mayoría de los ciudadanos no tiene expe-

riencia de vivir en un país estable y seguro, no conoce la sensación de vivir en un Estado de derecho. Por ello, es improbable que a corto plazo desaparezcan las condiciones para que muchos somalíes consideren la piratería como una opción con riesgo aceptable.

Aun llegando a niveles mínimos de piratería, siempre puede surgir un secuestro que vuelva a realimentar el bucle económico de la piratería y atraiga a nuevos piratas a la mar. Baste con poner el citado ejemplo del petrolero *Smyrni*. Tras tener sus arcas exhaustas, los piratas podrían obtener por la liberación de este buque un rescate próximo a los 40 millones de dólares, cifra que prácticamente iguala el presupuesto que gestiona el gobierno regional de Puntland.

Si continúa el decrecimiento de la actividad pirata, la presencia militar en la zona podría reducirse en unos años para ajustarla al progreso de la operación, incluso podría reducirse a operaciones temporales durante los periodos entre monzones, pero no creo que en el corto plazo se den las condiciones para poderla concluir. Las operaciones contra la piratería en Somalia deben continuar hasta que el escenario deje de ser propicio para la piratería, lo que en función del lento progreso de reconstrucción de Somalia puede tardar años en llegar. A nuestros buques les queda tiempo en la zona. Si no, podríamos tener que volver a empezar.





Despegue de un CH-47 del Ejército de Tierra en el LHD Juan Carlos I. (Foto: L. Lorenzo Leira).

ADAPTACIÓN PERMANENTE A LOS CAMBIOS DE NUESTRO ENTORNO. CUANDO *DAR DE MANO* SIGNIFICA *ADQUIRIR PERSPECTIVA*

Juan Carlos PÉREZ GUERRERO



El problema no es que el ratón esté en el laberinto, sino que el laberinto esté en el ratón.

Deepak Malhotra.

Introducción



A expresión *dar de mano*, con la que titulo esta breve reflexión, es entendida en el argot laboral como *acabar la faena* (1), es decir, dar por terminado el trabajo o la tarea que estábamos haciendo. Normalmente está asociada al final de una jornada laboral. Sin embargo, en nuestro rico y peculiar vocabulario mariner, esta expresión tiene que ver con la maniobra de estachas para definir el momento de quitarle tensión al cabo en beneficio del resto de la maniobra, con la finalidad de conseguir ajustar la posición exacta del buque en su lugar de atraque. Como bien conoce el lector, es una maniobra coordinada que requiere tanto de dirección centralizada como del empeño, esfuerzo e iniciativa de cada uno de los participantes.

(1) Ver 23 de abril de 2012 en: <http://www.cosasdeandalucia.com/web/index.php/component/glossary/Expresiones-21/D/Dar-de-mano-1475/>

Evidentemente, cuanto mayor es el buque, más compleja es la tarea de posicionarlo correctamente, pues requiere mayor destreza, una dirección clara y una coordinación precisa.

La esencia de la maniobra es la necesidad de cambiar para enmendar, corregir y mejorar la posición anterior. He aquí el motivo de esta reflexión, introducida con una expresión —para captar la atención del lector— sugerente en lo laboral pero exigente en lo marinero por rutinario que nos pueda parecer, lejos del estudio detallado de la maniobra: profundizar en la necesidad de transformación. El cambio permanente es uno de los factores que nos acompaña a todos en nuestra carrera militar. Ese devenir también es aplicable a nuestra institución. Desafío, por tanto, al lector, a sumergirse en este supuesto, la Armada frente al espejo de la realidad, con la única intención de fomentar el debate, de alentar y provocar la acción.

Desarrollo

Reposicionamiento permanente

Por una parte, admitimos que desde hace años nos encontramos inmersos en una crisis de índole económica que parece haberse extendido a todos los ámbitos de nuestra vida, incluidos los aspectos sociales, políticos e incluso morales. Pero, las grandes crisis son motivo y ocasión para la transformación (2), también en las Fuerzas Armadas, en general, y en la Armada, en particular. En definitiva, estamos ante una oportunidad de dar sentido a ese cambio continuo mediante la adaptación permanente al cambio (3), una de las claves intrínsecas del liderazgo personal del que hacemos gala en la milicia.

Por otra parte, los análisis estratégicos, del tipo que sean, determinan que nuestro entorno se encuentra en una constante y rápida transformación. «El cambio ha pasado a ser el terreno de juego» (4). La realidad es dinámica. Es inevitable e incontrolable. Actualmente, en nuestro entorno estratégico coexisten «dos mundos de la política», uno articulado en torno al Estado-nación y otro difuso, con múltiples centros de poder e influencia (5). Solamente si

(2) TRÍAS, Eugenio: «Pienso, luego existo», artículo publicado en *ABC* el día 8 de enero de 2012. Ver 23 de abril de 2012 en:

<http://www.abc.es/historico-opinion/index.asp?ff=20120108&idn=1502266004498>

(3) MALHOTRA, D.: *Yo me he llevado tu queso*. Empresa Activa. Editorial Urano, octubre de 2011. La idea de esta reflexión nace de la lectura de este libro.

(4) *La fuerza conjunta ante los retos del futuro. Preparándonos para las operaciones hasta 2030*. EMAD, octubre de 2009, p. 3.

(5) ROSENAU, James N.: *Turbulence in World Politics: a Theory of Change and Continuity*, Princeton University Press, 1990.



Maniobra en cubierta. (Foto: Internet).

somos realmente conscientes de esta realidad podremos articular estrategias realistas para influir activamente en el contexto internacional, y no limitarnos a ser meros espectadores en la construcción del nuevo orden mundial del siglo XXI.

Por tanto, la necesidad de estudiar y entender la transformación dinámica de nuestro entorno, mediante la identificación de los factores coyunturales que condicionan nuestras decisiones en los ámbitos estratégicos, operacionales y tácticos (incertidumbres políticas y económicas, riesgos y amenazas, evolución tecnológica y modernización de unidades y sistemas, variabilidad del recurso humano y la racionalización de estructuras, entre otros), es clave para prepararnos y operar en él, y afecta permanentemente a la Armada, tanto a la institución como a los miembros que la componen.

Como la tozuda realidad nos demuestra a veces, la mayoría de las veces, no basta con controlar la reacción a esa modificación permanente de nuestro entorno, de nosotros mismos o de los demás. Las condiciones están en permanente cambio que, en algunas ocasiones, tienden a la evolución. Coincidirá conmigo el paciente lector —después de esta prolongada introducción— que aceptar el cambio sin cuestionarlo es intolerable, e implicarse en él sin más

requiere no solo de inteligencia, esfuerzo y firme propósito, sino también de perspectiva. Por tanto, la necesidad de transformación nos obliga a aligerar las tensiones que nos atan al pasado e incluso al presente para volvernos a posicionar en el futuro; en definitiva, se trata de adquirir perspectivas, en primer lugar enfrentando los factores coyunturales, y actuar con determinación después, pero sin perder de vista el único elemento referente de la Armada, nuestras formas específicas de actuación que se realizan en o desde la mar.

En consecuencia, admitimos que la relación de la Armada con su futuro pasa necesariamente por su crecimiento o, mejor dicho, *reposicionamiento*, al menos en tres planos diferentes: en el estratégico (la adaptación de las capacidades navales a los escenarios de operación en un entorno conjunto y combinado), en el logístico (la gestión eficiente de los recursos) y en el personal (la capacitación, responsabilidad y compromiso de sus miembros).

En el entorno estratégico

Las características de los futuros escenarios de operación requieren nuestra presencia casi permanente en mares alejados para garantizar la seguridad nacional en el más amplio sentido de la palabra, para asegurar el suministro de recursos energéticos (flujos de suministro, yacimientos, pesca, etc.) y para ejercer nuestra influencia y capacidad de acción exterior. Todo ello, sin olvidar la defensa y seguridad de nuestras fronteras naturales en momentos en los que la inmigración ilegal vía marítima es una severa realidad. Este componente debemos entenderlo en el ámbito específico, conjunto y combinado, en clave tanto europea como aliada, con el convencimiento de que la vigencia del *poder naval y marítimo* es más evidente que nunca.

Sin embargo, las misiones trascienden el ámbito tradicionalmente militar y naval, especialmente contra o en apoyo a potencias emergentes, y cada vez más influyentes, para convertirse en operaciones, no exclusivamente militares, de mantenimiento de paz, de ayuda humanitaria, de embargo de armamento, de conocimiento del mar y de enfrentamiento contra amenazas a la seguridad marítima de procedencia múltiple, desconocida y generalmente asimétricas. En la mayoría de los casos podrían concurrir todo ese tipo de operaciones en el cumplimiento de la misión.

A buen seguro el paciente lector tiene bienintencionadas recetas para afrontar la permanente incertidumbre estratégica, entendida como «la dificultad de ver claramente... [y] hace que las cosas aparezcan con visos distintos a lo que habíamos imaginado» (6), en la que normalmente nos movemos y que

(6) CLAUSEWITZ, Carl: *De la Guerra*. Libro 1.º, «Sobre la naturaleza de la guerra», capítulo VI, «La información en la guerra».



Estrategias y desafíos marítimos. (Fuente: Internet).

hace cuestionarnos nuestras propias capacidades continuamente. He aquí algunas de las acciones clarificadoras que podría llevar a cabo la Armada:

- En primer lugar, el desarrollo y la aplicación de conceptos útiles que nos ayuden a resolver los nuevos problemas que esos escenarios operativos cambiantes puedan plantearnos, concretamente mediante dos acciones:
 - La revisión y actualización de conceptos exclusivamente navales y marítimos y su vinculación progresiva a protocolos y procedimientos interministeriales y conjuntos.
 - La consolidación de nuestra aportación al sistema internacional de seguridad y defensa.
- En segundo lugar, la participación en los esfuerzos que la comunidad internacional desarrolla en apoyo a la paz y la seguridad mediante el desarrollo de estrategias y la potenciación de capacidades adaptables a los escenarios de actuación. Las posibles líneas de acción podrían ser:

- El desarrollo de estrategias marítimas de seguridad integradas, especialmente pero no exclusivamente, en la UE y la OTAN, en los ámbitos de las Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) y del nuevo Concepto Estratégico, respectivamente. La implicación directa de la Armada en otras iniciativas de carácter regional, multilateral o bilateral fuera del marco europeo y aliado contribuiría al enriquecimiento del pensamiento estratégico marítimo y naval, imprescindible para adquirir perspectiva.
- El mantenimiento de la capacidad de combate y confrontación naval (disuasión y defensa), a la vez que el desarrollo de capacidades propias de diplomacia naval o de seguridad, pasando por la proyección de fuerzas desde la mar.

En ese sentido, la tarea es ingente porque, en paralelo a la clarificación conceptual y estratégica, debemos desarrollar los procedimientos operativos de gestión de los buques de nueva construcción (LHD *Juan Carlos I* y BAM clase *Meteoro*), revisar y actualizar los de empleo y actuación de plataformas más antiguas, así como mejorar la integración de capacidades en contingentes compuestos por buques, helicópteros y agrupaciones operativas de Infantería de Marina.

En el escenario económico actual, de reducción presupuestaria, la clave puede estar en el equilibrio entre la calidad de las capacidades que debemos desarrollar y el número de unidades disponibles. La pérdida de capacidades específicas, o su limitación en determinadas unidades, debería considerarse un factor de planeamiento en lugar de una premisa que constriña nuestro amplio margen de actuación. Las características naturales de cada unidad podrían llevarnos a la especialización de determinadas unidades en cometidos concretos.

En este sentido, podrían desarrollarse nuevas aptitudes operativas navales que satisfagan la aportación específica de la Armada al desafío del entorno, y que favorezcan la interoperabilidad en los ámbitos conjunto y combinado. El análisis y la revisión constante de las doctrinas, tácticas y procedimientos son imprescindibles para garantizar que somos capaces de hacer lo que la situación demande en cada momento.

Estas exigencias, consustanciales al entorno cambiante solamente se pueden adquirir potenciando la preparación mediante la instrucción eficaz y el adiestramiento específico, conjunto y combinado.

- En tercer y último lugar, la agilización de los procesos de toma de decisiones y el análisis de sus consecuencias (7), particularmente en la gestión de la actividad de la Fuerza. Se trata de implicar a toda la organización en la preparación, alistamiento y seguimiento de la actividad naval. El empleo eficiente de medios informáticos, la aplicación generalizada de la gestión por procesos, la reducción de la cadena orgánica y la potenciación de las relaciones horizontales entre autoridades de la Armada y otros ejércitos son algunos de los aspectos a considerar.

La complejidad del entorno estratégico en el que nos desenvolvemos no debería ser sinónimo de caos en el desarrollo de nuestro trabajo, de nuestras misiones operativas y tareas administrativas, sino de práctica ordenada y sistemática, permanentemente enriquecida por la experiencia y las lecciones aprendidas en los campos de la organización, el alistamiento de personal y material y la ejecución del adiestramiento; todo ello enfocado a la realización eficaz y eficiente de los cometidos y misiones que nos encomiendan; ¡nos preparamos como operamos, operamos como nos preparamos!

La gestión de los recursos

La mejora e innovación de los equipos, sistemas y armamento de las unidades más modernas, íntimamente relacionados con la asunción de ciertos riesgos tecnológicos, debe coexistir con el alistamiento y mantenimiento de sistemas y equipos más antiguos, que aportan experiencia, favorecen la instrucción y contribuyen a la consecución de las capacidades y aptitudes que se requieran en cada momento. Esta premisa, obvia y razonable, nos adentra en el controvertido campo de la gestión (del recurso material y del componente humano), en el que caben tantas soluciones como personas. Seguramente el lector no necesite seguir leyendo para apuntar



Desafíos a la gestión. (Fuente: Internet).

(7) AGUILAR PONCE DE LEÓN, Juan: «Más sobre la cuadratura del círculo». REVISTA GENERAL DE MARINA. Noviembre de 2005.

un buen ramillete de soluciones aparentemente eficientes desde la perspectiva personal, pero de más complicada aplicación al ámbito de una organización. Sin embargo, todos podríamos aceptar que la clave está en la gestión eficiente de los recursos, responsabilidad de todos los miembros de la Armada (8).

Al igual que en el apartado anterior, parece que el entendimiento del binomio personas-sistemas nos puede ayudar a desenvolvernos. En este sentido, la especialización de personal en el manejo y gestión de determinados equipos y la vinculación preferente de cada unidad a determinadas misiones debería tenerse en cuenta para garantizar la transición entre el presente y el futuro. Para ello, convendría trazar algunas referencias, tales como las siguientes:

- El personal es un bien imprescindible.
- La optimización de las plantillas orgánicas de las unidades y agrupaciones operativas para relacionarlas directamente con su alistamiento y empleo operativo. La disponibilidad actual de suficiente personal no debería distraer nuestra atención de la tendencia general de reducción de la estructura administrativa del Estado, con repercusión segura en las Fuerzas Armadas, y del carácter cíclico de reclutamiento (captación y retención), ambos vinculados a la disponibilidad de recursos.
En primer lugar, de las variables que están directamente en nuestras manos, se podrían considerar los factores siguientes: el equilibrio entre externalización y la autorrealización de servicios (limpiezas y alimentación) y apoyos (logística integrada y sostenida compartida con el tercer y cuarto escalón), la especialización técnica de la Armada en lo que se considere realmente distintivo, el esfuerzo más intensivo en el manejo seguro y correcto de equipos y sistemas y, por último, la reorientación del modelo de sostenimiento (por familias de equipos y sistemas) basados en la predicción.
- La coyuntura actual nos obliga a plantearnos continuamente, y si cabe con mayor periodicidad, nuevas formas de relación entre las personas y el entorno laboral y operativo, basadas en el cuidado extremo y en el empleo óptimo de equipos y sistemas, así como en el compromiso de los operadores con la gestión eficiente y eficaz de unos sistemas cada vez más sofisticados. En este sentido, el equilibrio entre el dimensionamiento y la cualificación de las plantillas es clave; ambos aspectos están íntimamente relacionados.
- En segundo lugar, nuestro compromiso con el futuro supone consolidar la tendencia a la automatización de sistemas y equipos, inicia-

(8) Directiva de Recursos 01/12, del AJEMA, de fecha 9 de mayo de 2012.

da en la pasada década con la construcción de nuevas unidades, que compense la disminución de dotaciones. Sin lugar a dudas, se requerirá la especialización del personal en el manejo de estos dispositivos, cada vez más avanzados.

— La gestión funcional de los recursos económicos.

- La reestructuración de la cadena de mando debe estar orientada a mantener el compromiso entre los recursos y las capacidades operativas realmente necesarias. Se trata de alinear los procesos de gestión de recursos y generación de fuerzas con los requerimientos operativos, lo que exige un mayor entendimiento y acercamiento entre las divisiones y secciones de los diferentes estados mayores y jefaturas (EMA, JAL, FLOTA, JEPER, etc.) y sopesar la necesidad de reducción o reorganización estructural en beneficio de la funcionalidad más estricta.
- Esta reestructuración es una necesidad si queremos aproximarnos con determinación al ámbito conjunto, donde la agrupación del recurso de material bajo el paraguas de la DGAM es una realidad.
- Además, supone un esfuerzo adicional si se tiene en cuenta el mantenimiento de las capacidades tecnológicas militares necesarias, pensando tanto en el escenario convencional de la defensa como en el escenario asimétrico de la seguridad.
- La evolución social nos compromete también con la disminución de la huella medioambiental de las unidades navales a través de la potenciación de los programas de protección medioambiental de nuestras unidades e instalaciones, mediante la prevención y el tratamiento adecuado de los residuos.

El factor humano

En último lugar, aunque en un puesto prioritario en importancia y trascendencia, la capacidad de gestión, imagen e influencia de la Armada está estrechamente vinculada con la capacitación y competencia de su personal. La tecnología, y en particular la relacionada con la información, tiende a imbuirnos y a estandarizar nuestras ideas y conductas, abrumados por el exceso de información y la disponibilidad permanente de indicadores sobre los que apenas podemos actuar. La tecnología es el medio y no el fin (9) que comple-

(9) RODRÍGUEZ GARAT, Juan: «Reflexiones sobre la idiosincrasia del bisonte». REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo de 2010.



El futuro es nuestro. (Foto: www.armada.mde.es).

menta al único componente incuestionable en la Armada: sus miembros; personas, a veces, frustradas o desilusionadas ante la voracidad de los cambios y la presunción de arbitrariedad en asuntos tan sensibles como los relacionados con las publicaciones de vacantes, asignaciones de destinos de especial responsabilidad o coberturas de plantillas.

Como decíamos en la introducción, los cambios y las transformaciones afectan a todos los ámbitos de la organización y, por supuesto, a sus personas, encargadas, por otra parte, de llevarlos a cabo. La necesidad es mutua. La capacidad de innovación de la Armada es y está en sus miembros, que tienen una tarea ingente por delante si quieren anticiparse a los desafíos futuros, capaces de comprometerse con la Institución, capaces de reinventarse continuamente (sujetos a la coyuntura económica y a los cambiantes e inciertos escenarios operativos), capaces de valorar su disponibilidad de servicio y las relaciones con los demás y, por último, capaces de encarnar los valores de la Armada. Sin duda, rememorando a Lusseyran, «nuestro destino se forja desde nuestro interior hacia fuera».

Para ello, el motor del cambio es la voluntad y el compromiso de cada uno de los miembros de la organización. La voluntad descansa sobre la

motivación (10), componente imprescindible en la construcción de un proyecto personal en línea con el de la organización. Cada uno de nosotros somos el propósito de ella y, del mismo modo aunque en dirección opuesta, contribuimos a cumplimentar sus propios intereses, que a su vez son también los nuestros. La correspondencia razonable y eficiente entre la Armada y sus miembros es esencial para emprender esa transformación necesaria. El esfuerzo debe ser máximo y la responsabilidad es de todos. Por otra parte, el compromiso y la disposición de entrega fomentan y favorecen las relaciones entre nosotros y, por tanto, potencian el vínculo de unión de esa extraordinaria diversidad, imprescindible en el ámbito orgánico, que conforman los cuerpos y escalas de la Armada, así como los intereses, capacidades, aspiraciones y vocaciones de cada uno de nosotros. Se trata de «explotar la diversidad en beneficio propio» (11).

En este sentido, parece razonable que nuestros pasos estén encaminados a favorecer el cambio y adaptar la capacidad de respuesta y actuación de los miembros de la organización a los desafíos de nuestro entorno, manteniendo la esencia de nuestros principios y valores, así como a facilitar el desarrollo de las capacidades anteriores mediante:

- El fomento de la comunicación interna y el trato directo que permita la difusión y asimilación de conceptos, líneas de acción y prioridades. Se trata de que cada uno conozca lo que la Armada quiere de él.
- La potenciación de las competencias profesionales y técnicas (cualificación), de las iniciativas y capacidades de innovación y, en definitiva, de la anticipación al futuro, mediante el fomento de las ideas, sin descuidar la permanente preparación moral (calidad humana) a través de la educación de los valores imprescindibles que nos han llevado hasta aquí. La clave puede estar en procurar el entusiasmo que, ineludiblemente, contribuye a la consolidación del compromiso y, de paso, favorece la adaptación al cambio. La habilidad de la organización para mantener el equilibrio dinámico entre diversidad y uniformidad, necesario para adaptarnos a los desafíos sin perder de vista el horizonte de su misión, es un elemento fundamental en esta línea de acción.
- El bastidor de este proceso está en los principios de disciplina, jerarquía y unidad, fundamentales en el ejercicio de nuestras responsabilidades y garantes del adecuado cumplimiento de las misiones que se nos asignan.

(10) AZNAR ALMAZÁN, Javier: «Motivación». REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto-septiembre de 2001.

(11) RODRÍGUEZ GARAT, Juan: «La diversidad: un recurso que es necesario aprovechar». REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto-septiembre de 2001.

Conclusión

La perspectiva, imprescindible para adquirir visión de futuro, solamente se adquiere *dando de mano*, aligerando tensiones que innecesariamente nos atan al pasado, e incluso al presente, y cobrando con armonía la maniobra necesaria para ver lo viejo con otros ojos y entender lo nuevo. La transformación, la evolución y el cambio son pilares de la pervivencia de la organización y, como tales, deben ser considerados por sus miembros. Y la Armada no es una excepción.

Por una parte, el contexto estratégico, complejo y dinámico nos presenta permanentemente nuevas amenazas a la paz, seguridad y estabilidad global que requieren respuestas integrales, incluida la militar. Por otra, la coyuntura económica contribuye a la incertidumbre en la disponibilidad de recursos y convierte la gestión eficiente en responsabilidad de todos.

El cambio y nuestra forma de asumirlo, mediante el entendimiento y la actuación coordinada y determinante frente a los factores coyunturales y temporales que nos han tocado y tocarán vivir, se convierten en evolución en la medida que el desarrollo de la organización va de la mano del desarrollo personal de cada uno de sus miembros.

La capacidad de transformación de la Armada está ahora más que nunca en la capacidad de sus miembros para afrontarla. Conocer la experiencia de siglos de travesías por todos los mares del mundo es imprescindible y posibilitador, siempre que no suponga un prejuicio y una rémora para afrontar el futuro. Tenemos mucho que ganar y, como dice el viejo proverbio latino, *felicibus brevis, miseris hora longa*.



LOS DILEMAS DE LA ROYAL NAVY FRENTE AL *LAPSUS* DE SU CAPACIDAD AERONAVAL

Rafael GALLEGO NARANJO



N este artículo pretendo dar a conocer cómo el ambicioso proyecto británico de renovar su afiliación al elitista club de «los que tienen portaaviones» se ha convertido en un tortuoso camino debido a: decisiones dependientes de programas de Defensa aún en desarrollo, una situación presupuestaria muy ligada a una crisis financiera global y una lucha constante para discernir cuáles son las decisiones estratégicas adecuadas. En definitiva, un proyecto de portaaviones moderno y de última generación que, trazando sus primeras líneas sobre el papel antes de 1998, se ha convertido contradictoriamente en un programa que

va a superar los 20 años en su desarrollo.

El trasfondo de este análisis quiere mostrar lo que es un mal ejemplo, y así se ha demostrado, de política de adquisición y desarrollo en materia de Defensa. Cómo estos más de 15 años han demostrado una falta de flexibilidad y adaptabilidad sobre un proyecto de futuro que requería cambios de concepto según las necesidades estratégicas y acordes con la disponibilidad presupuestaria.

Finalmente, quiero en este prefacio expresar mi agradecimiento por la inestimable ayuda de compañeros de la Royal Navy con los que pasé largos periodos en la mar y que han compartido sus inquietudes con respecto a la Marina en la que he estado integrado durante los últimos dos años de mi carrera.

Introducción. Antecedentes y previsión de futuro

El Reino Unido, desde el final de la Segunda Guerra Mundial y ante los auspicios de la amenaza nuclear de los países del antiguo pacto de Varsovia,

ha hecho una revisión detallada de cuáles son los recursos necesarios para cumplir las directrices de la Estrategia Nacional de Seguridad (1).

La revisión sobre las capacidades necesarias en materia de Defensa frente a la amenaza exterior comenzó 1957 con la *Sandys Defence Review* (2); a ella han seguido sucesivas «revisiones» que han tenido lugar en base al desarrollo del panorama estratégico desde entonces hasta nuestros días. El 19 de octubre de 2010, el Gobierno británico publicó la *Strategic Defence and Security Review* (SDSR), donde determinó su postura frente a la composición de sus capacidades militares en los próximos 20 años, partiendo de la situación estratégica de aquel momento y la previsión de amenazas del futuro, augurando una próxima revisión de estas decisiones en el 2015. Con esta última revisión estratégica en materia de Seguridad y Defensa, lo que la coalición de los partidos Conservador y Liberal-Demócrata pretende es reducir el presupuesto de Defensa en un 8 por 100, haciendo así frente a un déficit acumulado de más de 38.000 millones de libras. En términos reales esto se ha traducido en recortes de material (unidades) y personal de las instituciones de la Defensa británica.

En términos concretos, respecto a la capacidad aeronaval de la Royal Navy, la SDSR contempla la construcción de dos grandes portaaviones. Un proyecto con muchos interrogantes en su ejecución y sin continuidad, ya que en el mismo documento se determinó la baja de los portaaviones HMS *Ark Royal* (inmediata) e *Illustrious* (prevista en el año 2014). Además, se ordena la baja de sus escuadrones de *Harrier*, un avión con gran tradición en las Fuerzas Armadas británicas, e importante protagonista en la Guerra de las Malvinas. Todas ellas son importantes plataformas que proporcionan las capacidades que completan el poder de proyección naval de la Royal Navy.

Dejando a un lado las importantes vicisitudes económicas, que el Reino Unido sufre como cualquier otra nación europea, el asunto del salto generacional en el concepto de portaaviones —más cerca del concepto norteamericano que del que hasta ahora se ha mantenido— está siendo de gran controversia en el país británico. Además, y aun poseyendo plataformas con relativa capacidad aeronaval, la baja de los únicos aviones navales de ataque de ala fija que proporcionaban capacidad de proyección, hace que estas unidades pierdan en parte, y para muchos en su totalidad, su razón de ser. De cualquier manera el

(1) La *National Security Strategy* emana del Comité Conjunto sobre Estrategia Nacional de Seguridad establecido por el Parlamento británico, el cual incluye 22 miembros de ambas Cámaras (*House of Commons and the House of Lords*).

<http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/joint-select/national-security-strategy/>

(2) Liderada por el ministro de Defensa Duncan Sandys, que propició un enorme gasto en Defensa para hacer frente a la amenaza nuclear de la Guerra Fría y los distintos compromisos alrededor del mundo.



Infografía de F-35B en plataforma STOVL.

debate está en la calle, pues según la opinión británica el hecho de verse sin portaaviones —tan sólo portaaeronaves y sin cazas— es una cuestión de prestigio internacional. El prestigio que hoy en día se le supone a una nación considerada a través de los siglos como una potencia naval de primer orden.

En los siguientes puntos se desarrollan aquellos fundamentos estratégicos que han llevado a la toma de decisiones a partir de las cuales se han definido las alternativas del proyecto de la nueva generación de portaaviones de la clase *Queen Elizabeth*. También se establece cómo las restricciones presupuestarias han delimitado los costes, aun poniendo en riesgo planteamientos estratégicos, ya que conseguir los objetivos planteados en su totalidad no puede ser «a cualquier precio». Finalmente, se concluirá con el razonamiento efectuado para la opción seleccionada y su, hasta el momento, plan de ejecución.

Fundamento estratégico y decisiones a tomar

Análisis estratégico de necesidades

Las necesidades de renovación de la capacidad aeronaval británica están pendientes desde la *Revisión Estratégica de la Defensa* (SDR) de 1998. Así,

todas las complejas evaluaciones que llevan a definir el concepto de esta capacidad aeronaval requerida para la Marina británica han recorrido un largo camino hasta las conclusiones publicadas en la *Strategic Defence and Security Review* (SDSR) de 2010. De esta manera, las bases estratégicas en torno a la construcción de dos portaaviones han sido maduradas teniendo en cuenta el resto de la estructura de las BAF, prevista en la *Future Force 2020* (3). Los puntos fundamentales en los que se basa esta visión estratégica para la concepción de un grupo de combate de portaaviones (*carrier-strike capability*) son:

- La nueva clase de portaaviones, desde el que operarán aviones de combate de última generación, dará al Reino Unido total flexibilidad de actuar, según la voluntad política, proyectando sus fuerzas desde la mar hacia tierra. A su vez, lo hará con total independencia de los acuerdos o relaciones internacionales, probablemente influidas por las tensiones regionales en las zonas de conflicto.
- La posesión de un grupo de combate operando en cualquier lugar del mundo daría respuesta a cualquier necesidad de proyectar el Poder Aéreo sin la dependencia de bases en tierra. Así, tener aeronaves basadas en la mar mitiga la necesidad de acuerdos con terceras naciones para hacer uso de sus bases en tierra, derechos de acceso y sobrevuelo, etcétera.
- Todo ello proporcionado por un grupo de proyección estratégica que daría un amplio abanico de medidas coercitivas en respuesta a cualquier situación de crisis que se pudiera plantear, apoyando a todo tipo de operaciones en tierra.

Decisiones dentro del programa de construcción.

Una vez definidas las necesidades estratégicas de los portaaviones e incluida la disponibilidad presupuestaria, se plantean las decisiones a tomar dentro del proyecto. Entre ellas se contempla:

- Se realizará la construcción de dos plataformas, HMS *Queen Elizabeth* y el HMS *Prince of Wales*. Inicialmente, según las conclusiones de la SDSR de 2010, el primero se entregará a la Royal Navy y el segundo quedará preservado y disponible para entrar en servicio si así fuera

(3) *Prime Minister of United Kingdom by Command of Her Majesty. Securing Britain in an Age of Uncertainty: The Strategic Defence and Security Review*. Londres, 10 de octubre de 2010, p. 20.



Infografía del HMS *Queen Elizabeth* y HMS *Prince of Wales*.

requerido. Las fechas iniciales anunciaban que los proyectos de estos estarían respectivamente concluidos en 2016 y 2018, pero su revisión apunta a la entrada en servicio del primero de ellos en torno al 2020.

- Una de las razones de este retraso es la intención, tomada tras la promulgación de la SDSR, de montar el sistema de «catapultas de lanzamiento para despegue, y sistema de gancho y cable recuperador para toma» (CATOBAR, del inglés *Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery*, coloquialmente *Cats&Traps*). En compensación al retraso de entrega ocasionado, a largo plazo se conseguiría una plataforma que propiciaría una gran interoperabilidad, con aliados clave como Estados Unidos y Francia, los cuales confían en este tipo de sistemas para sus portaaviones.
- Adquisición del modelo CV (*Carrier Variant*) del *F-35C Lighting II Joint Strike Fighter* (JSF). Este *F-35C* tiene mayor alcance con mayor capacidad de armamento y, por tanto, aporta mayor capacidad de proyección, pero tiene la necesidad del sistema CATOBAR en el buque madre. Por otro lado, está la versión *F-35B* (*Short Take-Off and Vertical Landing-STOVL*) que tras la SDSR fue apartada, pero no desechada, pues uno de los objetivos globales de la remodelación de las BAF era adquirir un «caza conjunto» que reuniera las necesidades

operativas tanto de la Marina británica como de la Royal Air Force (RAF), estimando un ahorro de un 25 por 100 durante el ciclo de vida de esta aeronave.

- Número de aeronaves a adquirir. En la fase original del proyecto internacional (4) del *F-35*, el pedido inicial de unidades fue de 138. Tras un replanteamiento, el Gobierno británico redujo el pedido a 50 unidades. La intención es mantener embarcadas en un portaaviones en operaciones 12 aeronaves de forma rutinaria, pero con capacidad máxima de despliegue de hasta 36 si así fuera necesario.

En el primer trimestre del año 2012, informes del gobierno advertían un posible cambio hacia el STOVL por potenciales incrementos de coste en la implementación a bordo del sistema CATOBAR, sobre todo ahora que se atraviesa una importante crisis financiera. Esto haría inviable la opción de operar con aeronaves CV a corto plazo. Por otro lado, no se debe dejar de tener en cuenta que, según la SDSR, los requerimientos estratégicos confluyen en una plataforma flexible y de proyección estratégica. Una gran inversión que promete ser amortizada a largo plazo, con una vida prevista de más 50 años.

Todo ello determina la base del análisis y la generación de cuestiones que guían el debate hacia cuál es la solución a esta ecuación con tantas variables.

Análisis. Interrogantes frente a la toma de decisiones

Poner ambos portaaviones en servicio a la vez

Sin duda, tener dos portaaviones en servicio simultáneamente da una ventaja estratégica sin igual. Así lo aseguran miembros del Parlamento británico encargados de Política de Seguridad Internacional (5), que creen firmemente que este interrogante ha de tratarse en la próxima SDSR, prevista en 2015. El hecho de tener tan solo un portaaviones en servicio significaría que habría periodos en los que no se tendría esta capacidad, por no disponer de la plataforma debido a mantenimientos y reparaciones, tanto programados como no. En el caso de tener dos plataformas en servicio se consideraría una capacidad del grupo de combate constante, incluso si el número de aeronaves fuese limitado —cantidad ajustada para un solo portaaviones— se exigiría el máxi-

(4) El *F-35* es el descendiente del prototipo *X-35*, avión experimental producto del programa Joint Strike Fighter, cuyo desarrollo está siendo financiado principalmente por Estados Unidos, apoyado por el Reino Unido y otros países socios (Australia, Canadá, Dinamarca, Países Bajos, Italia, Noruega y Turquía), que aportan fondos adicionales.

(5) HOWARTH, Gerald (ministro para la International Security Strategy): «Navy May Get Two Carriers After All», *The Daily Telegraph*. Londres, 23 de agosto de 2011, p. 12.

mo rendimiento a estos aparatos, amortizando este recurso. A su vez, y si las necesidades operacionales lo requieren, con tan solo un portaaviones no se podrían cubrir potenciales teatros de operaciones simultáneamente —en áreas de interés del océano Índico, golfo Pérsico, Mediterráneo y zonas del Atlántico sur y norte—.

Conflictos recientes han demostrado la importancia de contar con un grupo de combate, como en las operaciones en Libia y campañas en Afganistán. Estas necesidades estratégicas han impedido en ocasiones que el Reino Unido haya podido ejercer acciones militares que el apetito político de sus dirigentes hubiera consentido.

Habilitar las dos plataformas con sistema CATOBAR

Esta decisión tiene antecedentes en arbitrajes políticos que se remontan a la década pasada y que merece la pena narrar.

El Gobierno Laborista británico de 1997 a 2010 maduró la idea de la construcción de dos grandes portaaviones. Estos estarían dotados de dos ejes, dos islas, propulsión a través de turbinas de gas y sistemas para operar la versión STOVL del futuro *F-35*. Estas decisiones estaban avaladas por los más de 40 años de experiencia en el uso de las tecnologías que apoyan todo lo relacionado con los sistemas STOVL, donde expertos en mantenimiento podrían continuar trabajando en esta línea. En contraposición, las experiencias relacionadas con el sistema CATOBAR y las aeronaves convencionales que operan con él datan de antes del anterior HMS *Ark Royal*, el cual se dio de baja en 1978. Se consideró que sería un reto bastante arriesgado —económica y tecnológicamente— volver a formar personal de mantenimiento en aeronaves convencionales y sistemas CATOBAR partiendo, básicamente, de cero.

En 2010, conservadores y liberales-demócratas toman las riendas del país y afirman su convencimiento en seguir adelante con el proyecto, pero incluyen una modificación al mismo con ambición de futuro. En la SDSR 2010 se deja patente que «al menos uno de los portaaviones estará dotado con cats&traps» (6) con la previsión de lograr una interoperabilidad plena con las marinas norteamericana y francesa, ascendiendo a la primera división de naciones con grupos de combate «decentes», según la opinión pública británica.

Con esta decisión tardía a un proyecto inicial STOVL, habría que convenir muchas y caras reestructuraciones de la plataforma, incluso algunas que aún están en pruebas. El Reino Unido para ello se basa en tecnologías en desarro-

(6) «Prime Minister of United Kingdom by Command of Her Majesty. Securing Britain in an Age of Uncertainty». *The Strategic Defence and Security Review*. Londres, 10 de octubre de 2010, p. 23.



Infografía del HMS *Queen Elizabeth* y CVN-78 *Gerald R Ford*.

llo para la próxima generación de portaaviones americanos (clase *CVN-21*) que desarrollarán el Electro-Magnetic Launch System (EMALS) y Advanced Arrestor Gear (AAG), que no dependen de tan ingentes cantidades de vapor como los actuales clase *Nimitz*, y que el proyecto actual del *Queen Elisabeth* no soportaría —pues no basa su propulsión en combustible nuclear— (7). Así, el USS *Gerald R. Ford* (CVN-78), primero de la nueva clase, entrará en servicio con este sistema en 2015 y dará testimonio de actuación a la futura clase *Queen Elisabeth*, en el caso de que se decidiera la instalación del EMALS/AAG, en pro de la buscada interoperabilidad entre marinas.

Dejando a un lado los altos costes que está suponiendo el sistema EMALS/AAG, el Reino Unido tiene que tener en cuenta además un plan alternativo en el caso de que el *JSF* se retrasara o incluso se cancelara por también costes exorbitantes no solo de costes por unidad, sino por su mantenimiento a lo largo de su vida operativa. La cuestión es que se prevé que haya un periodo de incertidumbre entre la entrada en servicio del primer portaaviones y la disponibilidad de un caza que opere desde él. En el caso de que finalmente se instalasen *cats&traps* en las plataformas y que el *F-35C* no esté aún disponible, la opción sería hacer un *leasing* o compra, bien del *Rafale* francés

(7) El 30-40 por 100 del vapor generado por la combustión nuclear en los actuales portaaviones de la USN se usa para el sistema CATOBAR. Un sistema como este en operaciones de vuelo de gran demanda haría que en el proyecto del CV *Queen Elisabeth* fuese necesario hacer FAS diariamente.



Infografía del HMS *Queen Elizabeth*, plataforma final prevista.

o bien, y con más posibilidad, la opción de adquirir los US *F/A-18 Hornet*. El *Hornet* es un caza convencional capaz y económico que ha alcanzado una edad madura con resultados casi inigualables de eficacia y eficiencia, y cuya vida operativa se prevé hasta 2036. Aceptable opción en ese ínterin que daría una solución al debate que los políticos tienen hoy que lidiar, y que reza: *ships with no planes*. Sin duda, una alternativa que satisfaría la ansiada interoperabilidad con el *Charles de Gaulle* y los CVN americanos.

Por otro lado, y con amplias expectativas de futuro, la instalación del sistema CATOBAR en la clase *Queen Elisabeth* garantizaría operar con aviones de «sexta generación» —el *JSF* es considerado de «quinta generación»— o aviones de combate no tripulados (C-UAV). Hoy en día, los principales programas de UAV de la USN se desarrollan con aparatos que son lanzados desde sus CVN, y por tanto asistidos por el sistema CATOBAR. Algunos de estos son el *X-47B Pegasus* o el *Sea Avenger*.

Como las previsiones de que el desarrollo de futuros programas irá en esta línea, el optar por un sistema CATOBAR en sus nuevas plataformas navales se considera previsor e inteligente (interoperabilidad, al fin y al cabo).

¿Qué conlleva menos riesgo: CV o STOVL?

El *F-35B*, o *STOVL*, sigue siendo potencialmente un avión muy capaz que cumple con los requisitos del Reino Unido. El concepto *STOVL* ofrece una ventaja única; capacidad de despegue y aterrizaje vertical, sobre todo en aquellos lugares donde la infraestructura disponible no admita despegue y aterrizaje convencional. Sin embargo, el debate se centra en las potenciales vicisitudes en cuanto al desarrollo, producción, riesgos operacionales y costes del modelo *F-35B*:

- Avión muy limitado en peso en el despegue y aterrizaje vertical, forzando a desarrollar compensaciones de combustible y armas para cada misión.
- Las reducidas capacidades del *STOVL* reducirá a su vez la flexibilidad en la capacidad del grupo de combate. Ambos aviones pueden cumplir los requisitos, pero el que mayor alcance y flexibilidad de carga efectiva ofrece es el modelo *CV*, el cual se ajusta a la apuesta estratégica de la SDSR.
- De lo anterior se deduce que, aunque hasta ahora los costes finales por unidad de ambos modelos aún siguen siendo desconocidos, los informes sugieren que la compra del número requerido de aviones *STOVL* adicionales para compensar la diferencia de capacidad entre las dos variantes costaría un extra 2.400 millones de libras en total —solo 97 *CV* harían el trabajo de 136 *STOVL*—. Por otra parte, la SDSR evaluó los costes de mantenimiento a través de la vida del *STOVL* y resultaba un 25 por 100 más económico mantener el *CV*.
- También, en el momento que se decidiera volver a capacidades *STOVL* en la plataforma, habría que considerar si al retocar el programa anulando las implementaciones del sistema CATOBAR se incurriría en gastos extra en el proyecto.

Todos estos planteamientos y estudios en detalle realizados por organismos de excelencia británicos (8) demuestran que el *F-35C* es una versión más efectiva, robusta y capaz. Por otro lado, existen dudas de si, en el caso de que se optara por la opción *STOVL*, estos aparatos podrían integrarse en los demandantes «ciclos de operaciones de vuelo» llevados a cabo por los grupos de combate de la USN. Está demostrado que los *STOVL* pueden operar en plataformas CATOBAR —no al contrario—, pero las necesidades específicas de aeronaves *STOVL* para toma y despegue es totalmente diferente de los ciclos sin descanso de 12 horas con los que trabajan los CVN. Aquí es donde

(8) UK Ministry of Defence's. Defence Science and Technology Laboratory (DSTL).



Infografía del futuro avión de combate de sexta generación *X-47 Pegasus*.

se plantean las primeras cuestiones que pueden impactar con la solícita interoperabilidad entre aliados.

Por otro lado, también hay que señalar que no todo es optimista en el desarrollo del *F-35C*. La US Government Accountability Office (US GAO) ha reconocido que el desarrollo del proyecto JSF no está cumpliendo fechas y que los costes se están elevando. Además están teniendo problemas con algunos sistemas del *F-35C*, concretamente con el gancho de la aeronave que opera con el cable recuperador del portaaviones. Esto ha generado una demora que está creando incertidumbre y nerviosismo en los integrantes del proyecto, entre ellos en el número dos, el Reino Unido. En cambio, el desarrollo del modelo *STOVL* parece que está tan maduro como el anterior y el primer escuadrón de *marines* está formado desde enero de 2012 para su adiestramiento en *F-35B*, según declaraciones del secretario de Defensa norteamericano Leon Panetta (9).

(9) BALLANTYNE, Iain: «America Trims Forces and Confirms Maritime-led Defence Strategy». Revista *WARSHIPS, International Fleet Review*. Londres 2012.

Lo que está claro hasta este punto, y así lo afirman desde la GAO, es que el proyecto *JSF* está en desarrollo todavía y que la operatividad total de los tres modelos (siendo el tercero el *F-35A*, con despegue y toma convencional y de entrada en servicio en la US Air Force) la dará el tiempo y los múltiples bancos y vuelos de pruebas que todavía se han de realizar.

Conclusiones. Costes frente al riesgo estratégico. La decisión final

A día de hoy, el debate se centra en los potenciales retrasos en la implementación y en el incremento de coste de la instalación del innovador sistema EMAL/AAG. Fuentes de asesoramiento del Gobierno británico aseguran un incremento de 1.000 millones de libras por portaaviones si se implementa este sistema. Según informes remitidos al ministro de Equipamiento de Defensa británico, el precio de cada sistema EMAL/AAG ascendería a 480 millones de libras por cada portaaviones —más 400 millones de gastos adicionales de montaje—, además de los pertinentes ajustes del sistema enfocados a plataformas de la clase *Queen Elisabeth*, diferentes a la nueva clase norteamericana CVN-21.

Estos informes, con fecha de mayo 2012, han propiciado valoraciones y estudios posteriores que, junto a la impactante situación financiera global, han sugerido al Gobierno británico retomar la iniciativa de adquirir el modelo *STOVL*. De ser así, esta anularía de un plumazo la necesidad de la instalación del costoso sistema CATOBAR —a corto plazo— y cuyo consiguiente ahorro sería tal que podría promover la iniciativa de poner ambos portaaviones en servicio al mismo tiempo.

Así, en junio de 2012 el Gobierno británico, frente a la antedicha disyuntiva económica, parece haber tomado una decisión definitiva frente al embarazoso proyecto de puesta en servicio de los nuevos portaaviones de la clase *Queen Elisabeth*, concluyendo que:

«Debido a los exorbitantes costes en la implementación del sistema CATOBAR EMAL/AAG de más 2.000 millones de libras del proyecto en su conjunto, se determina que las plataformas navales a construir serán con el sistema de operación de aeronaves *STOVL*.

Que esta decisión está avalada por informes positivos de compromiso al proyecto *JSF* y que garantizan, desde junio de 2012, que el modelo *F-35B* augura óptimas perspectivas de futuro como potencial futura aeronave para el

http://www.warshipsifr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=80:america-trims-forces-and-confirms-maritime-led-defence-strategy&catid=37:special-reports&Itemid=66

US Marine Corps. Esto certifica que, en principio, el *STOVL* estará listo al mismo tiempo que entren en servicio los portaaviones de la clase *Queen Elisabeth*.

Que gracias al ahorro de gastos a corto plazo se procurará entregar a la RN los dos portaaviones consecutivamente (en 2020 el primero), lo cual se confirmará en la Revisión Estratégica de Seguridad y Defensa de 2015.

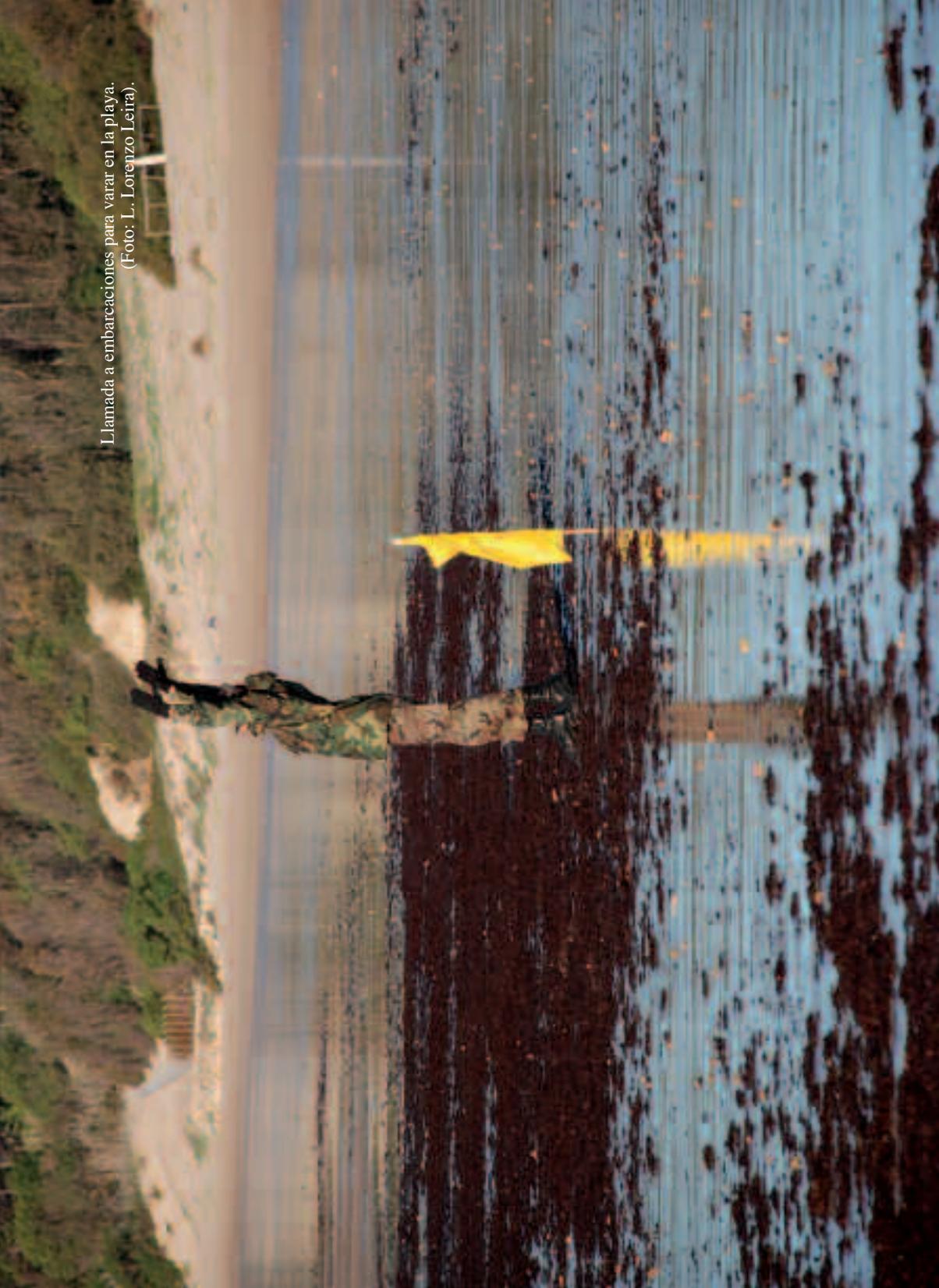
Que los cascos de ambas plataformas serán «a prueba de propuestas futuras» (*future-proofing*) para lograr objetivos de flexibilidad de operación e interoperabilidad a largo plazo. Esto quiere decir que, con una vida prevista de estos portaaviones de más 50 años, si dentro de los próximos 20/30 años se decide implementar un sistema CATOBAR, la plataforma en sí lo permita. De esta manera, se conseguirá la deseada interoperabilidad con otras marinas aliadas, aparte de la previsión de ser capaces de operar con aeronaves de «sexta generación», *UAV* y *C-UAV*.



BIBLIOGRAFÍA

- Primer ministro británico: «Securing Britain in an Age of Uncertainty». *The Strategic Defence and Security Review*. Londres, 10 de octubre de 2010.
- HOWARTH, Gerald (ministro para la Seguridad y Estrategia Internacional británico): «Navy May Get Two Carriers After All». *The Daily Telegraph*, 23 de agosto de 2011.
- SCOTT, Richard: «Lining up the Approach: UK Eyes a New Special Relationship to Generate Future Carrier Capability». Revista *Jane's Navy International*, diciembre de 2011.
- «United States Government Accountability Office (US GAO). Joint Strike Fighter: Restructuring Added Resources and Reduced Risk, but Concurrence is Still a Major Concern». Testimonio ante el Comité de la BAF (GAO-12-525T). Londres, a 20 de marzo de 2012.
- PANETTA, Leon (secretario de Defensa norteamericano): «Panetta Lifts *F-35B* Probation». Revista *Aviation Week*, 23 de enero de 2012.
- BALLANTYNE, Iain: «America Trims Forces and Confirms Maritime-led Defence Strategy». Revista *WARSHIPS*, International Fleet Review, Londres 2012. http://www.warshipsifr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=80:america-trims-forces-and-confirms-maritime-led-defence-strategy&catid=37:special-reports&Itemid=66

Llamada a embarcaciones para varar en la playa.
(Foto: L. Lorenzo Leira).



SOBRE LA POSIBILIDAD DEL EMPLEO DEL AWACS EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

Juan DEL POZO BERENGUER



Introducción



ACE ya unos meses, el almirante Giampaolo Di Paola, *chairman* del Comité Militar de la OTAN, realizó unas declaraciones de enorme relevancia en referencia a la situación marítima en el Índico en general y a la Operación ATALANTA en particular, no solo por el hecho de venir de él, que debería ser suficiente, sino por las reflexiones que se desprenden de ellas. Por primera vez se hace mención al empleo del omnipresente AWACS en la lucha contra la piratería en el Índico. Dicho así tan simple y fríamente parece el alegato de un pesado obsesionado con este avión y semejantes. Pero si el almirante Di Paola hace esta sugerencia en calidad de presidente del Comité Militar, hay que tomárselo muy en serio; este órgano no hace recomendaciones de forma tan gratuita y carentes de peso. No es como si fuera la sugerencia de, no sé..., el teniente de navío Juan Del Pozo, por poner un ejemplo.

Desarrollo

Es bien sabido que la Alianza Atlántica posee un escuadrón de 17 AWACS E-3A en Geilenkirchen, Alemania, que además es la única fuerza militar de la que es dueña, si me permiten la expresión. Tiene sus ventajas y sus inconvenientes. Tal como se ha reseñado en multitud de ocasiones, su empleo está sujeto al visto bueno unánime de los 28 miembros de la Alianza, como con

todo lo demás, por lo que su utilización en Somalia no parece que vaya a ser una tarea fácil, a pesar de la insistencia de las unidades de la OTAN que actualmente operan en el Índico. Muchos recordarán las dificultades que supuso para el Comité Militar autorizar el uso de un AWACS en Afganistán en apoyo de la ISAF. Las negociaciones se prolongaron durante algo más de un año, lo que invita a pensar que, habiendo comenzado a debatir la cesión de una de estas aeronaves para la lucha contra la piratería a principios del 2010, aún debe de quedar algún tiempo para que se llegue a una decisión final. Teniendo en cuenta la celeridad con que cuestiones como estas son resueltas en la Alianza, no quiero ni imaginarme lo que se va a tardar en el seno de la Unión Europea (UE), en el marco de su Operación ATALANTA.

Y efectivamente doy por hecho que en la UE el debate se abrirá, puesto que el propio contralmirante Peter Hudson, que estuvo al mando de la operación, mostró su apoyo al envío de aeronaves de estas características a la zona, al margen de los aviones de patrulla marítima, que se han de mantener e incluso incrementar. Lo que desconozco es si sus sucesores insistieron en este asunto o, de nuevo, fue un simple alegato de un almirante norteamericano contaminado por el empeño de sus Fuerzas Armadas de disponer de unidades AEW en todas y cada una de sus operaciones.

Por el momento solo ha trascendido el elevado coste que esto supondría, puesto que la presencia de solo uno con carácter permanente en Afganistán no está resultando particularmente barata; mantener una aeronave que ha de operar siempre desde tierra tiene importantes inconvenientes, y más aún en el caso de una unidad valiosa como la que nos ocupa y cuya base está localizada en las mismas entrañas de Afganistán. El propio almirante Di Paola ha puesto sobre la mesa una posible solución de compromiso consistente en que las fuerzas de la OTAN que operan en Afganistán y en el Índico compartan el mismo AWACS.

Pero como he mencionado antes, no hay por el momento indicación de que la UE esté sentando las bases para seguir los pasos que está llevando a cabo la OTAN en la lucha contra la piratería en este particular aspecto (¡ojo, en este aspecto!). A lo mejor porque ya que el propio Di Paola ha dejado caer que la información obtenida por el AWACS podrá ser compartida con las unidades de la Operación ATALANTA, ¿para qué molestarse la UE con este asunto? Un comentario malévolo, ya lo sé. Pero es que las ideas innovadoras siempre se les ocurren a los mismos...

Coincidiendo con las declaraciones de Di Paola, el Supreme Allied Commander Europe (SACEUR), el almirante Jim Stravidis (irónica coincidencia que haya otro almirante en escena), ha sugerido no solo el envío de un AWACS a la zona, sino un mayor empleo de satélites para el seguimiento de la operación.

Sin embargo, las declaraciones de ambos representantes parecen omitir un elemento que esperaba escuchar durante ambas entrevistas: el despliegue de

UAV. Particularmente porque, aun siendo yo muy optimista por el papel que harían los *AWACS* en esta particular situación, aún tienen que demostrar que valen para ello. No es que yo lo dude; simplemente me gustaría que los demás se convencieran de ello. No es ningún secreto que el *E-3* tiene ciertas complicaciones a la hora de detectar barcos y realizar un seguimiento, al menos tan fiable como el que puede llevar a cabo un *MPA*. Al fin y al cabo, el radar *AN/APY-2* del *E-3* no ha sido diseñado para detectar aviones a muy baja cota (¿sorprendidos?), y mucho menos barcos. Este es el motivo por el que a toda tripulación de *AWACS* le tranquiliza que en la zona haya siempre un *Hawkeye* o un *Searchwater* para cubrirles ese hueco que irremediadamente dejan. Supongo que este dato coge de sorpresa a mucha gente pero, efectivamente, el siempre vigilante *AWACS* tiene importantes limitaciones de cara a la detección de determinados blancos, motivo por el que nace el *Searchwater* y el *AN/APA-145* (última versión) del *E-2*, cuyo fuerte es precisamente la detección a baja cota. También es cierto que posee otra serie de virtudes dignas de su reputación. Quizá algún día podamos explayarnos en este terreno. Son conocidos los casos de barcos bajo seguimiento de un *AWACS* que han registrado velocidades superiores a 80 nudos (quién sabe si *Navantia* está detrás de algún prodigioso diseño...). Y aún por encima, los *AWACS* de la OTAN no disfrutan, por el momento, de oficiales navales para poder aportar su grano de arena en este campo, al igual que en guerra antiaérea, dos campos en los que tienen mucho que decir.

Pero, irónicamente, los *UAV* sí han sido empleados en el Índico con un éxito más que aparente. El hecho de que nadie lo supiera inicialmente fue porque su empleo fue mantenido en secreto hasta algunos meses después. Todos recordarán el caso del capitán Phillips que fue hecho prisionero por los piratas y que posteriormente fue liberado por las Fuerzas Armadas norteamericanas. Pues bien, el seguimiento del propio capitán y la información que se empleó para su rescate fueron proporcionadas por el *Scan Eagle*, un *UAV* de la casa Boeing y que fue operado desde el *USS Bainbridge*.

¡Este éxito dio lugar a un estudio y posterior exhibición del empleo de *UAV* en este campo junto con... un *AWACS*! Las pruebas se llevaron a cabo en Fort Huachuca el 2 de agosto de 2010, en el marco de los ejercicios Empire Challenge. Esta ha sido la primera vez que un *AWACS* de la OTAN ha demostrado que es posible controlar sin restricciones (bueno, con alguna de pequeña entidad) un *UAV* desde una de estas unidades como si de una caza se tratara. Sin duda un binomio difícil de superar: extender las capacidades de un *AWACS* a los alcances de cualquier barco y a eso sumarle el propio radio de acción de un *UAV*... A lo mejor el *chairman* del Comité Militar y SACEUR no lo han sacado a relucir en sus propias declaraciones por temor a que alguien pueda hacer la terrible pregunta: «¿entonces, para qué valen los barcos?».



Galicia durante su despliegue en Operación ATALANTA. (Foto: www.armada.mde.es).

En otras circunstancias entendería el temor a tal sugerencia, pero se da la circunstancia de que las marinas de guerra, a las que pertenecen ambos, disfrutan no del AWACS pero sí de unidades AEW de similares e incluso mejores prestaciones que el propio *E-3* y, para sorpresa de muchos, no necesitan ni una base en tierra ni tienen que limitarse a desplegar una sola aeronave. El *E-3* de la USN está presente por triplicado en todos sus portaaviones y el *E-101 Merlin-AEW* opera desde cualquiera de los buques anfibios italianos. Y si tenemos en cuenta que la Armada ha tenido al *Galicia* desplegado en aguas del Índico, no es de extrañar que Italia al menos siga el mismo camino y despliegue con uno de sus anfibios con *Merlin-AEW* embarcado.

En cualquier caso, parece que por el momento tendremos que conformarnos con un despliegue generoso del *UAV Reaper* por parte de Estados Unidos desde el aeropuerto de Mahe, en las Seychelles, tal como anunció el portavoz del Mando norteamericano en África, Vince Crowley. La aportación no es poca cosa; hablamos de un *UAV* capaz de mantenerse en vuelo 30 horas con una velocidad media de 440 km/h y con capacidad de ir armado con Hellfire, aunque la USN no va a armarlos para esta operación en ningún caso. Pero,

como todo, tener los ojos puesto a distancia en un blanco y disponer de un equipo de unas once personas (dependiendo de la configuración) capaz de hacer una evaluación *in situ* de una determinada situación táctica es una gran diferencia. Por eso se está especulando con la posibilidad de que no solo el AWACS, sino cualquier otra plataforma AEW, pueda entrar con fuerza en el mundo de los UAV con la eficacia que demostró durante el Empire Challenge.

La situación en el golfo de Adén no es algo nuevo, ni algo que veremos por última vez si es que se consigue erradicar con los esfuerzos de la Alianza Atlántica y la UE. Simplemente es un asunto que recientemente ha saltado a la palestra por una progresiva escalada que empezaba a alcanzar niveles desproporcionados. Pero hay otros lugares en el mundo donde en la actualidad tienen lugar estas fechorías y donde eventualmente tendremos que hacer acto de presencia manteniendo niveles altos de eficacia y bajos de coste. Por el momento, el uso de MPA ha resultado ser un éxito (a pesar de que no todos los países que han aportado estos medios lo hayan hecho con un nivel de coordinación entre ellos particularmente eficaz), como también lo han sido las ocasiones en que los UAV han tomado parte en las labores de vigilancia.

Conclusión

La OTAN acierta a la hora de contemplar el envío de AWACS en particular, aeronaves AEW en general, como un complemento magnífico para que desde estas mismas plataformas se puedan, eventualmente, dirigir a los UAV y poner al servicio de los barcos desplegados la información obtenida por ellos mismos y los UAV, y debidamente evaluada por sus tripulaciones. Me atrevería incluso a afirmar que este nuevo rol del AWACS animaría a los países que no disponen de aeronaves similares y a la propia OTAN a considerar su adquisición en un caso, y la inclusión de tripulaciones navales en el otro. Estados Unidos, Francia, Italia e Inglaterra han aprendido esa lección hace ya mucho tiempo.

La situación en el golfo de Adén es muy susceptible de reproducirse a igual escala en otros puntos del planeta, con mayor presencia de piratas y mayor radio de acción. Y en estas circunstancias, hay que contar con las aeronaves adecuadas para cubrir las necesidades de vigilancia más allá de la simple vigilancia visual que proporcionan los helicópteros, o en algún caso asistidas por un radar que ni siquiera ha sido diseñado ni preparado para esta labor que empieza a ocupar nuestro tiempo. Habrá que estar atentos a los resultados que se obtienen una vez que, por fin, entre en escena en los próximos meses un AWACS de la OTAN y demuestre a los escépticos lo que son capaces de hacer los AEW. ¿Quién sabe si de nuevo estamos ante el resurgir del concepto AEW? No es que los sabios de la materia lo pusieran en duda alguna vez...



Evacuación sanitaria con *Super Puma* del Ejército del Aire desde el *Contramaestre Casado*. (Foto: J. Emilio Regodón).



RAROS, PUEDE. TONTOS, NO

Manuel LUACES SANJUÁN



UCEDIÓ en unas maniobras anfibias combinadas en las que participaban un batallón reforzado de desembarco del Tercio de Armada de Infantería de Marina y el MEU (Marine Expeditionary Unit) de la VI Flota USA en la zona de Carboneras (Almería) allá por el año 73.

El que estas líneas suscribe, teniente por aquel entonces, mandaba la Sección de Mantenimiento-Auto de Campaña, cuyos cometidos eran los de ejecutar las acciones propias del Tercer Escalón y apoyar las acciones del Primero y el Segundo, así como apechugar con las que a veces, por perentoriedad, llegaban a extenderse hasta ¡el Cuarto!

Durante una prolongada fase de *cross training* en la que, de forma un tanto encubierta, el Equipo de Adiestramiento y Valoración de los Marines trataba de entrar en conocimiento de las capacidades reales, tácticas y técnicas, de las unidades de la Fuerza de Desembarco de la Infantería de Marina española, su Equipo de Evaluación Técnica la tomó con la Sección de Mantenimiento de mi mando sin darnos un momento de respiro: ¡no dábamos abasto en atender a sus continuas incidencias sobre los vehículos de las unidades motorizadas y mecanizadas! (además de las propias reales, que no eran pocas). En un determinado momento pusieron su atención en la Sección de Carros de Combate —dotada por entonces de los veteranos *M-48*—, haciendo coincidir la evaluación técnica con la táctica, incordiándola, e incordiándonos en todo lo imaginable, llegando a ponernos en verdaderos apuros —tan así actuaban que llegué a preguntar si alguno de la sección le había levantado la novia o la billetera al jefe del Equipo de Evaluación—.

Aunque la Sección de Mantenimiento no tenía por qué intervenir en aquellas incidencias de carácter técnico, que deberían ser resueltas por las propias dotaciones de los vehículos, siempre estábamos alerta para echarles una mano, aunque fuese bajo cuerda, para fastidiar en su incordio como fuese a los equipos evaluadores —en una línea muy hispánica, justo es reconocerlo—.

Una vez que el equipo evaluador hubo tomado como blanco uno de los pelotones de carros (dos carros, integrados en un subgrupo táctico en misión de reconocimiento en profundidad), cayeron sobre ellos cual banco de pirañas, procediendo a descompensarles, a cada uno, uno de sus dos carburadores y «delcos» (cada motor los llevaba por duplicado), además de retirarles una importante cantidad de cables de bujías, lo que los dejaba totalmente fuera de servicio en un momento de situación de alerta.

Una vez que sus dotaciones detectaron y concretaron las «averías» —las incidencias se introducían fuera de la vista de aquellas— el sargento comandante del pelotón, después de evaluar la situación, optó por poner en marcha las acciones correctivas inmediatas que caían bajo su responsabilidad y posibilidades, con la finalidad de poner, al menos, uno de los carros operativo, «canibalizando» para ello los elementos «sanos» del otro, así como los cables de las bujías necesarios, con la intención de ir adelantando trabajo mientras solicitaba y acudíamos en su apoyo con dos equipos de contacto de la Sección de Mantenimiento, mandados por los entonces cabos primero Molina y Tejera.

Una vez llegados allí, se completó la operación de poner a punto los elementos «averiados» y se aportaron los cables de bujías necesarios para completar las faltas —cada motor llevaba veinticuatro de estos para alimentar las bujías dobles de sus doce cilindros—, con lo que pudimos poner operativos a los dos carros dentro del tiempo establecido, aunque a base de mantener en función una sola bujía por cilindro. Decidí hacerlo así, y reservar los cables de repuesto que nos quedaban, en previsión de «futuras incidencias», ya que la norma prescribía que los elementos «averiados» tenían que quedar en depó-

sito precintado y no podían ser reutilizados mientras durase la fase de evaluación. Una vez resuelto el problema más urgente —poner en marcha los motores— y, sobrados que estábamos aún de tiempo, movidos quizás por esa idiosincrasia hispana que nos lleva a menudo a rizar el rizo, nos pusimos a preparar rápidamente cables de bujía «de fortuna» para poder completar la alimentación de las dos bujías de cada cilindro, empleando para ello alambres, cables eléctricos e incluso las ramillas verdes de las plantas de retama que por allí crecían (eso sí «activadas» con nuestra receta secreta) y convenientemente aislados con varias capas de cinta aislante. Una vez instalados y probados, todavía dentro de tiempo, pudimos entonces «recuperar» parte de los cables originales que habíamos instalado en principio, con lo que restituíamos nuestras ya de por sí magras reservas. Comprobada la operatividad de los dos carros, recibimos un reticente *ok* por parte del USMC Gunnery SGT, jefe del equipo de evaluador, «un tanto mosqueado» y mirándonos como quien mira a bichos raros.

Días después, concluida la fase de ejecución de la operación anfibia, y ya metidos en el juicio crítico consecuente que a veces transcurrió en un ambiente un tanto tenso —no hace falta señalar al curioso lector cómo nos ponemos cuando nos critican, con razón o sin ella—, le llegó el turno de intervención al un tanto hosco *USMC major* jefe del Equipo de Evaluación Técnica para señalar las, a veces, serias deficiencias que, cómo no, se habían puesto de manifiesto en las evaluaciones, pero *remarcando*, sin embargo, la buena impresión que le habían causado la actitud positiva y las aptitudes de los operadores de los equipos, de las dotaciones de los vehículos en todos sus escalones y de la Sección de Mantenimiento —máxime teniendo en cuenta que el personal de tropa interviniente era *conscript* (de reemplazo)—, llegando a alabar la capacidad de diagnóstico, el ingenio y la improvisación demostrada en la resolución exitosa de las incidencias introducidas y que, como también él reconoció, algunas veces habían forzado un tanto.

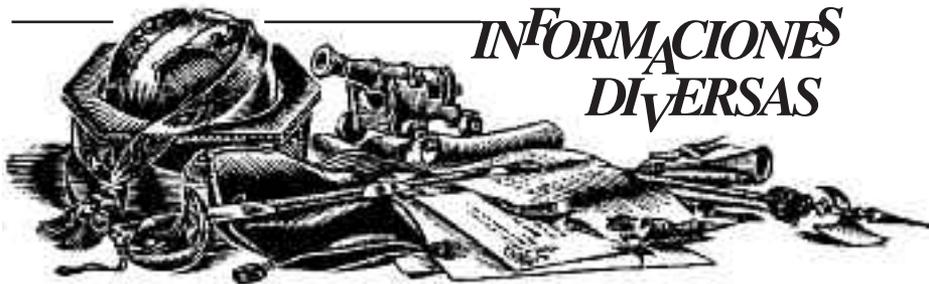
En representación del personal allí citado al que les afectaban las funciones de mantenimiento y recuperación, pedí la palabra para decir que tomábamos buena nota de sus observaciones y sugerencias, que apreciábamos en toda su valía, aunque, eso sí, evitando dar la sensación de estar agachando las orejas (en honor a la verdad, teníamos que reconocer que en muchas ocasiones nos habíamos quedado «colgados» y a veces «salvados por la campana»).

Finalizada la reunión, les «convencimos» para tomar una copa de confraternización —en lo que no hubo que insistir mucho, ya que el brindis tendría lugar en tierra—, durante la cual el adusto *major* se me acercó para decirme que había sido informado por el jefe del equipo evaluador del asunto de los cables de bujía en la incidencia de los carros, pidiéndome a continuación que le facilitase alguno de los cables de circunstancias que habíamos «fabricado» con las ramillas de retama y cinta aislante. Así lo hicimos, no faltaba más; ¡para rumbosos nosotros! —ya no los necesitábamos y no estaban «a

cargo» —, acompañándolos, cómo no, de una botella de vino fino, para que pudiesen hacerlos «operativos» —componente de nuestra receta secreta—, a la par que certificábamos la botella de su condición como tal para que pudiesen justificarla en su más que problemática introducción a bordo, acompañándola con una atenta dedicatoria: *De los Infantes de Marina Españoles. Raros, puede; tontos, no*; dedicatoria que, sorprendentemente, arrancó al adusto *major* una sonrisa comprensiva que le llegó de oreja a oreja.

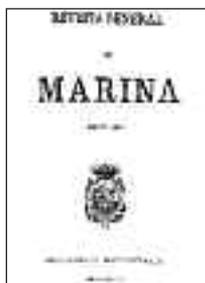
Aunque volvimos a coincidir en alguna que otra maniobra con sus equipos de evaluación, lo cierto es que sus actuaciones fueron ya más equilibradas, dejando atrás aquel comportamiento más propio de «moscas borriquetas» o lo que fuesen, pero que para nosotros no dejó de constituir un estímulo y una medida cabal en la búsqueda y en el logro de la excelencia, que por aquel entonces aún nos quedaba un poco lejos. Lo que nunca llegamos a saber fue si el componente de la receta secreta —léase el fino de la botella que se llevaron— habría sido sometido a un riguroso análisis químico en un laboratorio *ad hoc*, o más bien a una prosaica cata personal de circunstancias en un oscuro rincón de un retirado sollado.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Este número de marzo de 1913 comienza con la continuación de los artículos *Combate de Trafalgar*, al que hicimos referencia en el número de abril de 2012, y *Un proyecto marítimo muy bueno ó muy malo*, obra de José Ricart y Giralt, director de la Escuela Náutica de Barcelona. Les sigue *Conferencia Internacional Radiotelegráfica de Londres*, por el coronel de ingenieros Jacobo G. de Roure; *Algunas observaciones sobre la integral*,

elaborado por el capitán de navío retirado Jacobo Torón; *Manejo Marinerío de los Modernos buques de guerra, elementos de gobierno, y Estudio comparativo de la Evolución de las Tácticas de los buques de vela y de los de vapor*, por el capitán de corbeta de la Marina austro-húngara Emil Wilde.

Entre las *Notas Profesionales* elaboradas por la Sección de Información destacamos: (Alemania) *El aumento de la Marina, Transmisión Föttinger y Puerto para submarinos*; (Austria) *Los nuevos buques austriacos, Presupuestos navales y Ministerio de Marina*; (Brasil) *Acorazado Rio de Janeiro*; (Estados Unidos) *El canal de Panamá, La defensa del Canal de Panamá, ¿Debemos construir cruceros de combate?, El buque insumergible y Empleo del sistema Poulsen en radiotelegrafía*; (Francia) *Los cañones de grueso calibre, Los destroyers Fourche y Faulx y Submarino Gustave-Zédé*; (Inglaterra) *El coste de los buques de guerra ingleses y alemanes. Proporcionalidad de acorazados entre Inglaterra y Alemania, Sobre el aparato director del tiro Percy-Scott, Un premio de 2.000 libras esterlinas para el inventor de un nuevo combustible, Nueva clasificación de los cruceros, Radiotelegrafía*; (Italia) *Opiniones del Consejo de Almirantes sobre las características de los nuevos superdreadnoughts que va a construir Italia, Submarino Laurenti, Desarrollo y autonomía del Cuerpo de Maquinistas, Buque escuela y Minas submarinas*; (Japón) *Crucero de combate Hiei, Cazatorpederos y sumergibles, Grandes maniobras navales de 1912*; (Noruega) *Nuevas construcciones*; (Portugal) *¿Buques grandes o pequeños?*; (Rusia) *Presupuestos y Submarinos.*

Miscelánea, Bibliografía y Sumario de Revistas completan el número del mes de marzo de 1913.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



El número de marzo de 1963 comienza con un artículo elaborado por el contralmirante Julio F. Guillén y titulado *El Capitán de Navío Don Cesáreo Fernández Duro, Caballero de San Fernando*, numerario de la Real Academia de Bellas Artes y Secretario perpetuo de la de la Historia. Le siguen *Unidad de disciplina*, por el capitán de navío V. Almin; *El uso de los logaritmos en la navegación*, por el capitán de navío J. García-

Frías y Golpes de mano coordinados por tierra y mar, Costa de Cataluña 1810, por el capitán de fragata C. Martínez-Valverde. Continúa con los artículos *Bases de la cooperación*, del capitán de fragata E. Manera Reguera; *Sistema de vacantes por eliminación*, por el capitán de fragata A. Liberal; *Regulación de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas*, por el comandante auditor J. Duret Abeleira y *Aerodeslizadores por el alférez de navío. Nadal de Uhler*.

Entre las *Notas profesionales* destacamos: *Calzado de campaña para el soldado de Infantería de Marina*, elaborada por el comandante E. Carreño Montero y *El Mediterráneo. Tres misiones. Tres responsables*, por el coronel L. Dullín.

Con *Miscelánea. Informaciones Diversas*, entre las que destacan: *Toma de posesión de altos cargos de la Armada y El programa naval en la prensa*; *Lexicografía*, con el artículo elaborado por el contralmirante Martín Fernández de Navarrete en el prólogo del *Diccionario Marítimo Español de 1831; Hablemos y escribamos mejor sobre lo nuestro; Noticiario, Libros y Revistas* finaliza el número del mes de marzo del 1963.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DE MARZO

Día Año

1 1692.—En esta fecha, se da un nuevo impulso para propagar la ciencia y la cultura en América con la creación de la Universidad de San Antonio Abad en la ciudad Cuzco, siendo virrey del Perú Antonio Portocarrero, conde de Monclova.

2 1585.—Tiene lugar el nacimiento de Juan Macías, en Ribera del Fresno, villa de Extremadura, quien dedicó su vida a la evangelización del Perú en la Orden de Predicadores (dominicos), y fue canonizado por la iglesia católica.

3 1528.—El conquistador español Diego de Mazariegos funda en esta fecha la primera población española en la región chiapaneca; le impone el nombre de Chiapa de los Indios, asentada a la vera del río Chiapa en México.

4 1813.—En esta fecha es nombrado virrey de Nueva España Félix Calleja del Rey, destacado militar que había participado al frente del Ejército del Centro de México contra las ofensivas lanzadas por el rebelde José María Morelos.

5 1557.—García Hurtado de Mendoza, nombrado por el virrey del Perú gobernador de Chile, llega en esta fecha con su expedición marítima al puerto de Arica camino de su gobernación.

6 1521.—Después de pasar penalidades sin cuento en su navegación a través del Pacífico, la expedición de Fernando de Magallanes llega a la isla de Guam (islas Marianas), antesala del archipiélago filipino. Allí fueron recibidos por los chamorros, oriundos de dicha isla, con los que Magallanes intercambió cosas de Castilla por alimentos y agua.

7 1519.—La expedición de Hernán Cortés, siguiendo la ruta de otro conquistador español, Juan de Grijalva, navega en estas fechas por las costas de la península del Yucatán camino de Tabasco.

8 1536.—En esta fecha, es nombrado Pedro Puelles teniente gobernador de la recién fundada ciudad de Quito, y Gonzalo Díaz de Pineda es elegido alcalde por el Cabildo.

9 1613.—Los jesuitas inician sus clases en el colegio San Bartolomé de la ciudad colombiana de Tunja y trasladan a ella su noviciado.

10 1543.—En este día, mediante cédula real, se traslada la Real Audiencia de Panamá a la ciudad de Lima, marcando el origen de los tribunales superiores de Justicia.

11 1542.—Álvar Núñez Cabeza de Vaca, uno de los cuatro supervivientes de la expedición de

Pánfilo de Narváez a la Florida, con el título de segundo adelantado del Río de la Plata, llega en este día a la ciudad de la Asunción en Paraguay.

12 1535.—El capitán Francisco Pacheco, siguiendo las instrucciones del conquistador Diego de Almagro, funda en esta fecha, a la altura de Hígerón en la costa ecuatoriana, la Villa Nueva de San Gregorio; más tarde conocida como Portoviejo.

13 1545.—Tomada la ciudad de Panamá por Hernando de Bachicao, teniente del ejército rebelde de Gonzalo Pizarro; y después de cuatro meses de cometer excesos con la población, Bachicao abandona por estas fechas la ciudad de Panamá con mil quinientos hombres embarcados en veintiséis naves para reunirse con su jefe.

14 1697.—Estando en territorio maya, Martín de Ursúa y Arismendi conquista Petén y toma posesión formal de ella en esta fecha. Hoy es conocida como Ciudad Flores en Guatemala.

15 1565.—La flota de Miguel López de Legazpi, en su viaje de exploración y conquista de las islas Filipinas, fondea en esta fecha en la isla de Bohol, por la gran cantidad de madera existente en ella, para reparar la nao *San Pedro*, destinada a efectuar el tornaviaje, llevando a bordo al agustino Andrés de Urdaneta, experto marino y cosmógrafo.

16 1547.—El famoso conquistador Juan de Garay emigró a América en la expedición del virrey del Perú Blasco Núñez de Vela, a quien acompañaba el oidor de la Audiencia de Lima Pedro Ortiz de Zárate, tío de Garay. Por estas fechas muere en Lima Zárate, protector de Garay.

17 1554.—La ciudad argentina de Santiago del Estero fue fundada por Francisco de Aguirre a orillas del río Dulce, al norte del país. Entre las actas capitulares de dicha ciudad se encuentra el acta de esta fecha, con la documentación que presentara Francisco de Aguirre al tomar posesión del gobierno del Tucumán por muerte de Valdivia.

18 1554.—El rey Carlos V de España, mediante cédula real firmada en esta fecha, concede a la ciudad chilena de Valdivia su escudo de armas.

19 1534.—Con motivo del nacimiento de la primera hija mestiza de Francisco Pizarro, casado con la princesa inca hermana de Atahualpa, Inés Huaylas Yupanqui, el conquistador de cincuenta y seis años celebra en Lima un generoso banquete.

20 1524.—El conquistador español Hernán Cortés promulga en esta fecha, en la ciudad de México, las Ordenanzas de buen gobierno, con especial énfasis en la educación religiosa de los indios y su conversión a la santa fe católica.

21 1540.—El adelantado de la Florida, Hernando de Soto, en su largo peregrinar por aquellos territorios, deja Apalache y llega por estas fechas a territorio de Toalli, donde encontraron que los indios construían sus casas para preservarse del frío con cañas revocadas con barro.

22 1558.—Enviado por el gobernador de Chile, García Hurtado de Mendoza, Juan de Ladriero, a bordo de la capitana *San Luis*, que exploraba los canales del estrecho de Magallanes, fondea en esta fecha en un puerto que denominó Nuestra Señora de los Remedios, hoy canal de Sea Shell o la bahía de Snowy.

23 1606.—El segundo arzobispo de Lima, el español Toribio de Mogrovejo, ejerció durante veinticinco años su labor misionera en el virreinato del Perú con humildad y ejemplar dedicación. Durante uno de sus muchos viajes que realizó por el norte del Perú, fallece en este día de jueves santo en la ciudad de Zaña; posteriormente fue canonizado por la Iglesia católica.

24 1526.—El viaje de Cortés a Centroamérica estuvo cargado de penalidades antes de llegar a San Gil de Buena Vista, donde supo del ajusticiamiento del traidor Cristóbal de Olid. En esta fecha, Cortés llega a Veracruz a su regreso de las Higuieras en Honduras.

25 1564.—Por orden del gobernador de Chile Pedro de Villagra, el capitán Lorenzo Bernal de Mercado repliega sus fuerzas del fuerte Arauco para fortalecer la ciudad de la Concepción y auxiliar a la ciudad de los Infantes. En este día, Lorenzo Bernal obtiene una gran victoria sobre el general indio Quiromanite en las cercanías de la ciudad.

26 1513.—En esta fecha Juan Ponce de León, explorador español, avista con sus naves tierra firme, isla Bimini, al noreste del territorio de la Nueva España, en su viaje en busca de la fuente de la eterna juventud.

27 1495.—Cristóbal Colón, explorando el interior de La Española, decide construir fuertes en cuatro sitios distintos: Concepción de la Vega (Santo Cerro), Esperanza, Santiago y Santa Catalina.

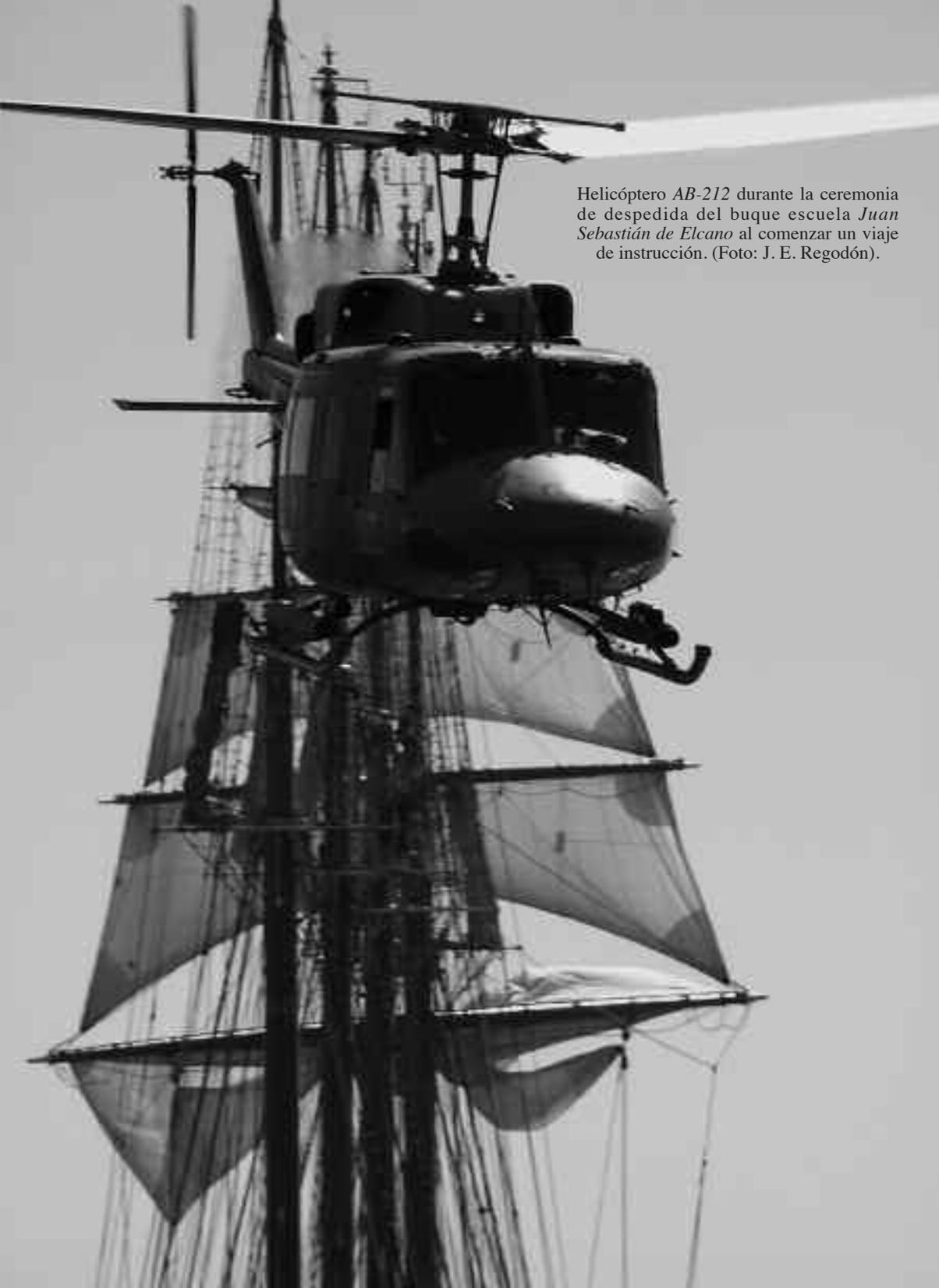
28 1684.—La ruta comercial entre Acapulco y Manila se convierte en atracción de los piratas ingleses, entre ellos Henry Morgan y John Davis. Por tal motivo el virrey de Nueva España, Antonio de la Cerda, alerta a las autoridades de Acapulco.

29 1732.—Siendo virrey de Nueva España Juan de Acuña, se fabrica por primera vez en México la moneda redonda con las armas reales acordada en el canto y con la flor de lis de la Casa de Borbón.

30 1650.—Gaspar Orense sale del puerto de El Callao hacia Panamá rumbo a España, comisionado por el Cabildo de Santiago para informar al rey de la muerte de Valdivia, solicitando el nombramiento de nuevo gobernador de Chile.

31 1587.—El pirata inglés Thomas Cavendish, después de cruzar el estrecho de Magallanes, fondea con sus tres navíos en la bahía de Quintero, en el Pacífico.

CAPITÁN JIM



Helicóptero AB-212 durante la ceremonia de despedida del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* al comenzar un viaje de instrucción. (Foto: J. E. Regodón).

VIEJA FOTO



Las fotografías muestran al alférez de navío Juan Pons Victory en la mar a bordo del crucero *Baleares*, y al joven marinero torpedista del destructor republicano *Sánchez Barcaiztegui*, de apellido Vila.

Ambos estuvieron presentes en el combate nocturno de cabo de Palos del 6 de marzo de 1938. El primero perdió la vida en cumplimiento de su deber; el segundo, que realizaba el servicio militar en la Marina, en el equipo de lanzamiento de torpedos cumpliendo también disciplinadamente con su deber, lamentó las trágicas consecuencias que toda guerra conlleva, mucho más si es fratricida.

Cuando este mes se cumple el 75 aniversario del combate de tan infausto recuerdo, traemos a nuestra REVISTA, y en la misma página, ambas fotografías, como símbolo de la reconciliación de aquellos que por desgraciadas circunstancias se vieron enfrentados. (R. A. Costa Hipólito).



MARINOGRAMA NÚMERO 480

Por TAL

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

De una novela de Pío Baroja. Al final, el nombre del protagonista.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Arq. Nav.: Serie de maderos o planchas de acero, corridas de proa a popa por ambas bandas, que forman la primera plancha del costado de la cubierta.
- B.—Man.: Dispone lo necesario para la ejecución de la maniobra.
- C.—Org.: El sentenciado a servir sin sueldo alguno a bordo de los buques de guerra.
- D.—Nav.: Cálculo del punto de situación en que se halla la nave y la dirección que debe seguir fundados en los rumbos navegados y en las distancias medidas con la corredera.
- E.—Arq. Nav.: Cualquiera de los medios relieves que en figura de serpientes se colocaban entre las curvas-bandas, y cuyas cabezas llegaban a los pies del león (estoy refiriéndome a mascarones de proa)

18 92 36 47 77 60 2 89 41

66 28 84 69 1 12 96

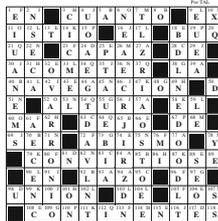
38 83 103 90 3 29 98 14

22 43 52 70 54 104

61 99 31 59 4

- F.—Mit.: Dos de los argonautas con el mismo nombre: para distinguirlos se les denominaba a uno «el grande de Tegea» y al otro «el pequeño de Samos» 93 80 45 19 46
- G.—Org.: Nombre alemán de una antigua confederación o liga de ciudades alemanas constituida en 1241 con el objeto de proteger el comercio contra los ataques de los piratas del Báltico y del mar del Norte, así como de las usurpaciones de los príncipes vecinos 95 20 87 30 9
- H.—Arq. Nav.: Armazón formado por un tronco o pieza de madera tosca, separado del costado de la piragua y a la que está ligada por cañas de bambú u otros listones flexibles. A ella se amarran los obenques. El objeto de esta pieza es conseguir una mayor estabilidad en cierto tipo de embarcaciones 74 24 49 6 101 82 100
- I.—Constr. Nav.: Porta postiza o media porta utilizada para tapar las troneras de las segunda y tercera baterías de los navíos, con un agujero circular en el centro para el paso de la boca del cañón. 11 76 42 15 72 53 25 32
- J.—Org.: El primero que ha de relevar al de su clase que se encuentra de guardia 21 71 57 81 35
- K.—Biogr.: Faraón egipcio de la V dinastía (2750-2625 a. de C.) que patrocinó la primera gran navegación de los egipcios fuera del Nilo. Dada la poca experiencia de los nativos en estas técnicas de navegación, cretenses y fenicios les prestaron ayuda 67 55 88 39 7 16
- L.—Biogr.: Autor de un globo terráqueo en 1570. Tenía la característica de que fusionaba América y Asia 10 34 48 79 64 94
- M.—Geogr.: Isla citada por Pigaffeta en su relato del viaje de Elcano, situada al este de Java la Mayor (con mucha canela, mucha gente pagana y sin rey). 86 23 102 91
- N.—Geogr.: Una de las islas descubiertas por Elcano, a la que algunos mercaderes llamaban de «Los Antropófagos». 33 8 56 78 44 63 97
- O.—Pesca.: En una almadraba, cuerda de esparto que afirma el calamento 26 68 40 85 73 37 75
- P.—Geogr.: Nombre que dio Colón a una extensa playa en el frontón oriental de Cuba, descubierta el 1 de diciembre de 1492... 5 13 62 50
- Q.—Biogr.: Segundo nombre (el primero es Felipe) de un licenciado en Historia del Arte por la Universidad de Santiago. Entre 1975 y 1996 fue director del Museo Arqueológico de La Coruña, en donde fomentó las investigaciones arqueológicas submarinas 17 27 51 58 65

MARINOGRAMA NÚMERO 479



De la Enciclopedia General del Mar. Varios autores.

Transporte de Lanchas Hidrográficas en el
Contramaestre Casado. (Foto: J. E. Regodón).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Costura corta española

Historia

Es un aserto que cuando se ignora lo que se tiene, por desconocimiento o pobreza de espíritu, se deshonra y desdora a los ancestros, pues se desprecia su esfuerzo y dilapida la propia cultura.

Nos encontramos en la ribera del Guadalete, en El Puerto de Santa María, justo a la altura de lo que hoy se conoce como el Resbaladero, antaño zona de pescadores y atraque de veleros. Paseaban el nostramo don Diego y don Julián González, contraмаestre del navío *El Dragón*, en uno de los momentos en que las labores de aprovisionamiento para la campaña de las Indias se lo permitían. Comentaba don Diego: «Estamos viviendo momentos de mucho cambio Julián. Antes la parla marinera se ajustaba a las pocas necesidades y costumbres del marino. Pasaba de padres a hijos o del contacto con los genoveses y portugueses. Decía el doctor Diego García de Palacios (1) que a la unión de dos cabos por sus extremos muchos la llaman *iuntura*. Ahora con las levas forzosas y los nuevos oficios, embarca gente de cualquier clase y condición. Ahí tenemos a los sastres (2) y los remendones para zurcir el paño rifado, que llaman costura a lo que siempre ha sido ayustar, vocablo del latín *iuxta*, o *ahustar* en el castellano antiguo. Por eso, cuando hablan de costura entre cabos se refieren a un ayuste por costura».

Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura. La descripción más antigua que he podido encontrar se menciona en el libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (3), en cuya lámina número 60, «Ayuste de cabos y costuras», se ilustra la *costura redonda*, también llamada *corta o española*, y también en la número 63, «gazas vueltas y defensas».

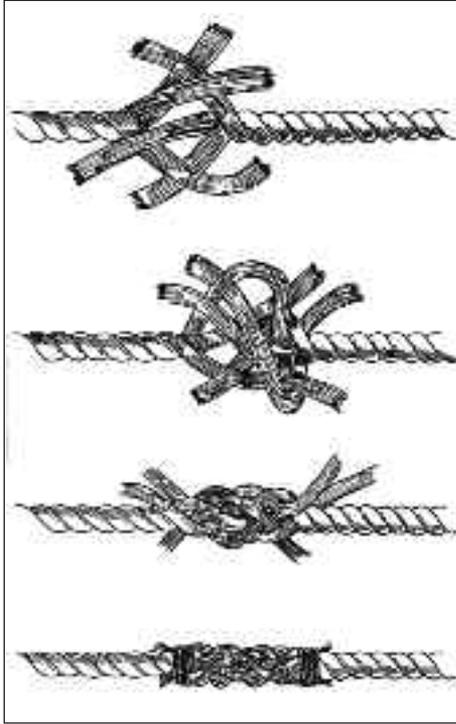
Etimología

La incorporación de maestros de diversa procedencia para las faenas marineras hizo que palabras comunes en tierra se incorporasen al argot naval. Así pues «costura» tiene su origen en una de las labores que hacían los sastres en la reparación de los paños de velas. Es la típica palabra tomada de un oficio de tierra adentro y aplicada a las faenas marineras. Así pues, cuando ayustamos o unimos dos cabos, podemos hacerlo mediante *costuras* o mediante *nudos*. En este caso el ayuste se hace mediante una costura.

(1) GARCÍA DE PALACIOS, Diego: *Instrucción náutica, vocabulario de los nombres que usa la gente de la mar*. (México, 1587).

(2) DÍAZ BORRÁS, Andrés: «Carestías frumentarias y guerra naval. El fracaso político de la solidaridad dentro de la corona de Aragón en la crisis de 1385», p. 42, nota 48. *Revista de Historia y Cultura Naval*, núm. 83/2003.

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



Para Timoteo O'Scanlan (4) la palabra *ayuste*, en el preciso argot marítimo, significa «unir o empalmar dos cabos por sus extremos o chicotes», y cuando referimos a la construcción naval significa «unir las piezas de madera por sus extremos».

La *costura española*, *costura redonda* o *costura corta* es aquella que se hace para ajustar dos cabos por sus chicotes de manera que el grosor fuera el mismo que el de los cabos ajustados. Esto permitía que los cabos laborasen por los guarnes de los motones de la maniobra sin dificultad.

El nombre correcto sería *ayuste por costura española*, aunque lo común sea suprimir la palabra *ayuste* por simplicidad.

Confección y usos más comunes

La confección de la costura es laboriosa pero sencilla. Don Diego nos lo explica de manera sencilla: «Se descolchan los cordones de los cabos *A* y *B* a unir y se intercalan los cordones de ambos. Se monta el primer cordón del cabo *A* por el primero del cabo *B* y se introduce seguidamente por el seno del segundo cordón del cabo *B*. Esta operación se realiza con los otros dos cordones dos o tres veces, quedando el ayuste como se ve en la figura. Después se golpea para disminuir

su grosor, se peinan los extremos de los cordones, se cortan y se falcacean con unas piolas para afirmar la costura».

La cabuyería de un buque de vela era un material valioso y escaso; por ello su conservación y aprovechamiento tenía y tiene gran importancia. Cuando la jarcia faltaba, se trataba por todos los medios de repararla mediante los ajustes. También se emplea para alargar cabos de maniobra y guindalezas o calabrotos del ancla.

Otras denominaciones

En español: *costura española*, *redonda*, *corta*, *sencilla* o *costura llana*; francés: *treling age*; inglés: *short splicing catharping*; italiano: *strelingaggio*, *breve impiombatura* o *collegatura*; alemán: *geknüpfter takling*.

Juan OZORES MASSÓ



(4) O'SCANLAN, Timotheo: *Diccionario marítimo español*. Madrid, 1831.



LEXICOGRAFÍA

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

EN RELACIÓN A PONER EN VALOR

*La lengua no es la envoltura del pensamiento,
sino el pensamiento mismo.*

Miguel de Unamuno.

Decía Michael Jackson en los ensayos de uno de sus conciertos que le dolía el oído cuando escuchaba una nota disonante; no lo podía soportar; era como si le acribillasen por dentro con chirridos. No, no tengo esa sensibilidad musical tan exquisita; ¡qué más quisiera!, pero algo parecido me sucede cuando escucho la expresión «en relación a»: enseguida me saltan todas las válvulas de seguridad lingüísticas y, por desgracia, no hay un solo día que no sufra semejante agresión a través de la televisión, la prensa, incluso en los escritos oficiales que leo en la Armada y en los coloquios de esos tertulianos que tanto se prodigan como expertos en todo, esos que siempre comienzan sentando las

bases de su argumento para a continuación soltar un «dicho lo cual» o «dicho esto» que me repatea, antes de seguir con la segunda parte de su ya insoportable perorata... Pues bien, yo, *en relación con* «en relación a», humildemente digo lo que le dije a una de mis hijas:

—Mira, hija, que yo sepa, los novios se relacionan *con* las novias; los padres *con* los hijos, los abuelos *con* los nietos, etc. Nadie se relaciona *a*... Ahora bien, sí puedes decir «con relación a» tu hermana...

Después, le aconsejé que consultase el vocablo *relación* en el *Diccionario de la Real*

Academia Española (DRAE). Allí aparece *con relación a* con el siguiente significado: «que tiene conexión o correspondencia con algo»; mientras que *en relación con* nos remite a *con relación a*. No, no es un galimatías ni una pescadilla que se esté mordiendo la cola, aunque lo parezca. Resumiendo, *con relación a* y *en relación con* son expresiones equivalentes; ambas correctas. Un ejemplo: *En relación con el consumo de combustible* (también se podría decir, *con relación al consumo de combustible*), *el comandante ordenó navegar a la velocidad económica*. Lo que no se puede hacer es coger una preposición de cada una de ellas y mezclarlas para fabricar el engendro *en relación a* que tanto chirría en los oídos lingüísticos.

Creo que la causa del mal se debe, cómo no, a la pérfida invasión del inglés y su expresión *in relation to* que, no entiendo por qué, nos empeñamos en traducir literalmente. Lo curioso, aunque nefasto, es que de tanto oír *en relación a* terminamos por creer que está bien dicho. *Las gallinas que entran por las que salen*, que diría el genial José Mota, o ese que *se aberroncha contra el rocaje vivo*; ambas frases, y muchas más, que el humorista repite consiguiendo no solo la carcajada, sino también que hasta las entienda el que las escucha.

Pero, no solo en la locución *en relación a* se emplea mal una de las preposiciones. A continuación apunto una serie, en absoluto exhaustiva, con la forma correcta escrita entre paréntesis: *a* la mayor brevedad (*con* la mayor brevedad); *al* objeto de (*con* el objeto de); *al* extremo de (*hasta* el extremo de); *a* lo que se ve (*por* lo que se ve); *al* punto de + infinitivo (*hasta* el punto de + infinitivo); de acuerdo *a* (de acuerdo con); en honor *a* algo o alguien (en honor *de*; sin embargo, es correcta la expresión *en honor a la verdad*); *a* mi gusto (*para* mi gusto).

Poner en valor

Otra expresión que desde hace pocos años se prodiga hasta la saciedad y el empaicho vomitivo es «poner en valor».

Han sido los políticos los que se han empeñado en añadirle a su peculiar jerga

diaria: raro es el discurso en el Congreso, en el Senado o en las campañas electorales donde no se cite este cliché varias veces, como si quien lo usa estuviera cubierto por un pántano de falsa cultura y mucho populismo.

Es un galicismo que procede posiblemente de la expresión francesa *mise en valeur* o *mettre en valeur*. Quizás su éxito actual se deba a que se asemeja a otras locuciones correctas, como *poner en peligro*, *poner en boca* o *poner en tela de juicio*. En cualquier caso, creo que es mejor no usarla, pues en nuestro idioma tenemos *dar valor*, *realzar*, *destacar*, *poner de relieve*, *valorizar*, *revalorizar*, *restaurar*, *adecentar*, *recuperar*, *restituir*, *rehabilitar*, *rescatar*, *recobrar*, *promocionar* o *resaltar*... He escrito quince alternativas, y seguro que hay más palabras y locuciones para expresar que pretendemos reconocer el valor o el mérito de algo o de alguien o para referirnos a las acciones que intentan incrementar el valor de algo.

El colmo fue lo que escuché hace unos días en una tertulia política: alguien, sin ruborizarse ni cortarse ni un pelo, dijo muy seriamente que «había que poner en valor la tierra», en el sentido de cultivarla. Enseguida me imaginé a un esforzado labrador sembrando patatas con la intención de ponerlas en valor. Ese era su pensamiento, sin duda, mientras plantaba el tubérculo.

Atlántico

Para finalizar, cambiemos de rumbo radicalmente. Un compañero me envió hace tiempo un correo electrónico preguntándome cuál es la forma correcta de dividir silábicamente la palabra Atlántico. Para contestar con propiedad me remito a lo que aparece al respecto en la página *web* de la Real Academia Española (www.rae.es). Lo transcribo literalmente:

«En la mayor parte de la España peninsular y en Puerto Rico, la secuencia consonántica *tl* se articula pronunciando cada consonante en una sílaba distinta. Así, palabras como *atleta* o *Atlántico* se dividen en sílabas de la siguiente manera: *at-le-ta*, *At-lán-ti-co*.

En cambio, en casi toda Hispanoamérica

—especialmente en México y en los territorios donde se emplean voces de origen náhuatl, en las que este grupo es inseparable (*tla-co-te*, *cen-zon-tle*)—, en Canarias y en algunas áreas españolas peninsulares, estas dos consonantes se pronuncian dentro de la misma sílaba. En este caso, las palabras *atleta* y *Atlántico* se dividen en sílabas de la siguiente manera: *a-tle-ta*, *A-tlán-ti-co*.

Consecuentemente, las palabras con *tl* se dividirán con guion de final de línea según el modo como articule el que escribe esta secuencia de consonantes: si las pronuncia en

dos sílabas, dividirá *at-lleta*; si las pronuncia en la misma sílaba, *atle-lta*.»

Lo dejo aquí porque no quiero ser como el «cansino histórico» para los que me hacen el honor de consultar estas páginas de *Lexicografía*. Vale, pues, como escribió Cervantes al final del prólogo del Quijote.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



Submarino clase S-70.
(Foto: www.armada.mde.es).





MISCELÁNEA

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

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

24.786.—Ministro de la Guerra y de Marina



Una de las biografías más brillantes, sorprendentes y, al mismo tiempo, controvertidas en la historia de la milicia española es sin duda la del capitán general don Valeriano Weyler y Nicolau (1838-1930), caballero de San Fernando y de la Insigne Orden del Toisón de Oro, que por sus innumerables méritos militares y políticos llegó a convertirse en marqués de Tenerife en 1887 y en duque de Rubí en 1920, título nobiliario este último que implicaba además la grandeza de España.

Héroe de un sinfín de batallas en España y ultramar, alcanzó el generalato a la temprana edad de 34 años (brigadier, 1872) y la



Valeriano Weyler y Nicolau.

máxima jerarquía militar de capitán general en 1910, acumulando a su muerte —ya nonagenario— la friolera de 77 años de servicio, pues por su último empleo nunca pasó a la reserva.

Entre los muchos altos cargos que ejerció a lo largo de su dilatada vida, fue cuatro veces ministro de la Guerra (1901-1902; 1905 y 1906-1907) y curiosamente también en una ocasión ministro de Marina. Así, siendo ministro de la Guerra desde el 23 de junio de 1905, en 21 de octubre de ese año pasó asimismo a ostentar —simultáneamente— la cartera de Marina (como titular de este departamento ministerial, que no interino) hasta el 4 de diciembre del mismo año, si bien cesó en su primer cargo el 1 de diciembre. Es decir, en este sentido y durante ese breve periodo (de un mes y unos días) podemos considerarlo *de facto* como el primer «ministro de Defensa» de la historia de España, habida cuenta que en aquella época todavía no existía la fuerza aérea y que habría que esperar muchos para la creación del Ministerio del Aire, hasta 1939.

J. A. V.

24.787.—Muelle de Curuxeiras



Curuxa es el nombre, en gallego, de un ave de rapiña nocturna, blanca en el pecho y parda en la espalda, considerada de mal agüero; de ahí viene, de muy antiguo, el nombre del muelle del puerto de Ferrol, en lejanos tiempos en los que ir al muelle, ir al puerto o ir a Curuxeiras era lo mismo. Hoy, Curuxeiras es llamada la dársena del puerto de Ferrol en la que se encuentran las embarcaciones deportivas.

En 1899 el puerto de Ferrol aún no disponía del servicio de luz eléctrica, que sí existía ya en las calles y plazas céntricas. El alumbrado del puerto, de petróleo, tenía como inconveniente principal que muchas noches, por inclemencia del tiempo o por descuido del empleado, el muelle estaba a oscuras. En mayo de 1899, elaborado por el Ayuntamiento un presupuesto que se aproximaba a las setecientas pesetas, se estrenó un alumbrado

eléctrico el día 21 de junio, que consistía en ocho lámparas incandescentes de dieciséis bujías, aunque, en un principio, las farolas tenían un cristal de color por la parte del mar para que su luz no se confundiera con la blanca que ya existía como señal marítima.

P. G. F.

24.788.—Guardapescas



En el año 1944 la Armada española recibió desde Alemania tres lanchas de salvamento, tipo *FLS*, destinadas a integrarse en el Servicio de Salvamento Neutral del Mediterráneo occidental.

Las lanchas pertenecían en origen a la Luftwaffe, que las usaba para el rescate de pilotos caídos en la mar, y que en España fueron bautizadas *LS-1*, *LS-2* y *LS-3*. La primera se dio de alta el 4 de junio de dicho año, y las otras dos, el 1 de agosto.

Se pintaron de blanco con grandes cruces rojas y las preceptivas marcas de neutralidad, consistentes en una bandera nacional de grandes dimensiones pintada en el casco.

Basadas en Pollensa hasta febrero de 1946 en que fueron armadas y transformadas en guardapescas con los nombres de *V-20*, *V-21* y *V-22*, la última se dio de baja en 1964.

M. R. B.

24.789.—Capellanes y cirujanos



Por Real Orden de 27 de marzo de 1848 se mandaba que «todo buque mercante que se despache para cualquier punto de Ultramar deberá ir dotado de capellán y cirujano en los casos siguientes: 1.º Cuando su tripulación sea de cuarenta hombres de capitán a paje; 2.º Cuando llegue a setenta individuos entre tripulación y pasajeros; y 3.º Siempre que además de la tripulación conduzcan setenta hombres de tropa o de clase de reclutas».

M. R. B.



El rey Alfonso XIII.

24.790.—Campechanía regia



Conocido es que Alfonso XIII sentía verdadero entusiasmo por la milicia, tanto por el Ejército como por la Armada. Siendo todavía el rey muy joven —en 1913 tenía 27 años, cuando el almirante Augusto Miranda se incorporó al Gobierno—, cuentan que estaba verdaderamente entusiasmado con el proyecto del plan de escuadra que su ministro de Marina le exponía. Tanto es así que en los años siguientes, el monarca siguió con gran interés su evolución y desarrollo. Y es ahí donde situamos la siguiente anécdota: había ocasiones en que el rey, queriendo tener información de primera mano sobre el asunto, le pedía al almirante que le fuese a ver a palacio a primera hora de la mañana, antes de incorporarse a su despacho. Y así, quizá en días en que la «agenda real» estaba ya completa, recibía a don Augusto en sus habitaciones particulares en el momento en que se afeitaba personalmente, de pie ante el

espejo, todavía sin terminar de vestirse y con tirantes sujetando sus pantalones. Sin protocolo alguno, Alfonso XIII, campechano donde los haya, con la cara cubierta de espuma, escuchaba a su ministro con gran interés y le preguntaba ampliamente sobre sus reformas.

J. A. V.

24.791.—Ejército de la izquierda



El Estado General de la Armada, publicación que cuenta ya con más de dos siglos de vida, ha variado a lo largo de su existencia su formato, presentación, estructura, etc., aunque, en esencia, sirve para facilitar los datos básicos del personal que forma parte de la Armada, si bien antiguamente era solo de oficiales. Si se consulta una edición muy antigua, encontrará el lector empleos y cuerpos inexistentes, así como

expresiones que le obligarán a consultar otros textos para su comprensión. Por ejemplo, en la edición correspondiente a 1831, el Cuerpo del Ministerio de Marina, que en aquel momento encabezaba el intendente general de Marina don Agustín de Perales, estaba integrado por intendentes, comisarios, comisarios de Guerra, oficiales (primeros, segundos, terceros, cuartos, quintos) y meritorios.

Las condecoraciones que honran a algunos de ellos son diversas: una de ellas es la Cruz del Ejército de la Izquierda. Si consultamos el libro titulado *Condecoraciones Militares Españolas*, de Luis Gravalos y José L. Calvo, nos aclarará que la creó Fernando VII para premiar el celo, valor y denuedo del Ejército de Galicia, posteriormente llamado de la Izquierda.

P. G. F.

24.792.—Invocación



La que con ocasión de la segunda y definitiva fase de la maniobra de rescate del destructor *Císcar* —que había sido hundido el 21 de octubre de 1937 en Gijón al ser bombardeado por la Legión Cóndor— pronunciaría el entonces ministro de Industria y Comercio don Juan Antonio Suanzes el 1 de marzo de 1938.

Suanzes, que hasta poco tiempo antes había sido el director de la comisión técnica de salvamento de este buque, presidiría en compañía de numerosas autoridades la que sería solemne ceremonia de reflotamiento del destructor y en cuya especial circunstancia y para sorpresa de los asistentes pronunciaría su célebre y memorable invocación:

«Por la Virgen del Carmen, ¡levántate, *Císcar!*»

J. A. V.

24.793.—Segunda Guerra Mundial



El 10 de abril de 1941 el destructor norteamericano *Niblack*, mientras recogía a los supervivientes de un mercante a

la altura de Islandia, lanzó cargas de profundidad a un submarino alemán no identificado. Esta fue la primera acción de un buque de guerra norteamericano contra una unidad de la Armada alemana.

M. R. B.

24.794.—Iluminación pobre



En enero de 1808 en Ferrol, don Joaquín Fidalgo, caballero pensionado de la real y distinguida Orden de Carlos III, capitán de navío de la Real Armada, era gobernador militar y político de la plaza. Pues bien, reunido el Ayuntamiento en sesión el día 28 de enero del año citado, vio, entre otros, el asunto siguiente: por un oficio de don Pedro Verdugo, intendente general de Marina del Departamento, inserto en otro del comisario de Compras de los Reales arsenales de Ferrol, don Ángel García Fernández, se solicitaba al Ayuntamiento que del sebo que producía el abasto de carnes de la villa se le separase y suministrase, a lo menos, la cuarta parte de los panes del indicado sebo, «por la mucha falta que hace para las atenciones de los propios arsenales y la escasez que se advierte de dicho género en todo el Reyno».

El acuerdo del Ayuntamiento fue que el gobernador presidente se sirviese contestar al intendente que «siendo también imprescindible la partida de sebo que produce el motivado abasto que apenas alcanza para el surtido de la cuarta parte de las velas que consume diariamente el público por su crecido vecindario, y número de Oficiales y Tropas de la guarnición y acantonamiento de la Plaza, no es posible acceder a la solicitud del Comisario de Compras».

P. G. F.

La Mar en la Filatelia



LAS CORBETAS *DESCUBIERTA* Y *ATREVIDA*, PEQUEÑAS VIAJERAS

Una expedición

Entre 1786 y 1788, Alejandro Malaspina dio la vuelta al mundo con la fragata *Astrea*, y al regreso de aquel viaje, en septiembre de 1788, presentó a Carlos III un proyecto de expedición científica de larga duración, con el objetivo principal de cartografiar la costa oeste del continente americano y situar astronómicamente los archipiélagos de Filipinas y Marianas.

Al rey Carlos III le gustó la idea, y al mes siguiente aprobó la propuesta de Malaspina. Fue uno de los últimos actos de su reinado, ya que el 14 de diciembre de aquel mismo año fallecía en Madrid y le sucedía en el trono su hijo Carlos IV.

Corbetas *Descubierta* y *Atrevida*

Para la expedición se construyeron en La Carraca (Cádiz) las corbetas gemelas *Descubierta* (alias *Santa Justa*) y *Atrevida* (alias *Santa Rufina*). Ambas fueron diseñadas por el ingeniero comandante Tomás Muñoz. La *Descubierta* fue botada el 8 de abril de 1789,



La corbeta *Atrevida* de la expedición de Malaspina, en un sello emitido por España el 16 de julio de 1964.

la *Atrevida* el 28 de abril siguiente, y ambas efectuaron las pruebas de mar el 5 de julio del

mismo año. Medían 33,47 m de eslora, 8,75 de manga, 3,85 de calado y desplazaban 342 toneladas. Su dotación era de 102 hombres. Su aparejo era de bauprés y tres mástiles y armaban 24 cañones: 22 de a seis libras y dos de a cuatro libras. Eran dos barcos de pequeñas dimensiones, pero con un diseño y calidad de construcción que les capacitaban para aguantar tiempos duros, y estaban dotadas de una amplia biblioteca y de los instrumentos necesarios para los trabajos científicos.

La expedición

El 30 de julio de 1789, la escuadrilla salió de Cádiz al mando de Malaspina, que con el grado de capitán de navío también era comandante de la *Descubierta*. El segundo jefe de la expedición fue el también capitán de navío José Bustamante y Guerra, que mandaba la *Atrevida*. El 20 de septiembre llegaron a Montevideo y comenzaron sus trabajos. El 15 de noviembre partieron hacia Puerto Deseado, recorrieron las costas, entraron en contacto con los patagones, continuaron hacia las Malvinas, doblaron el cabo de Hornos, llegaron al Pacífico e hicieron un alto en Chiloé. La *Atrevida* se dirigió a Valparaíso y la *Descubierta* a la isla de Juan Fernández, y en abril de 1790 entraron en El Callao. Hasta final de octubre, los expedicionarios efectuaron estudios por todo el litoral peruano y exploraciones tierra adentro. A continuación recorrieron América Central, y en marzo de 1791 entraron en Acapulco. De allí partieron para efectuar trabajos a lo largo de la costa occidental de Norteamérica hasta Alaska. Buscaron sin resultados el, en aquel momento desconocido, paso del noroeste —que teóricamente unía por el norte los océanos Pacífico y Atlántico—, cartografiaron ampliamente las costas, entraron en contacto con tribus de indios y esquimales y, después de hacer un alto en Monterrey, regresaron a Acapulco a mediados de octubre de 1791. En aquella fase del viaje, el nombre de Malaspina quedó en un glaciar del extremo sudeste de Alaska, de unos 3.890 km², en cuyas proximidades fue el primero en fondear. En enero de 1792, ambas corbetas salieron rumbo a las

islas Marianas, y en marzo fondearon en Manila. Estudiaron diferentes zonas (Marianas, Filipinas, Macao, Luzón, Salomón, Tonga, Australia y Nueva Zelanda) y llevaron a cabo exploraciones tierra adentro. Aunque el plan inicial era dar la vuelta al mundo, Malaspina prefirió regresar a América para finalizar levantamientos cartográficos, por lo que el 31 de diciembre de 1792 pusieron rumbo a El Callao. Durante el 1793 trabajaron en la costa oeste de Sudamérica y completaron su cartografiado. A continuación pasaron al Atlántico, y en febrero de 1794 entraron en Montevideo para completar estudios. Seguidamente emprendieron el regreso a España y entraron en Cádiz el 21 de septiembre, dando fin a aquel largo periplo de cinco años y dos meses de duración.

Durante la expedición, Malaspina llevó a cabo con gran rigor múltiples trabajos y estudios científicos, para lo que le acompañaron especialistas, científicos y artistas, entre ellos los oficiales Dionisio Alcalá Galiano y Juan Gutiérrez de la Concha, encargados de los estudios de astronomía. Los trabajos de historia natural fueron dirigidos por Antonio Pineda, con la colaboración del francés Luis Néé y el checo Tadeo Hanke. La cartografía y el dibujo fueron dirigidos por Felipe Bauzá. Los encargados de plasmar imágenes fueron los pintores españoles José del Pozo, Tomás de Suria, Francisco Lindo, José Gutiérrez y José Guió —que también era disecador—, el marino dibujante José Cordero y los italianos Fernando Brambilla y Juan Ravenet.

El trabajo realizado fue enorme y se materializó en la reunión de una gran colección de especies botánicas, minerales, utensilios, trajes, herramientas y objetos de todo tipo, junto con una considerable cantidad de datos y el trazado de más de 70 nuevas cartas náuticas.

Continúan sus vidas operativas

A su regreso a Cádiz, ambas corbetas fueron asignadas a las fuerzas navales del departamento. Después de ser rehabilitadas tras sus largos viajes, el 18 de octubre de 1796 zarparon de Cádiz transportando azogues a Montevideo, donde fueron agregadas a las fuerzas navales del Río de la Plata.



Hojilla emitida por Argentina para la *Espamer '91* dedicada a Alejandro Malaspina y sus exploraciones, en la que aparecen la *Descubierta* y la *Atrevida*.

A partir de entonces continuaron sus vidas operativas cada una por su lado.

Corbeta *Descubierta*

La *Descubierta* realizó cruceros por los accesos del Río de la Plata, viajes a las

Malvinas, y estuvo destacada en el puerto Soledad de dicho archipiélago entre 1798 y 1800, y entre 1803 y 1806. El 9 de junio de 1810 zarpó de Montevideo transportando caudales y diferentes mercancías, y entró en Cádiz el 30 de agosto siguiente para quedar asignada a las fuerzas departamentales. Por aquella época su armamento era de 18 caño-



Décimo de lotería del sorteo del 5 de marzo de 2011, con la imagen de la *Atrevida* en el sello emitido el 16 de julio de 1964.



El *BIO Hespérides* con el reflejo de una de las corbetas, en un sello emitido por España en 2011 con motivo de la «Expedición Malaspina 2010».

nes. Durante la Guerra de la Independencia llevó a cabo diferentes misiones por la Península. Y al final de la contienda, el 5 de junio de 1814 zarpó de Cádiz con correspondencia para Perú y Filipinas, entrando en obras en Cavite. Más adelante zarpó rumbo a la Península y entró en Cádiz el 13 de mayo de 1816. El día 23 zarpó de nuevo y hasta el 5 de junio efectuó patrullas por la zona del cabo de San Vicente.

Tras pasar por nuevas obras en el arsenal de La Carraca, el 1 de abril de 1817 salió de Cádiz para participar en la escolta de un convoy de 10 transportes cargados con tropas con destino a La Habana y Portobelo, que desembarcó en Cumaná el 20 de mayo. Y a partir de entonces tomó parte en varias comisiones, patrullas y transportes, para tratar de

hacer frente a los movimientos independentistas de las colonias americanas. El 6 de junio de 1817 salió a la mar con otros barcos para patrullar por las costas de Colombia y Venezuela. El 13 de julio los barcos fondearon en la isla Margarita, cercana a Venezuela; al día siguiente desembarcaron las tropas mandadas por el general Pablo Morillo, y la corbeta participó en el bloqueo del norte de la isla, mientras se producían diversos combates en tierra.

Con la artillería aumentada hasta 32 cañones, el 21 de agosto de 1817 quedó integrada en la escuadrilla real de Costa Firme, Venezuela, y en el mes de septiembre siguiente tomó parte en la evacuación de la



Alejandro Malaspina en un sello emitido por España el 20 de septiembre de 1993.



Matasellos de una exposición filatélica dedicada a Alejandro Malaspina, celebrada en Madrid del 19 al 25 de junio de 1989.



Matasellos del primer día de circulación del sello dedicado a Malaspina, emitido por España el 20 de septiembre de 1993.

isla Margarita, al haberse perdido la Guayana, que había sido ocupada por insurgentes. De 1818 a 1820 estuvo destacada en Puerto Cabello, Venezuela y tomó parte muy activa en las campañas de las Antillas, Venezuela y Colombia; el 1 de marzo de 1820 combatió con una división colombiana en la zona de la isla Margarita y apresó un bergantín enemigo que fue llevado a Cumaná.

El 19 de septiembre de 1820, socorrió las plazas de Santa Marta y Cartagena de Indias, Colombia, integrada en una división en la que también estaban la corbeta *Diana*, la goleta *Morillo* y un convoy. Consiguió levantar el bloqueo al que se veía sometida Cartagena de Indias, y el 6 de noviembre regresó a Puerto Cabello.

En 1821 escoltó un nuevo convoy de La Habana a Cádiz, donde entró el 16 de noviembre. Por una orden de 1823 pasó al departamento del Ferrol, donde permaneció de 1824 a 1826, y con la artillería reducida a 20 cañones efectuó numerosas navegaciones por el Atlántico y el Cantábrico. Tras su regreso a Cádiz, en enero de 1827 zarpó transportando tropas a Algeciras, Ceuta y Santa Cruz de Tenerife, y regresó a Cádiz el 21 de abril siguiente. En octubre pasó a operar en el Mediterráneo y regresó a Cádiz el 6 de diciembre. Y el 6 de enero de 1828 salió transportando artillería y pertrechos para La Coruña y Ferrol, regresando a Cádiz el 9 de febrero de la que fue su última misión en la Armada, ya que tras una larga vida de más de 40 años de servicio, en marzo de 1828, fue desarmada y vendida a un particular.



Silueta de una de las fragatas en un matasellos del servicio postal mexicano, utilizado el 28 de octubre de 1991 con motivo del 200 aniversario de la expedición de Malaspina en México (1791-1991).

Corbeta *Atrevida*

La *Atrevida* tuvo una vida más corta que su hermana. El 26 de febrero de 1799 fue destacada al puerto Soledad, en las islas



Sobre especial emitido en una exposición filatélica dedicada a la expedición de Alejandro Malaspina, celebrada en Madrid del 19 al 25 de junio de 1989.

Malvinas, efectuó varios viajes por aguas de dicho archipiélago y el 25 de marzo de 1804 regresó a Montevideo.

Cuando el virreinato del Río de la Plata fue atacado por los británicos, la *Atrevida*

intervino en la defensa de Montevideo, donde fue incendiada y volada por su propia dotación el 2 de febrero de 1807, para evitar que cayese en manos del enemigo.



Sobre especial dedicado al 200 aniversario de la expedición de Malaspina en México (1791-1991).

Las dos corbetas en la filatelia

La filatelia ha dedicado algunos sellos a ambos barcos, que la mayor parte de las veces hacen referencia a Malaspina y a su gran expedición científica.

Uno de los sellos de la serie de 14 valores, emitida por España el 16 de julio de 1964 en *Homenaje a la Marina Española*, representa a la corbeta *Atrevida* tomada de un dibujo que se conserva en el Museo Naval de Madrid, realizado por el pintor italiano Brambilla, que a principios de 1794, dos semanas antes de entrar en Montevideo en el viaje de regreso a España, plasmó la imagen de la corbeta rodeada de hielos en el cabo de Hornos, cerca de las islas Aurora. Este sello fue reproducido en un décimo de la Lotería Nacional del sorteo del 5 de marzo de 2011.

Otro sello emitido por España el 20 de septiembre de 1993, dentro del tema *Exploradores y navegantes*, presenta la efigie de Alejandro Malaspina y la silueta de un barco muy estilizado que quiere recordar a las corbetas. Dicha silueta se repite en el matasellos de primer día de emisión.

Y un sello también emitido por España el 20 de enero de 2011, con motivo de haber sido declarado 2010 por la ONU *Año Internacional de la Biodiversidad*, y por la realización de la expedición científica *Expedición Malaspina 2010* (2010-2011), muestra al BIO *Hespérides*, uno de los protagonistas de dicha expedición, cuyo reflejo en el agua se convierte en la corbeta *Atrevida*.

La silueta de una de las corbetas vuelve a aparecer en el sobre conmemorativo y el correspondiente matasellos especial de la exposición filatélica titulada *Expedición Alejandro Malaspina*, celebrada en Madrid del 19 al 25 de junio de 1989.

Algún otro país, sobre todo centroamericano y sudamericano, también ha dedicado algún sello u algún documento filatélico que suele hacer referencia a Malaspina y sus barcos. La República Argentina, con motivo de la exposición filatélica *Espamer 1991*,



La corbeta *Atrevida* en una tarjeta máxima con el sello emitido el 16 de julio de 1964.

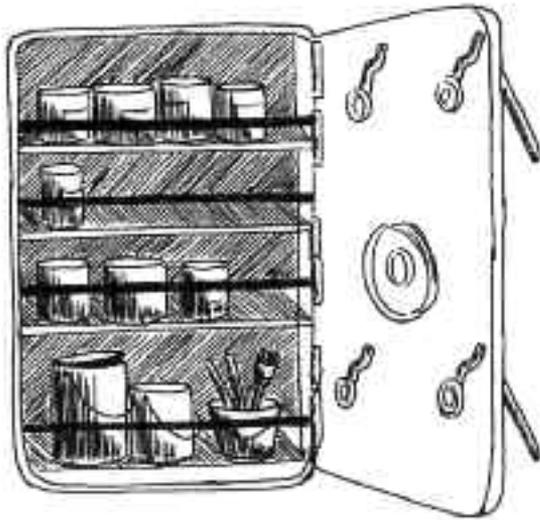
celebrada en Buenos Aires, emitió una hoja bloque de cuatro sellos dedicados a la *Expedición Española de Alejandro Malaspina. 1780-1794*, en la que aparecen ambas corbetas junto a la efigie de Malaspina y otras escenas de la expedición. En el mismo año, el servicio postal mexicano utilizó otro matasellos en el que aparece la silueta de una de las fragatas con el lema *200 años expedición Malaspina en México. 1791. 1991*.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Equipo de desactivación de explosivos de la Armada.
(Foto: www.armada.mde.es).





Pañol de Pinturas

MARÍA FERNANDA LOSADA RODRÍGUEZ

El descubrimiento de la pintura que hoy ocupa nuestro *Pañol* es fruto de una conversación mantenida con mi buen amigo y compañero, el capitán de navío Tomás González González, cuñado de María Fernanda Losada, viuda del capitán de fragata Juan Rey Otero.

Ella ha contestado rápidamente a mis habituales preguntas sobre su itinerario artístico, que analizaremos como hacemos siempre al redactar esta crónica.

De acuerdo con sus respuestas, hemos de decir que no existen en su familia antecedentes artísticos, pero sí una inclinación a la pintura que, como suele ser normal, comienza en la época de la niñez, con la asistencia en el colegio a esas clases de dibujo que tal vez constituían un poco de aire fresco ante tanta asignatura cargada de profundos conocimientos que llevaban consigo esfuerzo, aridez



María Fernanda Losada Rodríguez.



y mucho trabajo. En esas clases y sobre todo más tarde en Magisterio obtuvo notables calificaciones.

Se encuentra satisfecha con su estilo pictórico y entiende que, dada su formación ecléctica, ha desarrollado un estilo propio.

Ha residido en distintas poblaciones, circunstancia obligada al estar casada con un oficial de la Armada y, con independencia de su Ferrol natal, pasó entre otros destinos por Cartagena y Pontevedra.

Por su profesión ha trabajado como profesora de Enseñanza Primaria en varios colegios.

Aunque se considera autodidacta, nos comenta que recibió clases de pintura en Pontevedra a cargo de la profesora Lourdes Riveiro, casada con el capitán de fragata Javier Prado Piñeyro.

Entre sus exposiciones individuales citamos las siguientes:



- Sala de Exposiciones Área Central de Santiago de Compostela.
- Patronato de Turismo Rías Baixas de Pontevedra.
- Recre Arte O Castro, Cerdido (La Coruña).
- Diputación de La Coruña.

Respecto a las colectivas citaremos:

- Colegio de las Madres Mercedarias del Sagrado Corazón de Ferrol.
- Sala de Exposiciones Galería José Lorenzo de Santiago de Compostela.

Sus cuadros se encuentran repartidos entre los clientes que han acudido a las exposiciones citadas y, como es frecuente, en casas de fami-



PAÑOL DE PINTURAS

lia y amigos. Igualmente tiene alguna obra en el Ayuntamiento de Cerdido. María Fernanda nos manda varias fotografías de sus trabajos, entre ellas una marina en la que no escatima el uso atrevido de colores, lo que demuestra soltura y decisión, con un sol medio oculto que sin embargo se refleja suavemente en la mar.

De ambiente marinero es el pueblecito de pescadores con sus botes varados y sus casas rústicas propias de lugares donde la vida gira en un entorno reducido de modestia y esfuerzo, y que poco a poco desaparecen de nuestra geografía. Colorido agradable y una cierta ingenuidad en la composición que se contempla con agrado.

Un paisaje rural, sin duda gallego, donde la piedra bien representada y la frondosidad nos acercan con acierto a la tierra *meiga*.

Finalmente destacamos el cuadro que describe una ventana cuidada por su dueña con coquetería y cariño, con una suerte de flores y macetas donde la construcción de la persiana y los visillos nos demuestran de alguna manera el oficio adquirido por nuestra protagonista.

Con mi reconocimiento a su trabajo y a mi ocasional *manager* Tomás González, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA





ESCUDOS DE LA ARMADA



Fragata Almirante Juan de Borbón.

Fragata Almirante Juan de Borbón

El Escudo utilizado es el de los Reyes de España o armas completas de la monarquía española, tal y como las utilizó el rey Alfonso XIII, adoptadas desde la época de Felipe V. Su blasónamiento es el que sigue:

Escudo partido de uno y cortado de dos. Su primer cuartel cuartelado en souter, primero y cuarto de oro y cuatro palos de gules, segundo y tercero en campo de plata y un águila exployada de sable, coronada de oro, picada y membrada de gules, que es de Dos Sicilias; partido y

ESCUDOS DE LA ARMADA

flanqueado, sobre fondo de plata una cruz potenziada de oro, cantoneada de cuatro crucetas de los mismo, que es de Jerusalén. El segundo de gules y una faja de plata, que es de Austria moderno; partido de azur sembrado de flores de lis de oro y bordura camponada, cantonada de plata y gules que es de Borgoña moderno. El tercero, de oro y seis flores de lis de azur, distribuidas de arriba abajo, una, dos, dos y una, que es de los Farnesio o ducado de Parma. El cuarto, de oro y cinco roeles de gules, distribuidos en el campo de arriba abajo, dos, dos y uno que es de los Médicis, y un tortillo de azur en jefe cargado de tres flores de lis de oro, es del ducado de la Toscana. El quinto, bandado de oro y de azur, con bordura de gules, que es el antiguo de Borgoña. El sexto, de sable y un león de oro, coronado de lo mismo, lenguado y armado de gules, que es de Brabante.

Entado en punta de oro y un león de sable, lenguado y armado de gules, que es de Flandes; partido de plata y un águila de gules, coronada, picada y membrada de oro, cargado el pecho de un creciente trebolado de lo mismo, que es del Tirol.

Sobre el todo, escudo cuartelado; primero de gules y un castillo de oro, almenado de tres almenas, con tres homenajes, el de en medio mayor y cada homenaje también con tres almenas, mampostado de sable y aclarado de azur, que es de Castilla, segundo de plata y un león rampante de gules, coronado de oro, lenguado y armado de lo mismo, que es de León; el tercero de oro y cuatro palos de gules, que es de Aragón moderno; el cuarto, de gules, con una cadena de oro puesta en orla, en cruz y en aspa, con un punto de sinople en abismo, que es de Navarra; entado en punta de plata y una granada al natural, rajada de gules, sostenida, tallada y hojada de dos hojas de sinople, que es de Granada. En escusón de azur y fileteado de gules, tres flores de lis de oro, de Borbón-Anjou.

El escudo rodeado del collar de la Orden del Toisón de Oro.

Orlado el escudo por dos ramas de roble nervadas y frutadas, unidas por sus troncos, formando una corona. Y acoladas dos anclas de sable a cada lado,

La divisa «Sobre todo ¡España!», de sable, en una lista con los colores de la bandera de España, gules, oro y gules, atada y liada sobre la corona de roble y ambas anclas.

Timbrado de la corona real cerrada



NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (noviembre de 2012-abril de 2013).—El pasado día 16 de noviembre finalizó la fase de relevo del contingente desplegado en Afganistán. Encuadrados dentro de la ASPFOR XXXII, el actual está formando por 29 efectivos del equipo MAT-1/3 y los dos equipos TACP de cinco pax cada uno.

Durante el mes de febrero se han desactivado un equipo TACP y el MAT-1/3; ambos se replegarán a TN posteriormente.

Operación LIBRE HIDALGO (L/H), LIBANO (noviembre de 2012-mayo de 2013).—Se encuentra desplegada en la zona la FIMEX LH-VIII desde el pasado día 19 de noviembre,



Ejercicio de desminado. (Foto: Ministerio de Defensa de España).



BAC Cantabria. (Foto: www.armada.mde.es).

con un contingente de 44 efectivos de la FIM.

Operación ATALANTA (23 de enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del contralmirante español García de Paredes Pérez de Sevilla, compuesta actualmente por las siguientes unidades: SPS *Méndez Núñez* como buque de mando, con equipo EOS, el FGS *Karlsruhe*, el HNLMS *De Ruyter* y FS *Courbet*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *P3M* del Ejército del Aire (ESP), un *P3C* (DEU) y un *C212* sueco.

La fragata *Méndez Núñez* se encuentra actualmente efectuando patrullas en zonas asignadas. Tiene prevista su próxima escala en el puerto de Salalah (Omán) entre los días 25 y 26 de febrero.

El BAM *Rayo* salió a la mar el pasado día 15 de febrero para incorporarse a la Operación ATALANTA y llegó al puerto de Djibouti el 3 de marzo.

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (1 de enero-31 de marzo de 2013).—El patrullero de altura *Infanta Cristina* es el buque asignado para permanecer en *stand by* bajo OPCON NACIONAL en este periodo.

El BAC *Cantabria* efectuó apoyo asociado con OAE del 3 al 9 de enero en su tránsito en el despliegue a Australia.

El SSK *Galerna* participó en esta operación entre los días 7 al 20 de febrero.

El patrullero del altura *Tagomago* realizó apoyo asociado a esta operación entre los días 11 y 14 de febrero.

El BAM *Rayo* salió del puerto de Cartagena el pasado 15 de febrero para incorporarse a la Operación ATALANTA; en su tránsito efectuó apoyo asociado OAE hasta el 23 de febrero a su llegada a Port Said (Egipto).

Ejercicios

Desde el 21 de enero de 2013 se han realizado los siguientes ejercicios:

PASSEX (7 y 8 de febrero de 2013).— Las fragatas *Blas de Lezo*, *Almirante Juan de Borbón* y el BAC *Patiño* realizaron ejercicio PASSEX con la agrupación TG 501.01 en aguas próximas a Finisterre.

FTX Invernal (4-15 de febrero de 2013).— Trece pax de la FGNE realizaron este ejercicio en Candanchú.

SIRIO-TORMENTA 2013 (18-22 de febrero de 2013).— Ejercicio que se realizó del 18 al 22 de febrero. La Armada aportó personal y material de la 9.^a Escuadrilla, TEAR y FGNE.

PROUND MANTA 2013 (20 de febrero-15 de marzo de 2013).— Ejercicio que se realiza en aguas próximas a Italia, participando diversas unidades europeas. La Armada aporta el submarino *Galerna*, que salió del puerto de Cartagena el día 20 de febrero rumbo al puerto de Augusta (Italia), donde arribó el 23, desde donde se incorporó a dicho ejercicio, llegando a su base en Cartagena el 15 de marzo.

Adiestramientos

Desde el 21 de enero de 2013 han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Martín Posadillo* (16 y 17 de enero de 2013); *Reina Sofía* y *Victoria* (1-31 de enero de 2013); *Santa María* y *Canarias* (15 de enero-31 de marzo de 2013); *Almirante Juan de Borbón* (17 de enero-31 de marzo de 2013); *Arnomendi* (28 y 29 de febrero de 2013); *Turia* y *Duero* (30 de enero de 2013); *Tambre* (29 y 31 de enero de 2013); *Sella* (1 y 2 de febrero de 2013); *Infanta Cristina* (30 y 31 de enero de 2013); *Tagomago* (30 de enero de 2013); *Galerna* (28 de enero-1 de febrero de 2013); *Centinela* (28 de enero de 2013); *Numancia* (29 de

enero de 2013); *Las Palmas* (29 de enero-1 de febrero de 2013); *Tambre* y *Turia* (7 de febrero de 2013); *Duero* y *Segura* (6 de febrero de 2013); *Vigia* (7 de febrero de 2013); *Meteoro* (5 de febrero de 2013); *Juan Carlos I* (6 de febrero de 2013); *Sella* (15 de febrero de 2013); *Turia* (11 de febrero de 2013); *Tajo* (11-15 de febrero de 2013); *Las Palmas* (12 de febrero de 2013); *Mahón* y *Atalaya* (13 de febrero de 2013); *Meteoro* (15 de febrero de 2013); *Tarifa*, *Arnomendi* y *Alborán* (12 de febrero de 2013); *Infanta Cristina* (20 y 21 de febrero de 2013); *Vigia* (19 y 20 de febrero de 2013); *Segura*, *Tambre* y *Turia* (20 de febrero de 2013); *La Graña* (20 de febrero de 2013); *Cazadora* (28-22 de febrero de 2013); *Centinela* (20-21 de febrero de 2013); *Toralla* (19-20 de febrero de 2013); *Formentor* (20 de febrero de 2013); *Neptuno* (20 de febrero de 2013); *Juan Carlos I* (22 de febrero de 2013).

CALOP A2: Tornado, combinando períodos de mar y puerto en Cartagena (21 de enero-1 de febrero de 2013) y Rota (4 de febrero-8 de febrero de 2012).

CALOP previa incorporación a Operación ATALANTA: Numancia, combinando períodos de puerto y mar en aguas del golfo de Cádiz (4-22 de febrero de 2013).

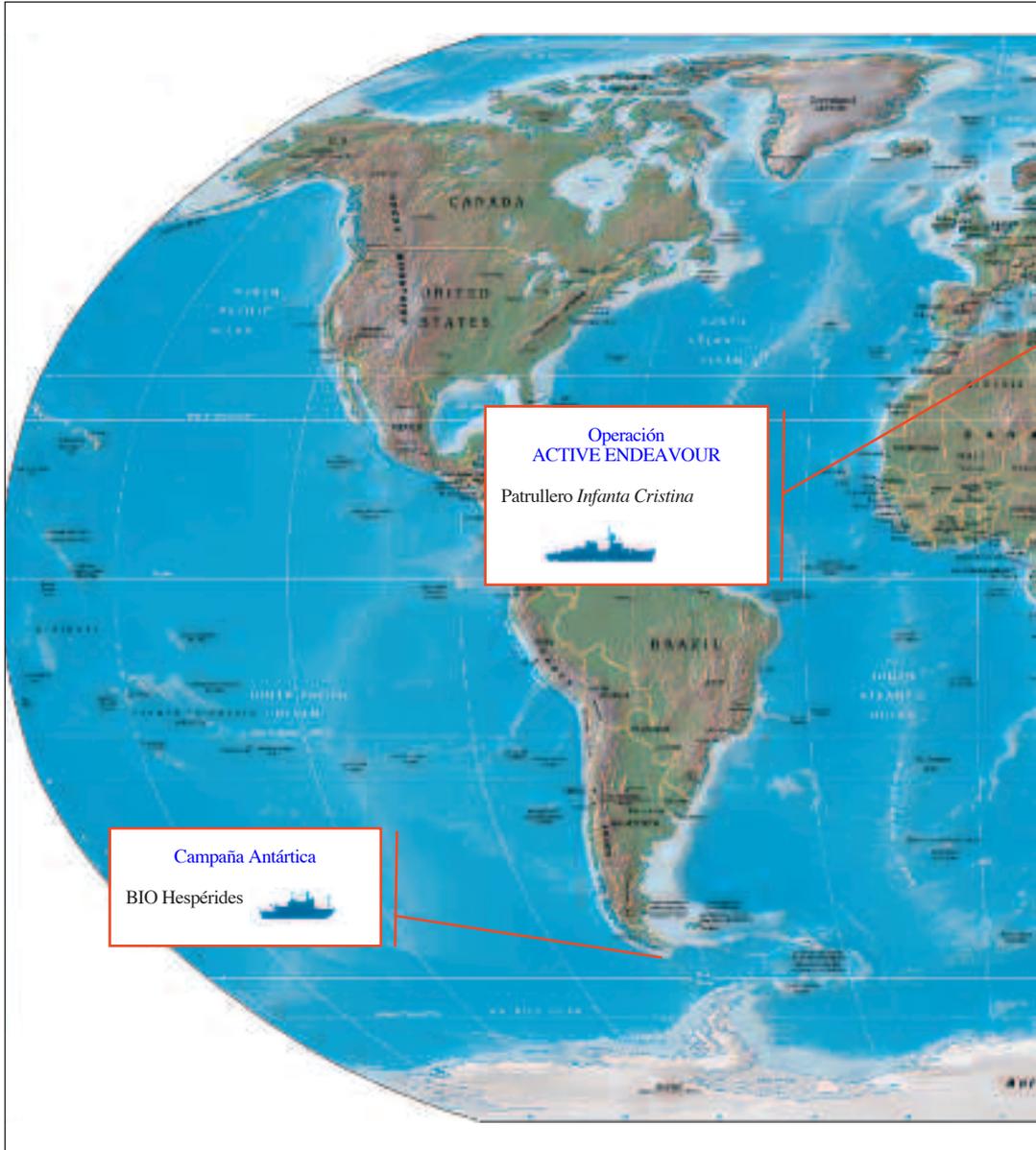
Adiestramiento individual y colectivo: *Serviola* y *Atalaya* (30 de enero de 2013); *Vencedora* y *Alborán* (29 de enero de 2013); *Serviola* y *Atalaya* (4 de febrero de 2013); *Las Palmas* y *Arnomendi* (19 de febrero de 2013).

Inspección de alistamiento previo a CALOP: *Tajo* (4 y 5 de febrero de 2013); *Sella* (19-21 de febrero de 2013).

Reconocimiento de la ZO de la ASFOR XXXIII: jefe del equipo (5-15 de febrero de 2013).

EVALO I: Cristóbal Colón (18-22 de febrero de 2012).

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA



Comisiones, colaboraciones y pruebas

Hespérides (13 de noviembre de 2012-22 de mayo de 2013).—Salió a la mar para iniciar las campañas científicas en la Antártida y en el océano Atlántico para colaborar con proyectos científicos del Ministerio de Economía y Competitividad y apoyo logístico a las bases antárticas de España. Durante la campaña realizará el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		13 de nov.
Mar de Plata	6 de dic.	9 de dic.
Punta Arenas	14 de dic.	17 de dic.
Ushuaia	13 de enero	16 de enero
Ushuaia	1 de marzo	4 de marzo
Pto. Williams	4 de marzo	4 de marzo
Punta Arenas	17 de marzo	20 de marzo
Recife	20 de abril	23 de abril
Cartagena	22 de mayo	

Relámpago (10 de diciembre de 2012-1 de febrero de 2013).—Finalizada su participación en la Operación ATALANTA, comenzó un despliegue por el cono sur del continente africano como apoyo a intereses comerciales y pesqueros nacionales. Tiene previsto seguir el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Maputo	13 de dic.	15 de dic.
C. del Cabo	19 de dic.	22 de dic.

Walvis Bay	24 de dic.	28 de dic.
Luanda	1 de enero	3 de enero
Douala	6 de enero	8 de enero
Lagos	10 de enero	12 de enero
Porto Praia	19 de enero	23 de enero
Nouakchott	25 de enero	30 de enero
Las Palmas	1 de febrero	

Cantabria (3 de enero-21 de diciembre de 2013).—El día 3 de enero comenzó el tránsito Ferrol-Australia para efectuar un despliegue de 12 meses orientado a profundizar en el marco de colaboración entre la Real Marina Australiana (RAN), mejorar el adiestramiento mutuo y demostrar las capacidades del buque en despliegues prolongados. Tiene previsto seguir el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Souda	10 de enero	12 de enero
Diego García	26 de enero	28 de enero
Melbourne	13 de febrero	18 de febrero
Sídney	20 de febrero	3 de marzo
Melbourne	13 de febrero	18 de febrero
Sídney	20 de febrero	3 de marzo
Sídney	17 de marzo	20 de marzo

Juan Sebastián de Elcano (9 de enero-21 de febrero de 2013).—Se encuentra efectuando

apoyo al Curso de Perfeccionamiento de Cabos. Seguirá el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Cádiz		9 de enero
Marín	14 de enero	16 de enero
Casablanca	24 de enero	27 de enero
Funchal	1 de febrero	4 de febrero
Ferrol	15 de febrero	16 de febrero
San Fernando	21 de febrero	

Arnomendi (28 y 29 de enero de 2013).—Salió a la mar para ambientación de nuevo comandante.

Infanta Cristina (30 y 31 de enero de 2013).—Salió a la mar para colaborar en CALOP de *Tornado*.

Las Palmas (29 de enero-1 de febrero de 2013).—Colaboró en LANTOR del submarino *Galerna*.

Centinela (28 de enero de 2013).—Salió a la mar para ambientación del comandante.

Príncipe de Asturias (6 de febrero de 2013).—Salió a la mar para ceremonia en homenaje al buque presidida por S. A. R. el Príncipe de Asturias y con la colaboración de las fragatas *Reina Sofía* y *Santa María*, además de varias unidades aéreas.

Rayo (29 de enero de 2013).—Salió a la mar para efectuar pruebas TACAN y adiestramiento individual en aguas próximas a Las Palmas.

Mahón (30 de enero de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración de adiestramiento con alumnos de la ESENGRA en aguas próximas a Ferrol.

Martín Posadillo (29-30 de enero de 2013).—Tuvo inspección de capacidades en el puerto de Cartagena, con salida a la mar el día 30.

Mar Caribe (31 de enero de 2013).—Salió a la mar para efectuar pruebas de mar en aguas próximas a Cádiz.

La Graña (29 y 30 de enero de 2013).—Salió a la mar para colaborar con la fragata *Santa María* y aeronaves en aguas próximas a Cádiz.

Tramontana (31 de enero de 2013).—Salió a la mar para efectuar relevo de comandante en aguas próximas a Cartagena.

Sella (7 de febrero de 2013).—Efectuó mediciones acústicas en aguas próximas a Cartagena.

Rayo (3-8 de febrero de 2013).—Realizó tránsito a la Base Naval de Rota para comenzar periodo CALOP previo a su integración en la Operación ATALANTA.

Cristóbal Colón (6-7 de febrero de 2013).—Realizó pruebas del sistema de combate en aguas próximas a Ferrol.

Cristóbal Colón (11-15 de febrero de 2013).—Salió a la mar para efectuar certificación naval como parte del PAES (Programa de Actividades de Entrada y Servicio).

Mar Caribe (13-23 de febrero de 2013).—Salió a la mar para realizar suministro de agua, combustible y víveres a Peñones.

Contramaestre Casado (14-27 de febrero de 2013).—Salió a la mar para realizar transporte logístico a Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Fuerteventura (islas Canarias).

La Graña (11-12 de febrero de 2013).—Realizó colaboración con COCEVACO en la CALOP de la FFG *Numancia*.

Martín Posadillo (13-16 de febrero de 2013).—Realizó transporte logístico para el Ejército de Tierra entre los puertos de Almería y Ceuta.

Duero (18-19 de febrero de 2013).— Salió a la mar para efectuar calibración magnética y comprobación de firma acústica en aguas próximas a Cartagena.

Mahón (21 de febrero de 2013).— Salió a la mar para efectuar colaboración con los alumnos de la Escuela «Antonio de Escaño».

Astrolabio (21 de enero-3 de marzo de 2013).— Efectuó actualización cartográfica en Base Naval de Rota, fondeadero y zonas adyacentes.

Rigel (21 de enero-22 de marzo de 2013).— Efectúa actualización de la cartografía náutica de la Base Naval de Rota, fondeaderos y zonas adyacentes.

Antares (21 de enero-22 de marzo de 2013).— Efectúa actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz y de Huelva.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

P-101 (7-31 de enero y 1-28 de febrero de 2013).— Realizó vigilancia marítima entre la frontera y meridiano de Punta Umbria.

P-114 (11-31 de enero y 1-28 de febrero de 2013).— Realizó vigilancia marítima en aguas del Estrecho y Ceuta.

Cabo Fradera (3-31 de enero y 1-28 de febrero de 2013).— Efectuó presencia naval, vigilancia de caza, pesca y protección de inte-

reses nacionales en el TIRM comprendido entre Tui y Camposantos.

Tabarca (4-8 de febrero de 2013).— Realizó vigilancia marítima en aguas de Galicia.

Tagomago (11-15 de febrero de 2013).— Realizó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán.

Formentor (11-15 de febrero de 2013).— Efectuó vigilancia marítima en aguas del Mediterráneo occidental e islas Baleares.

Tornado (18-22 de febrero de 2013).— Salió a la mar para efectuar vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario.

Medas (18-22 de febrero de 2013).— Salió a la mar para efectuar vigilancia marítima en aguas del golfo de Cádiz.

Serviola (18-22 de febrero de 2013).— Salió a la mar para efectuar vigilancia marítima en aguas costa noroeste.

Atalaya (18-22 de febrero de 2013).— Salió a la mar para efectuar vigilancia marítima en aguas costa noroeste.

Tarifa (15 de febrero-11 de marzo de 2013).— Salió del puerto de Cartagena para efectuar campaña de pelágicos en aguas del País Vasco y Cantabria.

A. P. F.





Argentina

Liberado el buque escuela Libertad.—

El buque escuela argentino *Libertad* llegó finalmente a Buenos Aires el 9 de enero de 2013, después de permanecer retenido dos meses en el puerto de Tema en Ghana. Un tribunal internacional de Naciones Unidas con sede en Hamburgo ordenó a las autoridades de Ghana poner en libertad a la fragata argentina, que había estado bajo vigilancia armada desde el 2 de octubre como garantía de que el Gobierno argentino pagase su deuda de 1.300 millones de dólares a la firma NML Capital Ltd. por el impago de unos bonos que el Gobierno de Néstor Kirchner se negó a realizar en el año 2002. El Tribunal Internacional para la Ley del Mar, presidido por el juez japonés Shunji Yanal, decretó que los tribunales de Ghana deberían ordenar la inmediata puesta en libertad del buque argentino por pertenecer a la Marina de guerra y ser inviolable, debiendo al mismo tiempo las autoridades de Ghana prestar asistencia a la dotación de 40 personas para su salida a la mar.

Argentina había alegado su condición de buque de guerra, y que la Convención Marítima de Naciones Unidas da inmunidad frente a las demandas civiles a todos los navíos de una Armada, incluidos los buques escuela. En una declaración pública un portavoz del Gobierno de Ghana dijo que su país cumpliría

escrupulosamente con el mandato del Tribunal Internacional, como así ha sido. La presidenta Cristina Fernández de Kirchner preparó un gran recibimiento al buque escuela en el puerto de Buenos Aires, que fue contestado con una fuerte cacerolada por la oposición, que no olvida la afrenta hecha a la Armada argentina y a su pabellón. Unas 300 personas, incluyendo a todos los guardias marinas que iban a bordo, fueron evacuadas en un avión civil, por la falta de operatividad de los transportes de la Fuerza Aérea, a Buenos Aires. El comandante del buque fue injustamente relevado y el almirante jefe de la Marina argentina cesado por haber programado la escala en Ghana.

Australia

Construcción de submarinos en Adelaide.—

El Gobierno Federal ha dado una clara indicación de su intención de construir la próxima generación de submarinos en los astilleros de Adelaide, así como el futuro escolta de superficie, todavía en fase de proyecto. A pesar de los 214 millones de dólares gastados en el estudio de las cuatro opciones posibles de submarinos, el Gobierno australiano quiere que los 12 de propulsión convencional sean una evolución natural de la clase *Collins*, diseñada por Techport en Osborne. Las cuatro opciones estudiadas



Submarino japonés clase *Soryu*. (Foto: Internet).

serán reducidas a dos *Collins* «evolucionados» y el nuevo diseño será presentado este año. Con esta decisión se pretende aprovechar las lecciones aprendidas de los errores en la construcción y diseño de los seis submarinos clase *Collins* y que costaron centenares de millones al erario. Los 12 nuevos tienen un presupuesto asignado de 30.000 millones de dólares y es el mayor proyecto de la Defensa hasta nuestros días. Con un desplazamiento de 4.000 t, tendrán una dotación de 60 personas. El sistema de combate será norteamericano y utilizará el misil de crucero Tomahawk.

Los submarinos japoneses de la clase *Soryu* tienen un desplazamiento similar al diseño australiano, por lo que el jefe del programa de submarinos, contralmirante Rowan Moffit, viajó a Tokio el año pasado para examinar la tecnología de la propulsión.

China

Avances en la construcción de submarinos.—Según el análisis de expertos navales realizados sobre la Marina Popular China, los submarinos diseñados por ingenieros navales chinos no tienen nada que envidiar a los construidos en los Estados Unidos, Rusia, Alemania y Japón en lo que se refiere a su comportamiento en la mar, si bien en el tema de la reducción de ruidos y en su planta propulsora aún pueden mejorar.

El proceso de diseñar y construir submarinos en los astilleros chinos ha mejorado notablemente en la última década gracias a la preparación y profesionalidad de los ingenieros locales. Los submarinos de diseño local y desligados de los proyectos rusos no tienen problemas para cumplir todas las especificaciones operativas, si bien el tema de la rumorosidad aún requiere mejoras. Así los subma-

rinos nucleares, según los marinos chinos, están muy próximos a los construidos por los Estados Unidos y Rusia, de la misma forma que los convencionales tienen el mismo comportamiento que los resultantes en Alemania y Japón, con solo pequeñas diferencias en algunos campos. Los chinos han mejorado notablemente en los últimos años en silenciosidad, invisibilidad, materiales y potencia de fuego, habiéndose desarrollado misiles antibuque, de crucero y balísticos de producción propia. Adicionalmente se están haciendo esfuerzos en el desarrollo de sistemas de propulsión independiente del aire o AIP para los nuevos submarinos convencionales.

El primer portaaviones nativo será botado en 2013.—De acuerdo con la prensa de Hong Kong, el primer portaaviones diseñado y construido en China irá al agua en el presente año, para entrar en servicio en 2016. Después de la botadura de este primer portaaviones nativo, una segunda nave similar lo hará en 2015. No paran aquí las aspiraciones chinas de convertirse en una potencia naval

de primer orden, tan solo detrás de los Estados Unidos. El periódico *The Mirror*, editado en chino, ha anunciado además que la Marina china trabaja en el diseño de un súper portaaviones que entraría en servicio en la próxima década, cuando China cuente ya con tres portaaviones de despegue convencional, previendo tener a finales de los años 20 dos portaaviones de propulsión nuclear.

Dinamarca

El helicóptero MH-60R equipará sus buques.—La Marina danesa ha comprado a la de Estados Unidos nueve helicópteros *MH-60R Seahawk* por un importe de 536 millones de euros. Las aeronaves sustituirán a los *Westland Lynx Mk 90B* que comenzaron a operar con la Armada danesa en el año 2000. El primer *Seahawk* entrará en servicio en un buque de la nación nórdica en 2016 y el último en 2018. La Marina estadounidense destaca que los *MH-60R* son capaces de realizar cometidos de transporte de tropas, evacuación médica, aprovisionamiento en la mar,



MH-60 Seahawk. (Foto: Internet).

NOTICARIO

ayuda humanitaria y SAR, además de sus funciones operativas de lucha antisubmarina y antisuperficie.

La Marina norteamericana cuenta actualmente con 85 *Seahawk* embarcados, más otros 44 en las escuadrillas de formación, y prevé tener en 2017 un total de 291 helicópteros. Dinamarca es la segunda nación que compra este modelo después de que Australia comprase 24 unidades en 2011. El *MH-60R* compite con el *NH-90* de NH Industries, participado por Eurocopter, Augusta Westland y Fokker en el concurso de la Marina coreana para proveerse de un nuevo helicóptero por un importe de 800 millones de dólares.

Estados Unidos

Los marines activan la primera escuadrilla de F-35B.—El Cuerpo de Infantería de Marina recibió su primera escuadrilla de aviones *F-35B* de despegue vertical el pasado 20 de noviembre, en una ceremonia realizada en la Base Aérea de Yuma en Arizona. Así el

Marine All Weather Fighter Attack Squadron 121 ha sido rebautizado como el Marine Fighter Attack Squadron, primero que cuenta con el avión *F-35B* operativo en sus filas. Este tiene la denominación *STOVL* (*Short Take Off, Vertical Landing*), que anteriormente tenía también el *Harrier B+*, todavía en servicio en la aviación de los *marines*, aunque el *F-35B* cuenta con mucha más potencia, ya que es capaz de desarrollar un empuje de 18.000 libras. Esta aeronave es la quinta generación de cazas del Cuerpo de Infantería de Marina e irá reemplazando progresivamente a los aviones *F/A-18 Hornet*, *AV-8B Harrier+* y a los *EA-6B Prowler* actualmente en servicio. La Fuerza Aérea estadounidense ha escogido la versión *F-35A* de despegue convencional, y la Marina el *F-35C*, también de despegue convencional pero modificado para operar desde portaaviones.

Entra en servicio el primer JHSV-1.—El Military Sealift Command (MSC) recibió el 5 de diciembre el primer buque conjunto de alta velocidad, o *Joint High Speed Vessel (JHSV)*, en los astilleros de Austal USA en Mobile,



Representación artística de la clase *Spearhead JHSV-1*

Alabama. La entrada en servicio del *USS Spearhead (JHSV-1)* representa un importante hito para Austal, en boca de su presidente Brian Leathers, y un paso adelante en la construcción naval de alta tecnología. Los astilleros Austal han construido 12 buques de guerra para la Marina estadounidense en los últimos 11 años. El *MSC* operará ahora con el *Spearhead* y en su día con los otros ocho *JHSV* que se encuentran en diversas fases de construcción. Estos buques cuentan con una dotación de tan solo 22 personas y pueden transportar 600 toneladas de material o personal militar, vehículos y contenedores a una distancia de 1.200 millas y a una velocidad de 35 nudos. Asimismo, su cubierta de vuelo le permite operar día y noche con el helicóptero pesado *CH-53 Super Stallion*. Cada *JHSV* cuenta con camarotes para 42 miembros de la dotación y 104 de transporte, además de butacas para 312 personas.

Todos los *JHSV* han sido diseñados con criterios *ro-ro* de mercantes, con pequeñas modificaciones para su uso militar. Su peque-

ño calado le permite operar en puertos de poca entidad y escasa sonda.

Nombramiento de generales de Infantería de Marina.—El secretario de Defensa de los Estados Unidos anunció el 14 de noviembre el nombramiento del general de Infantería de Marina Joseph F. Dunford como comandante de la ISAF (International Security Assistance Force) en Afganistán. A Dunford, hasta la fecha segundo comandante del Cuerpo de Marines, le sucede en el cargo el teniente general John M. Paxton, que será ascendido a cuatro estrellas automáticamente una vez el Congreso apruebe su nombramiento. Paxton era actualmente el comandante de la II Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina.

Un cazaminas vara en un arrecife de coral.—El comandante de la VII Flota ha presentado sus excusas al Gobierno filipino por la varada del cazaminas *USS Guardian (MCM-5)* de 68 m de eslora en el arrecife de



El *USS Guardian* encallado el 29 de enero de 2013. (Foto. www.wikipedia.org).

coral protegido *Tubbataha*, ubicado 80 millas al ESE de la isla de Palawan. «Como protector del ambiente marino y como navegante siento el daño que este incidente ha causado en el arrecife Tubbataha», expresó el vicealmirante Scott Swift, añadiendo: «Sabemos la importancia que tiene el parque natural del Arrecife Tubbataha, ya que es considerado como una herencia de la Humanidad y su protección es vital». Swift anunció también que el contralmirante Thomas Carney, comandante del Grupo Logístico del Pacífico Oeste, llevaría a cabo a partir del 21 de enero la recuperación del *Guardian*, para lo cual embarcaría en el destructor USS *Mustin* (DDG-89) para dirigir las operaciones de rescate realizadas por otros buques, evitando causar más daños al arrecife. Felizmente después de la varada del 17 de enero no se observó ninguna fuga de combustible. Tampoco hubo ningún herido como consecuencia del incidente entre los 79 miembros de la dotación, que fueron evacuados poco después. El USS *Guardian* procedía de una visita de cortesía al puerto de Subic Bay en Filipinas cuando, por causas que se desconocen, un error en su derrota le llevó a varar en el arrecife de coral. Después de desembarcar todo el combustible y examinar el casco con buceadores, la Marina norteamericana resolvió que la mejor forma de sacar al cazaminas del arrecife con el menor destrozo posible del coral era trocear el casco, ya que los daños sufridos en la obra viva del *Guardian* no hacían rentable su reparación. La compañía Smit Salvage de Singapur será la encargada de recuperar el cazaminas por un importe de 24 millones de dólares y sin dañar ni un centímetro más de los 1.000 m² afectados por la varada. El Gobierno de Filipinas ya ha anunciado que impondrá una fuerte multa a la Marina norteamericana por un importe de 7.300 dólares.

India

El portaaviones Vikramaditya estará listo a finales de 2013.—De acuerdo con la última información remitida por los astilleros rusos que están finalizando los trabajos de alistamiento del portaaviones INS *Vikrama-*

ditya (ex *Gorshkov*), el buque saldrá a la mar de nuevo para finalizar sus pruebas de mar, interrumpidas por fallos en la propulsión, en el cuarto trimestre de 2013. El portaaviones ya había sido sometido a unas exhaustivas pruebas de mar durante 108 días en 2012, desde el 8 de junio hasta el 23 de septiembre, con parte de la futura dotación india a bordo. Mientras que gran parte de las pruebas del sistema de combate y servicio de vuelo fueron realizadas satisfactoriamente, las de propulsión a máxima potencia no pudieron concluirse por defectos ocurridos en la cámara de calderas. La corrección de esos problemas se estimó en seis meses, que finalmente se han prolongado un año, por lo que los astilleros rusos serán penalizados por este retraso.

Pruebas del misil naval Brahmos.—El día 9 de enero, la Marina india probó de forma exitosa, en el golfo de Bengala y en las proximidades de la Base Naval de Vishakapatnam, la versión de alta maniobrabilidad del misil de crucero supersónico BrahMos, que tiene un alcance de 290 km. A 0930 hora local, el misil explotó en un blanco predeterminado después de hacer una maniobra de aproximación en forma de doble S, alcanzando al blanco flotante a un metro por encima de la línea de la flotación. La velocidad del misil hizo que se incrustase literalmente dentro del casco del buque blanco. Este lanzamiento real hace el número 34 desde que la nueva fragata INS *Teg*, cuarta de la clase *Talwar*, disparase uno en el mar de Arabia. El misil BrahMos fue introducido en la Marina india en el año 2005 a bordo de los destructores clase *Rajput*, para posteriormente ser instalado en la mayoría de los escoltas de la Flota. El misil es capaz de guiarse no solo por el sistema GPS norteamericano, sino también por el GLONASS ruso, lo que le proporciona una redundancia en la exactitud de su navegación, de manera que su buscador es capaz de alcanzar el blanco con un error del orden de unos escasos metros.

Retraso en la construcción del portaaviones indio.—El ministro indio de Defensa ha solicitado más fondos al Gobierno para poder completar la primera fase de la construcción del portaaviones IAC (*Indigenously*

Aircraft Carrier), que está realizando el astillero de Cochín, en la costa occidental del subcontinente. El *IAC*, que llevará el nombre de *INS Vikrant* en recuerdo del portaaviones dado de baja hace unos años, tiene un retraso estimado de cinco años y no se espera que entre en servicio antes de 2018, cuando estaba previsto para el año próximo. Para la Marina india este es el segundo incidente que está sufriendo su aviación naval después de que el *INS Vikramaditya*, actualmente en periodo de alistamiento en astilleros rusos, haya sufrido varios retrasos y no esté operativo hasta finales de 2013. Esto implica que de las 18.000 t que debería tener ya el casco del *Vikrant*, solamente se hayan construido y soldado 14.000. El desplazamiento final del buque será de 40.000 t, y será el mayor que se haya construido en la India hasta ahora. En la actualidad tan solo los Estados Unidos, Rusia, Reino Unido y Francia han fabricado portaaviones superiores en desplazamiento al *Vikrant*, aunque China ha adquirido el gemelo del *Gorshkov*, el *Varyag*, a los astilleros ucranianos. Los portaaviones constituyen la ambición de la Marina india para surgir como potencia naval dominante en el Índico y mar de Arabia, aunque para ello necesita dos, si no tres, unidades. En la actualidad cuenta con el *INS Viraat* de origen británico, que ya tiene en sus cuadernas más de 50 años y que se espera sea dado de baja en 2013, cuando sea relevado por el *INS Vikramaditya*.

Italia

Prueba de un nuevo cañón naval.—El día 5 de diciembre la fragata *Carlo Bergamini*, primera de su clase, realizó 54 disparos en aguas del golfo de La Spezia sin sufrir ninguna interrupción. Después de varias sesiones de tiro dirigidas por el Centro de Apoyo y Experimentación de la Marina italiana, por primera vez se probó el cañón naval ligero de 127/64 Oto Melara a bordo de un buque. Los excelentes resultados obtenidos en estas pruebas y la robustez estructural de la superestructura del navío han confirmado la excelencia del sistema de combate de este nuevo buque, cuya integración funcional ha sido recientemente realizada en la Base Naval de

Tarento. Las siguientes pruebas de mar con tiro real se harán en la primavera de 2013, con un lanzamiento posterior de misiles en otoño de ese mismo año.

OTAN

Relevo en el mando de ISAF.—El general del Cuerpo de Infantería de Marina John R. Allen ha sido relevado por el de su mismo cuerpo y empleo Joseph F. Dunford, en el mando de la International Security Assistance Force (ISAF), así como en el de las fuerzas norteamericanas en Afganistán, que cuentan con 66.000 efectivos en la actualidad, cifra que se verá reducida drásticamente en 2014. La ceremonia estuvo presidida por el también general de *marines* Mattis, actual comandante del Mando Central o CENTCOM que tiene a su cargo todo el área de Oriente Medio y Afganistán.

El general Allen, del que se tuvieron sospechas de una relación impropia con una mujer, sospechas que han sido finalmente infundadas, ha sido nominado por el presidente Obama para relevar al almirante Stavridis como comandante supremo aliado en Europa (SACEUR), así como comandante de las Fuerzas de Estados Unidos en Europa. Allen, en sus palabras de despedida, hizo mención a los 560 miembros de la coalición de 50 naciones que han perdido su vida en Afganistán, así como los 5.500 heridos habidos en sus 19 meses de mando de la ISAF.

Reino Unido

Fallo en un submarino nuclear balístico.—Un submarino balístico nuclear o SSBN clase *Trident* con base en el Clyde, se vio obligado a romper su patrulla y dirigirse urgentemente a un puerto norteamericano tras quedarse sin gobierno, dejando al Reino Unido sin su elemento principal de disuasión nuclear y poniendo en entredicho la efectividad de los 300 millones de libras invertidas en su reciente gran carena, que ha durado tres años, ya que implicaba el cambio de combustible del reactor.

El Ministerio de Defensa ha confirmado que el HMS *Vigilant*, capaz de llevar armas nucleares, sufrió una avería cuando se dirigía a su base de Faslane, en el Clyde, después de realizar una prueba de lanzamiento de un misil Trident en la proximidad de la costa de Florida el 23 de octubre. El *Vigilant* se dirigió en superficie a la base de submarinos nucleares norteamericanos de Kings Bay en Georgia, cerca de Florida, para reparar la avería, trabajos que duraron hasta las navidades. Esta base naval alberga a los SSBN *Trident* de la Marina estadounidense.

De forma similar y en aguas del Atlántico Norte, otro SSBN *Trident* británico, el HMS *Vanguard*, tuvo que salir a la superficie, rompiendo igualmente su patrulla, en febrero de 2009, tras sufrir graves averías al colisionar en inmersión con el también SSBN *Le Triumphant* de la Marina francesa, si bien ninguno de los dos submarinos sufrió un escape de radiactividad.

Rusia

Pruebas de aceptación del SSBN Alexander Nevsky.—El segundo submarino balístico nuclear de la clase *Borei*, el *Alexander Nevsky*, ha realizado sus pruebas de aceptación en el mes de diciembre. Los astilleros Sevmash, responsables de su construcción, declararon en una rueda de prensa que el submarino, una vez acabadas sus últimas pruebas de mar y ser dado de alta en la lista oficial de buques de la Marina rusa, sería destacado al Pacífico a comienzos de 2014. Esta submarino balístico nuclear de cuarta generación ha completado satisfactoriamente todas sus pruebas de mar y validado todas las capacidades de los diferentes sistemas que lleva a bordo, demostrando su comportamiento en la mar, así como su excelente maniobrabilidad en inmersión y la potencia de su plan-

ta propulsora de turbinas de vapor AEU movidas por la energía de su reactor nuclear OK-650. Con sus 170 m de eslora y 13 de manga, este nuevo gigante de las profundidades cuenta con una dotación de 207 personas, pudiendo dar 29 nudos a la cota máxima de 450 m. El *Alexander Nevsky* puede llevar 16 misiles balísticos Bulava (SS-NX-30), además de torpedos y misiles de crucero.

Turquía

Construcción de cuatro fragatas.—La Marina turca tiene previsto construir cuatro fragatas con asistencia técnica del exterior, para hacerlo posteriormente con otras cuatro en astilleros nacionales, para lo que dispone de unos fondos de 7.000 millones de dólares. Para ello convocará un concurso internacional para seleccionar el prototipo y astillero que finalmente construirá la primera serie de fragatas. Estos nuevos buques tendrán un componente muy importante de defensa aérea en su sistema de combate, sin abandonar las capacidades de guerra de superficie y anti-submarina. Los observadores navales locales apuntan hacia Lockheed Martin, BAe Systems y Navantia como los principales participantes en este concurso para la construcción de estas nuevas fragatas, que son conocidas como *TF 2000*, ya que el programa se inició en 1990, y que deberán estar operativas para el año 2023, centenario de la fundación de la República turca. La *TF2000* deberá tener una planta propulsora capaz de dar 28 nudos, con una velocidad de crucero de 18. La firma turca Aselsan pretende desarrollar un radar multipropósito para contrarrestar la amenaza aérea, pero este programa carece de momento de un misil como el norteamericano SM2 que la Marina turca pretende adquirir.

J. M.^a T. R.



Nuevo servicio desde el puerto de Vigo

La naviera Suardíaz comenzó el 7 de enero los tráficos desde el puerto de Vigo al puerto francés de Saint-Nazaire con el buque *Suar Vigo*, que realizará dos viajes semanales en cada sentido.

Esta línea es la consecuencia de la adjudicación a Suardíaz, a finales del año pasado, de los tráficos de Citroën por su compañía logística Gefco España.

Suardíaz ya había sido titular de esta línea hasta 2004, en que fue adjudicada a

Acciona Trasmediterránea en colaboración con United European Car Carriers (UECC). Ahora mantendrá la adjudicación hasta finales de 2015.

El *Suar Vigo* tiene una capacidad para 1.200 coches o 110 semirremolques.

Suardíaz tiene abierto un estudio para su posible implicación en el proyecto de autopista del mar desde el puerto vigués.

A. P. P.





Supercats. (Foto: www.armada.mde.es).



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Noticia de Astilleros Gondán

Los Astilleros Gondán continúan con la construcción de un buque de apoyo a plataformas petrolíferas del mar del Norte para el armador noruego Østensjø Rederi AS.

El *Edda Ferd*, botado el pasado 17 de octubre, tiene fecha prevista de entrega en septiembre de 2013.

Sus características principales son: 92,6 m de eslora, 20,6 de manga, 7,2 de calado máximo, propulsión diésel-eléctrica y acomodación para 40 personas. Este armador recibió los buques de apoyo *Edda Fram* y *Edda Frende* de Gondán en 2007 y 2009.

Además, ha comenzado la construcción de un buque avanzado de apoyo a plataformas petrolíferas para el armador noruego Simon Møkster Shipping. Su entrega está prevista para el verano de 2014.

El buque es del tipo *UT776WP* diseñado por Rolls Royce Marine. Sus características iniciales son desplazamiento de 4.000 TRB, 92 m de eslora, 20 de manga y una superficie libre en cubierta para el transporte de carga de más de 1.000 m².

El diseño de su proa y bulbo es del tipo conocido como «perforador de olas» (*wave-piercing*), que le permitirá mayor estabilidad

y reducción del consumo de combustible en condiciones extremas de mar.

Gondán también entregó a este mismo armador, en julio de 2011, el buque de apoyo a plataformas *Stril Merkur*.

Otro de los últimos buques entregados por Gondán ha sido el patrullero oceánico *Río Segura* para el Servicio Marítimo de la Guardia Civil en diciembre de 2010.

Buque logístico para Noruega

A primeros de enero Navantía había presentado ya la oferta del nuevo concurso para dotar de un buque logístico a la fuerza naval de Noruega. La empresa española, que además de ser la constructora de las cinco fragatas tipo *F-310* mantiene con Noruega un acuerdo marco para el mantenimiento de esa clase de buques, volvía a ser una de las candidatas.

Inicialmente, las autoridades noruegas convocaron a mediados de 2011 un concurso similar, con una inversión prevista de 150 millones de euros, y en la lista corta seleccionaron un astillero alemán, uno coreano y otro noruego. Las ofertas de estos astilleros, al igual que la de Navantía, superaron la inver-

sión prevista, por lo que en abril de 2012 se declaró desierto el concurso.

Navantia se había presentado con un modelo basado en el BAC *Cantabria*, pero había quedado fuera de la lista corta de posibles adjudicatarios por sobrepasar el precio requerido. La Marina noruega decidió rebajar parte de los requisitos inicialmente pedidos y reabrir el proceso.

Sin embargo, los astilleros ferrolanos han visto esfumarse una de las escasas posibilidades de conseguir carga de trabajo a corto plazo y han vuelto a quedar excluidos por no haber ofertado un nuevo precio que fuese lo competitivo que se requería.

Contrato de la petrolera Statoil a Dragados Offshore

El pasado 22 de diciembre la empresa española Dragados Offshore firmó con la petrolera noruega Statoil el contrato para la construcción de la estructura de sustentación de una plataforma petrolífera (*jacket* en su nomenclatura inglesa), dentro del proyecto *Mariner* de la petrolera en el mar del Norte.

El contrato incluye ingeniería, compra y construcción: es de los conocidos en el sector como tipo EPC (Engineering, Procurement and Construction); supondrá unas 1,3 millones de horas de trabajo y mantendrá la carga de trabajo de la factoría de Dragados en Puerto Real (Cádiz) hasta junio de 2015.

La estructura tendrá 133 m de altura, 88 m de largo, 62 de ancho (en el fondo marino) y un peso de unas 18.000 t; se fijará mediante seis pilares en cada apoyo, que penetrarán unos 60 m en el lecho marino. Sobre ella se monta la zona de trabajo de perforación.

El contrato incluye una opción para, a la finalización, construir una estructura similar dentro del proyecto *Bressay* de Statoil.

Dragados Offshore inició su actividad en 1972 con la construcción de la plataforma para el campo de Amposta (Tarragona). En la actualidad ofrece sus servicios a la industria de petróleo y gas desde sus tres centros de producción: Puerto Real, Algeciras y Tampico (México).

Dentro del sector petrolífero ha realizado numerosos trabajos para la empresa mexicana

PEMEX; para Statoil realizó la plataforma de licuefacción de gas natural *Snøhvit*, que trabaja en el campo situado en el mar de Barents.

Pruebas de mar en La Naval de Sestao

El 5 de febrero han dado comienzo las pruebas de mar del buque *Joseph Plateau*, que el astillero La Naval de Sestao construye para el armador belga Jan de Nul.

El buque, del tipo *fall pipe* o buque minero, está preparado para ir cubriendo con piedra los tendidos de cables submarinos y gaseoductos.

Sus características principales son: 37.500 TPM, 191,5 m de eslora, 40 de manga, 8,5 de calado a plena carga, propulsión diésel-eléctrica y velocidad de 15,5 nudos. El sistema de propulsión consta de cinco motores diésel MAN 32/40, cinco generadores principales de 5.625 kVA, un generador auxiliar y uno de emergencia, cuatro propulsores azimutales principales SRP 3030 FP; dos propulsores azimutales retráctiles y dos hélices empujadoras proeles en túnel.

Cuenta con un sistema de posicionamiento dinámico clase II Dynapos AR/AT. Su capacidad de carga es de 19.500 m³ de roca, transportados en dos tolvas, que puede depositar a una profundidad máxima de 2.000 m. Dispone también de cubierta de vuelo en la zona alta de la superestructura del castillo.

Construcciones Navales del Norte S. L., La Naval, es de capital 100 por 100 privado desde el año 2006. A partir de su privatización ha construido para el mismo armador belga Jan de Nul los buques draga *Cristóbal Colón*, *Leiv Eiriksson* y *Charles Darwin*. Con anterioridad, cuando el astillero pertenecía a IZAR, las dragas *Juan Sebastián de Elcano*, *Kaishuu*, *Francis Beaufort* y *Filippo Brunelleschi*.

A finales del pasado diciembre firmó un contrato con el armador chipriota EDT Offshore para la construcción de dos buques de apoyo a plataformas que serán del tipo PX 105, con proa de pico de loro, diseñados por Ulstein.

A. P. P.



Tráfico de cruceros en el puerto de Ferrol

El balance del pasado año de las escalas en el puerto de Ferrol es de un total de once, con 7.200 pasajeros y 4.000 tripulantes.

Los buques fueron: *Saga Sapphire*, con cinco escalas; *Saga Ruby*, tres, y *Saga Pearl II*, *Boudicca* y *Thomson Spirit*, una.

En 2012 pernoctó en puerto por primera vez un crucero, el *Saga Ruby*, la noche del 16 al 17 de diciembre, siendo esta la última escala del año.

El nuevo año ha comenzado con la escala del *Saga Sapphire* el 4 de enero. El buque procedía de Funchal, y Ferrol fue su última escala antes de regresar a su puerto base de Southampton.

El calendario definitivo para 2013 no está cerrado, y en principio el número de escalas será similar al del pasado año.

Está previsto que el crucero-residencia *The World*, conocido como el «crucero de los ricos», efectúe escala en el mes de abril. También, P&O Cruises estrenará su presencia en Ferrol con el crucero *Oceana* en octubre y noviembre.

Para 2014 se trabaja ya en conseguir más de veinte escalas y con buques mayores. Con ello en estos dos años se conseguirá el mismo número de pasajeros (30.000) que los registrados entre 2005 y 2012, ambos inclusivos.

Tráfico de cruceros en el puerto de Vigo

El 30 de diciembre de 2012, el crucero británico *Azura* cerró la temporada de cruceros 2012 en el puerto de Vigo.

Se trata del buque más moderno de la naviera P&O, construido por los astilleros Fincantieri en su factoría de Monfalcone (Italia) y que entró en servicio en abril de 2010. Sus dimensiones son: desplazamiento de 115.055 TRB, 290 m de eslora, 36 de manga y ocho de calado. Continuó viaje a Madeira, Sta. Cruz de Tenerife, Las Palmas y regreso a su puerto base de Southampton.

El balance del pasado año es de un total de 102 escalas, frente a las 118 de 2011, con 240.000 pasajeros y 94.000 tripulantes.

El nuevo año ha comenzado con las escalas del *Queen Victoria* el 3 de enero y del *Queen Elizabeth* el 4. La siguiente está prevista el 19 de marzo.

Aunque no se ha cerrado el calendario definitivo para 2013, en principio el número de escalas confirmadas es apenas superior a las 70.

Una de las razones de esta disminución es el hecho de que el *Independence of the Seas* pasará de 25 a 10 escalas, pues su propietaria, Royal Caribbean International, tiene previsto que opere seis meses en aguas del Caribe. Aún así será el buque (las 10 mencionadas) y la naviera (15) con más escalas en 2013.

También, el aumento de las escalas en el puerto portugués de Leixoes (Oporto) y en La Coruña puede restar tráfico al puerto de Vigo.

Para compensar, la naviera MSC tiene programados varios cruceros veraniegos con escalas en los puertos de Bilbao, Lisboa, Le Havre, Southampton, Ijmuiden (Países Bajos) y St. Peter (isla de Guernsey) con el puerto de Vigo como base de salida y llegada. Sus buques tienen previsto un total de 12 escalas.

La naviera P&O tiene previstas ocho escalas, y las Cunard Line, Costa Cruceros y Princess Cruises, cinco cada una.

Como curiosidad, habrá siete cruceros que efectúen por primera vez una escala en Vigo: *MSC Musica*, *Silver Explorer*, *Adventure of the Seas*, *Royal Princess*, *Wind Surf*, *Celebrity Infinity* y *Europa*.

El mes de mayor actividad será octubre, con quince escalas, seguido de septiembre con catorce.

Nuevas instalaciones del puerto de Villagarcía de Arosa

Desde el 15 de diciembre, el puerto de Villagarcía de Arosa cuenta con nuevas instalaciones. Ese día se inauguró el nuevo edificio para el Puesto de Inspección Fronteriza (PIF), la ampliación del muelle comercial oeste y el dragado de la canal de entrada y zona de maniobra de buques para el atraque. Las obras, por importe de 20,5 millones de euros, han sido financiadas en un 73 por 100 con los fondos de cohesión de la Unión Europea.

El nuevo edificio ocupa una superficie de 1.250 m², cuenta con las instalaciones necesarias para la revisión de todo tipo de productos y ha tenido un coste de 2,6 millones de euros.

La ampliación del muelle comercial oeste permite disponer de 505 nuevos metros lineales de atraque y 25.000 m² de superficie de almacenaje; la inversión ha alcanzado 13,4 millones de euros.

Por su parte, el dragado de la zona de maniobra de buques ha supuesto una inversión de 4,5 millones de euros, con un aumento del calado en la zona de accesos y maniobras hasta los 10 m, y en el acceso hasta el muelle del ramal de nueve metros.

Las nuevas instalaciones y dragados permitirán que el puerto reciba nuevos tráficó y buques de mayor calado en óptimas condiciones de seguridad.

En las instalaciones portuarias continúan las obras para la mejora de la explanada de Ferrazo, el aumento de su capacidad de almacenaje de contenedores y la construcción del ramal ferroviario al muelle de Ferrazo, con derivaciones al de Camboa y al comercial.

A falta de los datos de cierre finales del ejercicio del año 2012, el puerto ha superado el millón de toneladas movidas, lo que no se producía desde 2008. El aumento de tráficó respecto a 2011 será cercano al 24 por 100, con la mercancía general encabezando el reparto de tráficó, seguida de los graneles sólidos y líquidos.

El puerto de Villagarcía cumple este año 125 años desde su declaración como puerto de interés general.

Inclusión del puerto de Vigo en la Red Transeuropea de Transportes

El Ministerio de Fomento ha dirigido una petición formal al Consejo de Ministros de la UE, al Parlamento Europeo y a la Comisión Europea para que el puerto de Vigo sea incluido en la Red Transeuropea de Transportes.

El 19 de octubre de 2011 la Comisión Europea aprobó la propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes. La propuesta recogía la relación de puertos que merecían la consideración de Puertos Nodales de la UE, entre los que no se encontraba el de Vigo.

Originariamente se incluían solamente los puertos españoles de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, La Coruña, Las Palmas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tarragona y Valencia.

Fomento considera a Vigo «clave» como nodo logístico en el polo industrial del noroeste español. Además, es el primer puerto europeo de pesca descargada (156.641 t de pesca fresca y congelada en 2011).

A. P. P.



Balance 2012 de Salvamento Marítimo

El Ministerio de Fomento ha dado a conocer el balance relativo a 2012 de las actividades de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

El servicio coordinó el rescate, asistencia o búsqueda de 11.917 personas en las 5.067 emergencias atendidas en toda España. Respecto a 2011 supone un descenso del 10,3 por 100 en el número de personas y del 9 por 100 en el de actuaciones.

Comparativamente con los años anteriores, en 2006 se asistió a 38.287 personas en 4.845 emergencias, en 2007 a 20.455 en 4.997 emergencias, en 2008 a 19.105 en 5.086 emergencias, en 2009 a 14.729 en 5.028 emergencias, en 2010 a 12.338 en 5.264 emergencias y en 2011 a 13.292 personas en 5.576 actuaciones marítimas atendidas en toda España.

En esos años anteriores (sobre todo entre 2006 y 2008) el alto número de personas implicadas está ligado a episodios de inmigración ilegal.

En 2012, la mayor parte de las respuestas a estas emergencias, 3.872 (76,4 por 100), estuvo relacionada con el salvamento de vidas en la mar; 754 (14,8 por 100) con la

seguridad marítima y otros servicios complementarios, y 441 (8,7 por 100) intervenciones relacionadas con la protección del medio ambiente marino.

El total de buques implicados asciende a 3.499. Respecto a los tipos de embarcaciones se auxilió a buques de recreo en 1.942 casos, pesqueros en 578 casos, mercantes en 487 y los 492 casos restantes fueron otros tipos de buques o artilugios flotantes, como pateras.

Las actuaciones relacionadas con la inmigración ilegal fueron 214 emergencias con 3.657 personas implicadas.

El número total de buques controlados por los 21 centros de Salvamento Marítimo asciende a 309.157, de los que 145.739 corresponden a buques identificados a su paso por los dispositivos de separación de tráfico de Finisterre, Tarifa, cabo de Gata, Canarias oriental y Canarias occidental; el resto son buques identificados en su salida o entrada en puerto español.

Entre las actuaciones de lucha contra la contaminación marina cabe destacar la Operación WOODFORD para la recuperación del hidrocarburo que transportaba el petrolero *Woodford*, hundido en 1937 frente a las costas de Castellón. La operación se desarrolló entre el 6 de septiembre y el 4 de octubre, y supuso la extracción de 450 m³ de combustible.

RESUMEN DE ACTUACIONES DE SALVAMENTO MARÍTIMO EN 2012

Número de emergencias marítimas	Salvamento vidas en la mar	3.872
	Seguridad marítima	754
	Protección medio marino	441
	Total	5.067
Personas asistidas	Total	11.917
Buques afectados	Recreo	1.942
	Pesqueros	578
	Mercantes	487
	Otros	492
	Total	3.499

La Organización Marítima Internacional (OMI) asigna a España un área de responsabilidad de salvamento de 1.500.000 km², tres veces superior a la del territorio nacional. La

extensión de nuestro litoral, insular y peninsular, es de 7.880 kilómetros.

A. P. P.





Sistema nacional de respuesta ante la contaminación marina

El BOE núm. 13 del 15 de enero, publicó el Real Decreto 1695/2012 de 21 de diciembre por el que se aprueba el Sistema Nacional de respuesta ante la contaminación marina.

Como señala en su prólogo, el real decreto proporciona los mecanismos de respuesta ante los diversos sucesos e incidentes derivados de la contaminación marina y de la ribera del mar mediante la creación de los órganos del mar mediante la creación de los órganos precisos y el desarrollo de los sistemas de relación y coordinación de las diversas administraciones públicas competentes en la materia a efectos de garantizar una actuación eficaz respecto de los supuestos de contaminación.

Será de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o su naturaleza, que afecten o puedan afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

El Sistema Nacional contempla un subsistema marítimo en el que se integran como planes de contingencia el Plan Marítimo Nacional y el Plan Interior Marítimo, y un subsistema costero en el que se integran el

Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación, los planes territoriales de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla para la Protección de la Ribera del Mar y los planes locales correspondientes.

Se especifica el contenido de los planes y de los órganos de dirección y respuesta de acuerdo con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI). También se reseñan las diversas fases y situaciones de emergencia y los protocolos de comunicación de activación.

En los casos de situación 3, episodios de contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad, la coordinación general en la mayoría de los casos corresponde al ministro de Fomento, y se establecen un Consejo de Dirección, un Consejo Técnico Asesor, un Consejo Económico y un Centro de Información.

En lo que atañe al Ministerio de Defensa, al primero pertenecen el DIGENPOL y el 2.º AJEMA, y al segundo el jefe de la División de Operaciones del EMA y un representante de la UME. También puede haber representantes, no designados específicamente, en el Consejo Económico y en el Centro de Información.

Congreso internacional Arctic Frontiers

Entre los días 20 y 25 de enero se ha celebrado en la ciudad de Tromsø (Noruega) el Congreso Internacional Arctic Frontiers con el título genérico de «Geopolítica y Producción marina en un Ártico cambiante».

Como prólogo de las sesiones se celebró una reunión de ministros de los ocho Estados permanentes del Consejo Ártico (con territorio dentro del Círculo Polar Ártico) y de la Comisaria de Pesca de la UE. Canadá, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia y Suecia son los integrantes permanentes del Consejo Ártico, del que también forman parte como observadores Alemania, España, Francia, Países Bajos, Polonia y Reino Unido.

Los temas iniciales a tratar fueron la necesidad o no de un Tratado Ártico (similar al que protege la Antártida), las posibles

demandas de soberanía de los países ribereños y el papel del Consejo Ártico.

Asimismo, inauguraron la Secretaría Permanente del Consejo, que tendrá sede en Tromsø.

El Congreso ha tenido tres sesiones principales:

- La dedicada a la «Situación ártica 2013».
- La titulada «Geopolítica en un Ártico cambiante».
- La que lleva por título «Producción marina en el Ártico».

El programa se completó con varias sesiones científicas centradas en el estado ambiental y en las últimas investigaciones realizadas en el Ártico.

A. P. P.





Acuerdo pesquero con Noruega

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha firmado el día 9 de enero de 2013 un MOU con Noruega en relación con el seguimiento, control y vigilancia de las pesquerías.

El objetivo del acuerdo es el intercambio de información entre ambos países en lo referente a desembarques y transbordos de pesca e infracciones pesqueras, y reforzar la cooperación en materia de inspección.

El MOU permitirá mejorar la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca IUU). Además se discutieron asuntos técnicos relacionados con la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (NEAFC), como la transmisión electrónica de información o el seguimiento de las medidas de conservación pesquera en vigor.

En las reuniones también se han tratado otros asuntos de interés común, como las pesquerías en aguas del archipiélago de las Svalbard, la evolución de las negociaciones con los Estados costeros para la cuota de la caballa y la cooperación internacional en materia pesquera con terceros países.

Con ello se trata de facilitar el acceso de los pesqueros españoles a las aguas reguladas por el Tratado de París de 1920 y la continua-

ción de las campañas de investigación científica españolas para determinar el estado de las poblaciones de fletán negro.

Habitualmente, hasta nueve pesqueros españoles disponen de cuota para la pesca en las Svalbard y además pueden capturar el llamado «bacalao de cohesión» en las aguas exclusivas noruegas (cuota repartida entre España, Grecia, Irlanda y Portugal a cambio de la entrada de productos noruegos sin aranceles en el mercado europeo).

Acuerdo pesquero entre la UE y Noruega

El 18 de enero se cerró el nuevo acuerdo pesquero entre Noruega y la Unión Europea, que señala los diferentes totales admisibles de capturas (TAC) y las cuotas compartidas de las especies permitidas en el mar del Norte. Asimismo incluye los intercambios de posibilidades de pesca recíprocos entre los pesqueros noruegos y los de la UE.

Gracias a los diferentes estudios científicos, que han constatado la recuperación de diversas especies, aumentan los TAC permitidos respecto a 2012: un 15 por 100 el eglefino, un 15 por 100 el carbonero, un 11 por 100 el merlán, un 15 por 100 la solla y un 18 por 100 el arenque; también se mantiene el TAC del bacalao.



Levantando el copo. (Foto: A. Ortigueira Gil).

A falta de un acuerdo con islas Feroe e Islandia, la cuota de caballa se fija en 336.285 toneladas.

Renovación del protocolo del acuerdo de pesca entre la UE y Costa de Marfil

El pasado 9 de enero se firmó el protocolo del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Costa de Marfil, que entrará en vigor por un periodo de cinco años y reemplazará al actual a su expiración el día 30 de junio.

El protocolo proporciona posibilidades de pesca de atún y otras especies migratorias a los pesqueros comunitarios. Por la UE los principales beneficiarios son buques pesqueros atuneros de España y Francia.

Se pretende reforzar la cooperación pesquera entre ambas partes, en especial en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca IUU); para ello se intensificará el uso de dispositivos de control de buques (VMS) y de diarios de pesca electrónicos.

También se incluye en el protocolo una declaración de completo respeto de las partes

a las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), y una cláusula de respeto a los Derechos Humanos.

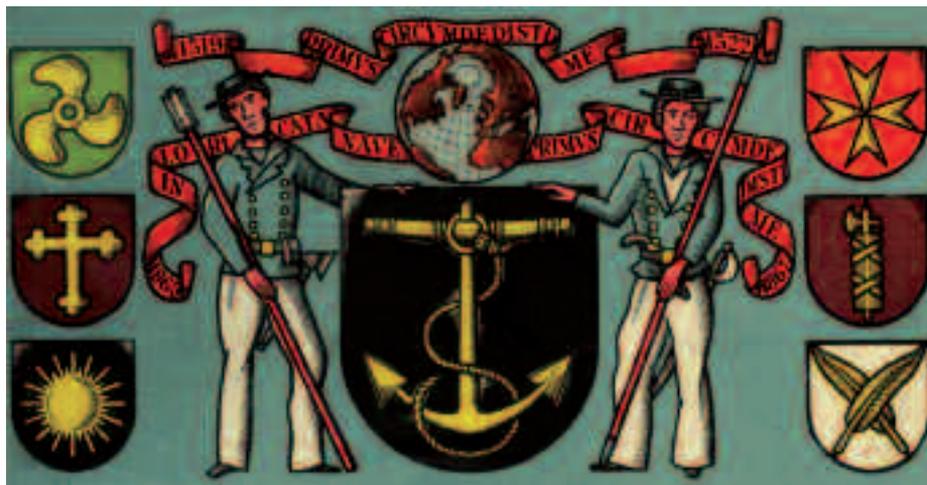
La compensación económica por parte de la UE ascenderá a 680.000 euros anuales, de los que 257.500 están reservados para apoyo a la política pesquera de Costa de Marfil.

Posible acuerdo de pesca entre la UE y Guinea Ecuatorial

A principios del mes de febrero, las autoridades de Guinea Ecuatorial han manifestado la intención de retomar las conversaciones en materia de pesca con la Unión Europea para renovar el anterior acuerdo firmado en 2001.

Ese acuerdo anterior, de junio de 2001, beneficiaba a 68 atuneros, de los que 35 buques eran españoles y el resto italianos y portugueses. El TAC permitido era de 5.500 t anuales, y los derechos de pesca suponían 412.500 euros anuales.

A. P. P.



Cultura Naval

BASE DE DATOS DE NAUFRAGIOS

La Armada ha creado una base de datos de naufragios para registrar todos los barcos hundidos de los que existe constancia en sus archivos navales. El proyecto comenzó en 2011 y ha continuado, en una segunda fase, durante el último trimestre de 2012 con la identificación hasta el momento de 1.580 naufragios.

Financiado por la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa, el trabajo ha sido coordinado por el Subsistema Archivístico de la Armada y se ha llevado a cabo inicialmente en tres de los siete archivos de la Armada: el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», en El Viso del Marqués (Ciudad Real); el Archivo del Museo Naval, en Madrid, y el Archivo Naval de Cartagena, en Murcia.

El objetivo del proyecto es la localización e identificación del patrimonio documental que la Armada custodia en sus archivos relacionado con los naufragios, tanto los sufridos por buques españoles en cualquier parte del

mundo como los de buques de otras nacionalidades hundidos en aguas jurisdiccionales españolas. Los datos recogidos pueden ser de gran valor para futuras investigaciones sobre la búsqueda e identificación de pecios, y también servirán como medida preventiva para proteger el patrimonio subacuático de la amenaza del expolio. Así se ha puesto de relieve recientemente en el litigio contra la compañía Odyssey Marine Exploration. La aportación del Archivo General de la Marina contribuyó a que un tribunal estadounidense fallara hace un año a favor del Gobierno de España.

Los resultados obtenidos corroboran los datos ya conocidos sobre las zonas de mayor presencia de pecios: las costas de la península Ibérica y del Caribe, consecuencia en este último caso del intenso tráfico marítimo mantenido con América durante más de tres siglos.

De los 1.580 naufragios registrados hasta ahora, existe referencia de la localización en el 75 por 100 de los casos (1.176). Por áreas

(Foto: www.armada.mde.es).

geográficas, Europa acumula el 59,3 por 100 de los registros documentados, y solo España aporta, con 596 naufragios, el 50,7 por 100 del total. Le siguen en importancia América del Norte, Central y el Caribe, donde se han identificado el 26,7 por 100 de barcos hundidos (314), la mayor parte de ellos en las costas de Cuba (176). En América del Sur se han catalogado el 6,8 por 100 del total (80); en Extremo Oriente y Australia, el 5,4 por 100, en especial en las costas de Filipinas, donde se concentran 50 naufragios. Por último, en el norte de África existe constancia de 21 hundimientos.

En el 85 por 100 de los registros se conoce la fecha del naufragio. Por siglos, es el XVIII en el que se ha documentado mayor número de hundimientos: 390. Le siguen en orden descendente los siglos XX (307), XIX (239), XVI (238) y XVII (147). Entre los siglos

XIII y XV se han catalogado 16 naufragios, si bien los archivos de la Armada custodian documentación original desde 1767, por lo que las entradas anteriores a esa fecha son menores y proceden de fuentes documentales secundarias y bibliográficas. Entre estas últimas destacan las obras del marino e historiador naval Cesáreo Fernández Duro, publicadas en la segunda mitad del XIX.

Otra referencia significativa presente en la base de datos es la tipología del barco, un dato conocido en el 84 por 100 de los casos, y que comprende más de 50 modalidades diferentes, desde pequeñas embarcaciones pesqueras hasta barcos comerciales y de guerra. El navío, buque de combate por excelencia del siglo XVIII, es del que se ha consignado mayor número de naufragios: 182. Le siguen el laúd (141), una embarcación pesquera; el vapor (140), en sus distintas configuraciones como correo, trasatlántico, mercante, de ruedas...; la nao (101), que formó la base de las flotas que aseguraron la navegación con las Indias hasta la segunda mitad del siglo XVII; y la fragata (98), buque de menor porte que los navíos, que apareció en el

siglo XVII y se adaptó en los siglos posteriores a la aparición del vapor y a la navegación moderna.

Esta labor de identificación de naufragios responde al acuerdo firmado en Cartagena, el 9 de julio de 2009, entre los ministerios de Defensa y Cultura por el cual la Armada se comprometía a aportar los fondos documentales de que dispone para la protección del patrimonio nacional sumergido. El trabajo, aún inacabado, continuará en los próximos años en función de las posibilidades presupuestarias, para vaciar las fuentes documentales de todos los archivos navales, que incluyen, además de los tres ya citados, otros cuatro territoriales situados en Ferrol (La Coruña), San Fernando (Cádiz), Las Palmas y Madrid.

OCS AJEMA

I JORNADAS DE POLÍTICAS DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Las primeras Jornadas de Políticas de Seguridad y Defensa, bajo el epígrafe «Al servicio de la sociedad», fueron organizadas por el Parlamento Autonómico de la Región de Murcia, la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT) y el Centro Superior de Estudios de Defensa (CESEDEN), teniendo lugar en la Facultad de Ciencias de la Empresa de la UPCT, antiguo Cuartel de Instrucción de Marinería, los días 15, 16 17 y 18 de enero.

Su principal objetivo fue informar a la sociedad española, estudiantes, profesionales e investigadores, sobre aspectos concretos relacionados con la defensa nacional y con las políticas de seguridad internacional llevadas a cabo en diferentes ámbitos, a fin de ampliar los conocimientos sobre el papel que las Fuerzas Armadas, Cuerpos de Seguridad del Estado e instituciones afines desarrollan para garantizar la paz y la convivencia social en el marco de la legislación vigente y dentro del contexto geoestratégico internacional.

Fueron inauguradas el día 15 de enero por el almirante jefe del Arsenal de Cartagena, vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxán; el rector de la Universidad Politécnica de Cartagena, José Antonio Franco Leem-

huis, y el vicepresidente primero de la Asamblea de la Región de Murcia, Alberto Garre López, y a cuyo inicio se guardó un minuto de silencio por la muerte del sargento David Fernández, fallecido en Afganistán el 11 de enero de 2013.

La primera ponencia fue expuesta por ALMART, vicealmirante Salvador María Delgado Moreno, que impartió la conferencia «Concepto e Implementación de la Seguridad Marítima». Dicha conferencia fue presentada por Domingo Segado Martínez, diputado regional en la Asamblea de la Región de Murcia y director de las jornadas.

Además, durante el desarrollo de las mismas, se contó con la participación, como ponentes, del embajador extraordinario y plenipotenciario de Afganistán en España, diversos mandos de las Fuerzas Armadas y del CNI y decenas de expertos en políticas de seguridad, derecho y relaciones internacionales, sociología y periodismo, así como representantes de empresas de defensa, los cuales impartieron diversas conferencias y participaron en mesas coloquio sobre todos los ámbitos de la política de seguridad y defensa.

ORP ALMART



Conferencia del ALMART en las Jornadas de Seguridad y Defensa. (Foto: ORP ALMART).

SURFACE WARSHIPS 2013

Organizadas por la empresa consultora de defensa Defence IQ y patrocinadas por Navantia, con el objetivo de establecer el ambiente adecuado para que los principales actores del sector naval militar, representantes de la industria naval y de las marinas de guerra discutan futuros diseños de buques y el mantenimiento de la disponibilidad de los mismos en las actuales circunstancias, se han desarrollado en Madrid, los días 30 y 31 de enero, dos jornadas de conferencias sobre *Surface Warships*.

A ellas han asistido representantes de las principales marinas de guerra del mundo, algunos de los cuales expusieron ponencias, entre ellos los de Alemania, Brasil, Dinamarca, España, Estados Unidos, Holanda, Italia, Pakistán, Portugal, Reino Unido, Turquía y de la OTAN.

Actuó como presidente y moderador el vicealmirante en situación de retiro y adjunto de Relaciones Institucionales de Navantia, Jose Manuel Sanjurjo Jul, quien en las palabras de apertura destacó la importancia de que, en un mundo en permanente y rápida evolución y en el actual escenario internacional de Seguridad y Defensa, es imprescindible que los actores del sector, industria y marinas, estén en permanente desarrollo y búsqueda de nuevas soluciones para atender a sus necesidades.

La Armada presentó dos ponencias en la primera jornada. En la primera el vicealmirante Ruesta Botella, jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, presentó la visión de la institución sobre la Fuerza Naval española del futuro, cuyas características primordiales serán disponer de una mayor flexibilidad para cubrir un rango más amplio de cometidos y ser más eficiente y sostenible en términos, tanto económicos como tecnológicos.

Por su parte, el capitán de fragata Sanz Alisedo, integrante de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, expuso la



(Foto: web Navantia).

necesidad e idoneidad de una de las plataformas navales del futuro de la Armada, la fragata clase *F-110*, cuyo concepto y requerimientos presentó, y que podrá desempeñar cometidos de escolta y seguridad marítima en escenarios de media intensidad, más cercanos a los *BAM* en eficiencia y versatilidad y a las *F-100* en capacidades. Para ello la Armada se encuentra en permanente y estrecha colaboración con Navantia.

Por parte de Navantia, el vicepresidente de ingeniería de la empresa constructora, Ángel Recamán, destacó en su alocución la excelente colaboración que ha existido y sigue existiendo entre la constructora y la Armada, lo que ha permitido el desarrollo de buques adaptados a los requerimientos de la Defensa española y la internacionalización de sus productos. También indicó que la estrategia de la empresa para los próximos años está basada en: internacionalización, diversificación, reorganización e inversión en I + D + i.

El también componente de la constructora, vicepresidente de Ingeniería e Innovación Antonio Pérez de Lucas, presentó el tema de la modularidad, tanto en el diseño como en la misión, aplicado a la experiencia de la empresa en el caso de los patrulleros y de los buques especiales clase *BAM*. Este tema suscitó un intenso debate e intercambio de opiniones.

D. R.



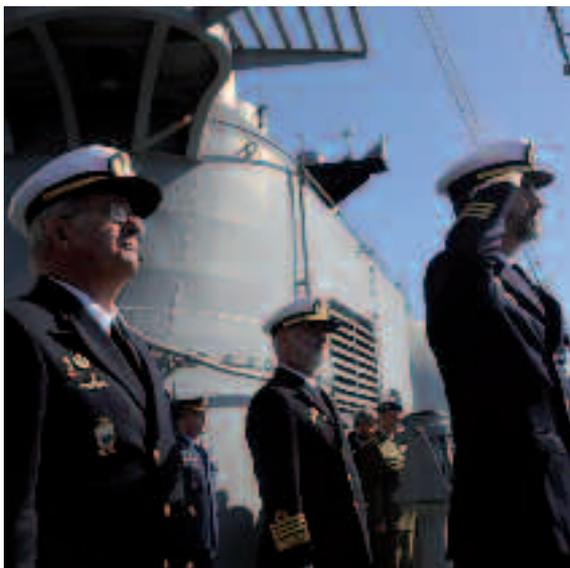
GACETILLA

Despedida del portaaviones *Príncipe de Asturias*

Su Alteza Real el Príncipe de Asturias, acompañado por el ministro de Defensa, el jefe de Estado Mayor de la Armada y otras autoridades militares, presidió el pasado día 6 de febrero, en la base naval de Rota, la ceremonia oficial de despedida del portaaviones *Príncipe de Asturias* tras 25 años de servicio.

A su llegada, después de ser recibido por las autoridades, Don Felipe de Borbón asistió a una conferencia sobre la historia del portaaviones.

Posteriormente, desde el puente de mando, S. A. R. presenció una demostración aeronaval en la que participaron el buque de proyección estratégica LHD *Juan Carlos I*, las fragatas *Reina Sofía*, *Victoria* y *Santa María* y cuatro aviones *Harrier* AV8 pertenecientes a la 9.^a



(Foto: www.armada.mde.es).



S. A. R. cierra el Libro de Honor del portaaviones *Príncipe de Asturias*. (Foto: OCS AJEMA).

Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves de la Armada, que realizaron una pasada sobre el buque, y que finalizó con la toma y despegue en cubierta de uno de ellos.

La parada naval concluyó con un desfile aéreo compuesto por tres helicópteros *AB-212* de la 3.^a Escuadrilla, tres helicópteros *Seaking SH3D* de la 5.^a Escuadrilla, tres helicópteros *Huges 500* de la 6.^a Escuadrilla y tres aviones *Harrier*.

Una vez finalizada la demostración aeronaval, el Príncipe Don Felipe dirigió unas palabras a la dotación agradeciendo profundamente al ministro de Defensa y al AJEMA el ofrecimiento para presidir este acto, y a continuación cerró con su firma el Libro de Honor del buque.

S. A. R. desembarcó, acompañado por el resto de autoridades, pilotando un helicóptero *SH-60* de la 10.^a Escuadrilla de Aeronaves, en la que ha sido la última operación de vuelo del portaaviones.

Finalizada la ceremonia, el *Príncipe de Asturias* comenzó su última navegación, un

tránsito a Ferrol, donde concluirá su vida operativa.

El portaaviones entró en servicio en la Armada en 1988, relevando al antiguo *Dédalo*. En el momento de su construcción representó toda una revolución en el desarrollo de este tipo de portaaviones de porte reducido, con características que, aún hoy en día, no han sido superadas por otros buques de su clase. Estas son: eslora de 198 metros y un desplazamiento de 16.700 toneladas. La cubierta de vuelo mide 175 metros de largo por 29 de manga, disponiendo de una superficie de más de 5.000 metros cuadrados para operar las aeronaves. Una de las características diferenciales respecto a otros buques de su clase es la rampa de proa, más conocida como *Ski-jump*, de 12 grados de inclinación, que permite disminuir la carrera de despegue de los aviones y aumentar la carga de combate de estos en el despegue. El buque cuenta con dos turbinas de gas General Electric LM 2500 que desarrollan una potencia máxima de 46.400 CV, lo que permite alcanzar una velo-

cidad máxima de 25 nudos. Su autonomía es de 7.000 millas.

Su dotación la componen 596 personas, de las cuales, actualmente 74 son mujeres, llegándose a alcanzar los 800 efectivos en operaciones, al embarcar la Unidad Aérea y el Estado Mayor.

La Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB) es el principal medio ofensivo y defensivo del buque, variando su composición en función de la misión encomendada al portaaviones, pudiendo embarcar un máximo de veinticinco aeronaves.

De su importante actividad operativa, durante la que efectuó escalas en puertos de Francia, Grecia, Italia, Malta, Marruecos, Portugal, Túnez, Turquía, Península e Islas Canarias; podemos destacar algunos hitos de especial significación:

— Año 1991: integrado en el Grupo Alfa de la Flota participó en la Operación SOUTHERN GUARD, específicamente en la operación aeronaval denominada CADEX 91-1, con motivo del conflicto del golfo Pérsico, para proteger la seguridad del tráfico

marítimo, la libertad de navegación en el Mediterráneo y reforzar la capacidad de defensa aérea en la región suroriental de la Alianza ante las amenazas del presidente de Irak, Sadam Hussein, de efectuar acciones hostiles en dicha zona.

— Año 1994: como componente del Grupo Naval Operativo 81-01 que encabeza, participó en operaciones navales de protección a los cascos azules en el Adriático ante el recrudecimiento de las acciones contra UNPROFOR.

— Año 2005: participó en la Revista Naval Internacional que Reino Unido organizó en Portsmouth con motivo del II Centenario de la batalla de Trafalgar, cuyo fin era demostrar la solidaridad entre los aliados actuales y rendir homenaje a todos aquellos que sacrificaron su vida en la mar. El acto fue presidido por la reina Isabel II.

Su cubierta fue posteriormente escenario de una ofrenda floral realizada en aguas de la bahía de Cádiz a los 38.000 marineros que combatieron el 21 de octubre de 1805 en la batalla de Trafalgar como acto final de las actividades para conmemorar el aniversario



S. A. R. pilotando en el último despegue desde la cubierta del portaaviones *Príncipe de Asturias*.
(Foto: www.armada.mde.es).



(Foto: www.armada.mde.es).

de la contienda, en las que participaron unidades navales de España , Francia y Reino Unido.

— Año 2006: participó, junto con unidades navales de otros países miembros de la OTAN y del Diálogo Mediterráneo, en el ejercicio GALIBER 07 organizado por la Armada española.

Durante su periodo de vida operativa, han sido comandantes del hasta ahora buque insignia de la Armada los siguientes capitanes de navío:

- Capitán de navío Alfonso León García (30-5-88).
- Capitán de navío Carlos Sánchez de Toca y Aceval (29-07-88).
- Capitán de navío José A. Balbás Otal (3-8-90).
- Capitán de navío Rafael Lorenzo Montero (4-9-92).
- Capitán de navío José M. Marco Franco (7-9-94).

- Capitán de navío Ángel M. Tello Valero (22-2-98).
- Capitán de navío José A. Martínez Sainz-Rozas (23-2-98).
- Capitán de navío Emilio Nieto Manso (6-10-99).
- Capitán de navío José F. Palomino Ulla (2-10-01).
- Capitán de navío José M.^a García-Bouza Marzo (2-10-03).
- Capitán de navío Fernando Querol Pagán (26-9-05).
- Capitán de navío Francisco de Asís Jardón Dato (27-09-07).
- Capitán de navío Gregorio Bueno Murga (24-9-09).
- Capitán de navío Alfredo Rodríguez Fariñas (21-9-11).

D. R.

Visitas del almirante jefe de Apoyo Logístico

El almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada (AJAL), almirante Estanislao Pery Paredes, ha efectuado sus primeras visitas oficiales a las unidades de él dependientes en la bahía de Cádiz y Cartagena.

Los días 14 y 15 de enero visitó las instalaciones de Apoyo Logístico en la bahía de Cádiz. A su llegada al Arsenal de La Carraca, el día 14, fue recibido por el almirante jefe del Apoyo en la bahía (AJALDIZ), vicealmirante Fernando de Querol Pagán, a quien acompañaba el almirante jefe de la Base Naval de Rota (ABANROT), contralmirante Cristóbal Gonzalez-Aller Lacalle.

Tras los honores de ordenanza, pasó revista a la fuerza, formada por dos secciones de marinería, una del Arsenal y otra de la Base Naval de Rota, y a continuación mantu-

vo una reunión de trabajo con el AJALDIZ y con los jefes de las distintas jefaturas del Arsenal de La Carraca.

En la mañana del día 14 visitó los muelles, talleres y almacenes del Arsenal, La Clica, las obras del nuevo edificio del C. G de la Fuerza de Infantería de Marina y el edificio Cuatro Torres.

Durante la mañana del día 15, el AJAL visitó el portaaviones *Príncipe de Asturias*, los polvorines de la Base Naval de Rota, las dependencias del Servicio de Aprovisionamiento y las obras en el Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior. A continuación se reunió con ABANROT y sus jefes en la sala de juntas de la base, donde este último le expuso la situación actual de las obras de ampliación de los muelles y del aeródromo.



(Foto: ORP AJAL).



(Foto: ORP AJAL).

El día 5 de febrero se trasladó a Cartagena. A su llegada al Arsenal fue recibido en la Plaza de Armas por el almirante jefe del arsenal, vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxan; le fueron rendidos los honores de ordenanza y pasó revista a la fuerza formada por una Escuadra de Gastadores y Unidad de Música del Tercio de Levante, una sección del arsenal y otra de la Escuela de Infantería de Marina «General Albacete y Fuster».

Seguidamente el AJAL efectuó una alocución a los jefes de jefaturas del arsenal, oficiales, suboficiales, marinería y personal civil, en la que señaló la importancia del apoyo que presta especialmente en los difíciles tiempos actuales, destacando asimismo lo que a esto ha referido el AJEMA en las Líneas Generales de la Armada 2012.

El recibimiento oficial concluyó con el desfile de la Fuerza, tras el cual el AJAL se

dirigió a la sala de juntas de Ayudantía Mayor, donde tuvo lugar una exposición sobre la situación actual del Arsenal de Cartagena.

Posteriormente, el AJAL inició un recorrido por las instalaciones, visitando, entre otros, los talleres de la Jefatura Industrial y el CESADAR, el varadero, el taller de baterías de los submarinos S-80 y los muelles del Carbón y de La Curra.

Para finalizar su visita, se trasladó a la Estación Naval de La Algameca, donde visitó las dependencias de la Fuerza de Guerra Naval Especial, el taller de torpedos y el de pinturas.

ORP AJAL

Inaugurada la nueva sede del Archivo Naval de Ferrol

El día 10 de enero el almirante jefe del Arsenal de Ferrol, vicealmirante Manuel Garat Caramé, presidió la inauguración de las nuevas instalaciones del Archivo Naval de Ferrol en el edificio palacio de Capitanía.

El acto contó con la presencia de autoridades locales, entre las que se encontraban el alcalde de Ferrol José Manuel Rey, el presidente de la Diputación de La Coruña y concejal de turismo del Ayuntamiento de Ferrol Diego Calvo y el director del Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada, contralmirante José Antonio González Carrión.

Entre las nuevas instalaciones inauguradas se encuentran el despacho de su director, las oficinas, la sala de lectura para investigadores y particulares, así como la parte del

archivo que contiene los fondos documentales más solicitados: finales del siglo XVIII, principios del siglo XIX y, más recientes, las décadas de los años 30 y 40 del siglo pasado.

El Archivo Naval de Ferrol forma parte del Subsistema Archivístico de la Armada, integrado en el Órgano de Historia y Cultura Naval, junto con el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (El Viso del Marqués, Ciudad Real), el Archivo del Museo Naval (Madrid) y el resto de archivos navales periféricos de Madrid, Cartagena, San Fernando y Canarias.

Órgano de Historia y Cultura Naval



Acto de inauguración. (Foto ORCUN).

Los profesores del Centro Universitario de la Defensa de la Escuela Naval Militar juran bandera

El pasado viernes día 1 de febrero, la junta directiva del Centro Universitario de la Defensa de la Escuela Naval Militar y su claustro de profesores realizaron el juramento de fidelidad a la bandera nacional en un acto interno en la Escuela Naval Militar presidido por su comandante-director, el capitán de navío Juan Luis Sobrino Pérez-Crespo.

Las malas condiciones meteorológicas de las últimas semanas dieron un respiro, permitiendo que el acto se celebrase en el patio «Álvaro de Bazán», dándole así un mayor realce.

Con el batallón de alumnos formado en el patio y después del tradicional acto de homenaje a los caídos, los componentes de la Junta Directiva del CUD y su claustro de profesores, encabezado por el director del Centro Universitario, Jose María Pousada, pasaron de uno a uno besando la bandera después de haber jurado o prometido servir a España con

lealtad al Rey y a la Constitución, en presencia de numerosos familiares de los profesores civiles jurandos.

Finalizado el acto, el comandante-director de la Escuela Naval Militar dirigió unas palabras en las que resaltó la buena integración de los profesores del CUD en la Escuela Naval Militar y su compromiso con la enseñanza de formación militar derivada de la implantación del nuevo plan de carrera, en la que no solo han de transmitir conocimientos a los alumnos, sino también actitudes y valores mediante el trato diario y el ejemplo como el que habían transmitido con el acto de juramento.

El acto finalizó con el desfile del batallón de alumnos por la explanada de la Escuela Naval Militar.

ORP ENM



(Foto: ORP ENM).

El hijo de acero zarpa del paseo marítimo

El submarino *Isaac Peral* comenzó su singladura escoltado por el ALARCART, vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxán, el concejal de Seguridad Ciudadana Mariano García, agentes de la Policía Local y la Policía Portuaria, así como representantes de las fundaciones Juanelo Turriano e ISEN, que financian su traslado y rehabilitación. La rehabilitación del torpedero se realizará dentro de la nueva sala de grandes piezas, que fue anteriormente taller de calderería del arsenal, situada frente al antiguo Cuartel de Instrucción de Cartagena, para que sirva de nuevo lugar de exposición del Museo Naval.

Los representantes de las fundaciones puntualizaron que se están preparando cursos, visitas guiadas, publicación de un libro sobre el buque, así como que las obras supondrán una considerable mejora para el Museo Naval.

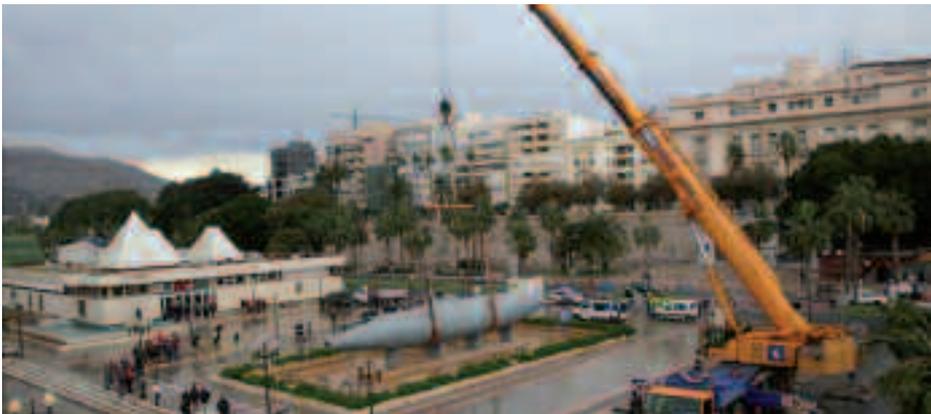
Las maniobras realizadas para el traslado tuvieron una duración de unas siete horas. Tras su recorrido por la plaza de los Héroes de Cavite, la Cola de Ballena y la puerta metálica cercana a la Comisión Naval de Regatas, el icono de la ciudad portuaria y monumento de Cartagena embocó la puerta

de la vieja calderería. Jose Manuel Chacón, arquitecto que se encargó de la reforma del edificio que sirve de sede al Museo Naval y a la Facultad de Ciencias de la Empresa y que fue Cuartel de Instrucción de Marinería, aprovechará los antiguos arcos de calderería para dotarlos de cristalerías con el fin de poder contemplar el submarino desde el interior del museo durante la apertura al público, así como el resto de tiempo, gracias a la iluminación especial que hará disfrutar a aquellos que tanto por el día como por la noche decidan observar este torpedero.

La restauración se llevará a cabo a partir del diagnóstico que ofrezca el Instituto de Patrimonio Cultural de España del Ministerio de Cultura, y se prevé que esté listo para ser expuesto a partir de septiembre de 2013.

Peral dejó dos frases emotivas para los habitantes de la ciudad departamental: que abandonó pronto Cartagena pero que no podía «dejar de ser cartagenero» y que tenía seis hijos, sus cinco hijos naturales y su «hijo de acero».

J. S. C.



(Foto: OCS AJEMA).

El buque de Acción Marítima *Relámpago* regresa a su base en Las Palmas de Gran Canaria

El buque de Acción Marítima (BAM) *Relámpago* llegó en la mañana del viernes 1 de febrero a su base del Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria después de casi seis meses y tras finalizar su despliegue por aguas africanas. Durante este tiempo, ha participado también en la Operación ATALANTA en aguas del océano Índico y en unos ejercicios en el golfo Pérsico.

La ceremonia de bienvenida estuvo presidida por el contralmirante comandante del Mando Naval de Canarias Gregorio Bueno Murga.

Finalizada la maniobra de atraque, el almirante embarcó para dar la bienvenida a la dotación del buque, a la que dirigió una alocución en la que les felicitó por la excelente labor realizada en la zona de operaciones y durante los seis meses fuera de la base, lo que

ha permitido mantener al buque plenamente operativo todo este tiempo. Terminada la alocución y con la dotación formada en cubierta, se cantó el Himno de la Armada, tras lo cual la dotación salió a tierra a saludar a los familiares presentes en el muelle.

El *Relámpago*, que fue entregado a la Armada el 6 de febrero de 2012, partió de la Base Naval de Rota el pasado 17 de agosto de 2012 para incorporarse a la Operación ATALANTA de lucha contra la piratería en el Índico, bajo mando de la Unión Europea. El despliegue del *Relámpago* ha sido el primero que ha realizado un BAM en esta operación.

Desde su salida a la mar, el buque ha efectuado un total de 144 días de mar, visitado 15 puertos y recorrido más de 28.000 millas náuticas.



Relámpago. (Foto: ORP M. N. Canarias).

Durante la Operación ATALANTA, visitó los puertos de Al Jubail, (Arabia Saudí), Doha (Catar) y Port Khalid (Emiratos Árabes) en el golfo Pérsico, en los que llevó a cabo diversas actividades bilaterales con las respectivas marinas para reforzar las relaciones institucionales con dichos países y, a su vez, presentar el buque, uno de los últimos fabricados por la industria naval española.

Tras finalizar su participación en la Operación ATALANTA, el buque inició un periplo por África como parte de la colaboración de la Armada con la Secretaría General de Política de Defensa y el Ministerio de Asuntos Exteriores. Recaló en ocho países ribereños, visitando las ciudades de Maputo, Ciudad del Cabo, Walvis Bay, Luanda, Douala, Lagos, Praia y Nouakchott. Durante esta circunnavegación del continente africano llevó a cabo diferentes actividades para apoyar el adiestramiento de sus marinas, estrechar lazos de amistad y mostrar el pabellón nacional en puertos de interés, materializando la contribución de la Armada al Plan de Diplomacia de la Defensa. En esta parte de la misión, tuvo la oportunidad de realizar misiones humanitarias al rescatar a 68 inmigrantes a la deriva en el golfo de Adén y a un velero con cuatro tripulantes en aguas de Cabo Verde.

El *Relámpago* es el noveno buque de la Armada con este nombre. Sus antecesores, que prestaron servicios a la Armada desde 1773 hasta 1975, fueron: brulote botado en 1773; falucho que en 1800 participó en el

apresamiento de un potente corsario inglés llamado *Victory* (1750-1811); bombardera de 1758; corbeta de 20 cañones, construida en Bayona, que sirvió de 1827 a 1832; escampavía que sirvió en la división de guardacostas de Algeciras de 1863 a 1900; remolcador asignado al Arsenal de La Carraca (1864-1890); lancha cañonera construida en Estados Unidos que sirvió en Cuba entre 1895 y 1897; fragata rápida de la clase *Audaz* en servicio de 1965 a 1975 en la 21.ª Escuadrilla de Escoltas con base en Ferrol.

La dotación del *Relámpago* está compuesta por 46 hombres y mujeres, seis oficiales, 10 suboficiales y 30 cabos primeros, cabos y marineros; todos ellos formados en las escuelas de la Armada, Escuela Naval Militar de Marín, Escuela de Suboficiales de San Fernando, y Escuela «Antonio Escaño» de Ferrol.

El *Relámpago*, al mando del capitán de corbeta Antonio González-Tánago de la Lastra, es el tercero de los BAM de la clase *Meteoro*, buques configurados como patrulleros oceánicos.

La concepción del programa BAM está basada en buques de altas prestaciones, costes de adquisición y mantenimiento reducidos y gran nivel de polivalencia no solo en el ámbito militar, sino también en el de cooperación en tareas de salvamento, lucha contra la contaminación, evacuación y ayuda humanitaria.

ORP Mando Naval de Canarias



LXXXIV Crucero de Instrucción del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*

El día 9 de enero zarpó de su base, en el Arsenal de La Carraca, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, al mando del capitán de navío Alfonso Gómez Fernández de Córdoba, rindiendo al desatracar honores por estribor al almirante jefe del Arsenal de La Carraca y de Apoyo Logístico de la bahía, vicealmirante Fernando Querol Pagán, que acudió a despedir al buque.

En aguas de la bahía gaditana coincidió con la fragata *Navarra*, que salía de Astilleros de Cádiz para dirigirse a su base en Rota después de haber finalizado un periodo de inmovilización programado de obras.

El buque iniciaba así su tránsito a Marín, desde donde comenzó un proyecto piloto de crucero de instrucción, tras embarcar en la Escuela Naval el día 14 de ese mes, a los guardias marinas de cuarto curso de las promociones del Cuerpo General y de Infantería de Marina y a alumnos de la ESENGRA. Durante dicho crucero visitó los puertos de Casablanca, Funchal (islas Madeira) y

Ferrol, regresando al Arsenal de La Carraca el día 21 de febrero. Posteriormente, el 2 de marzo emprenderá el siguiente viaje de este año, el LXXXIV Crucero de Instrucción, zarpando del puerto de Cádiz. Durante él tocará los puertos de Las Palmas, San Juan de Puerto Rico, Puerto Colón en Panamá, Miami, cabo Cañaveral, Newport, Den Helder, Santander y Marín.

Durante este crucero destacamos su participación en los actos de conmemoración del Quinto Centenario de la fundación de Florida, así como del descubrimiento del océano Pacífico, y después, en el puerto de Den Helder, representará a nuestra Armada en la celebración del 525 aniversario de la creación de la Marina holandesa.

Durante las navegaciones, tomará parte en la Regata de Grandes Veleros desde San Juan de Puerto Rico conforme a la ruta que siguió Juan Ponce de León en 1513.

A. E. L.



El *Juan Sebastián de Elcano* pasa por el puente Ramón de Carranza. (Foto: A. Erce).



LIBROS

GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, y catorce más: *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. SILEX S. L., Madrid 2012. 403 pp.; ilustraciones, tablas y gráficos en blanco y negro e índice; 24 euros.

Fruto de unas jornadas de estudios sobre historia naval, convocadas y organizadas por la Facultad de Humanidades de la Universidad de La Coruña (Campus de Ferrol) y gracias a la subvención concedida por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, aparece este cuidado volumen en el que los autores, en su mayoría bien conocidos por los lectores de esta REVISTA, exponen desde diferentes perspectivas los aspectos más relevantes de la Real Armada dieciochesca.

Tras una breve introducción del coordinador de la obra, el profesor de dicha Universidad García Hurtado, donde resalta que «...la Historia Naval ha dejado de estar confinada en revistas del ámbito militar y ser objeto de estudio casi exclusivo de autores vinculados profesionalmente con la Marina...», lo cual nos proporciona una inmensa satisfacción, se presentan los siguientes trabajos:

La Marina y la ciencia en la España del XVIII: Jorge Juan, Vicente Tofiño y Alejandro Malaspina, por Francisco González González, del RIOA de San Fernando.

Armada y ciencia: el pulso cotidiano de las expediciones científicas, por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, profesora del Departamento de Historia Moderna de la Complutense y dos veces premiada con el «Virgen del Carmen».



La Sanidad y los espacios marítimos: entre la Ilustración y la España liberal, por los profesores Marcelo Frías Núñez y Pepa Hernández Villalba, ambos de la Universidad Carlos III de Madrid.

Los ingenieros de Marina y la arquitectura del Reino de Galicia (1754-1800), por el profesor Alfredo Vigo Trascos, de la Universidad de Santiago de Compostela, máximo experto en el urbanismo ferrolano del XVIII.

Nacimiento y desarrollo de las Real Armada (1717-1793), por el capitán de navío José María Blanco Núñez, vocal de la CIHM y de la CEHISMI.

El pensamiento naval español en el siglo XVIII, por el ya citado García Hurtado.

La Marina ilustrada: reflexiones sobre su eficacia combativa, por el profesor Agustín Rodríguez González, gran conocido por los lectores de esta REVISTA GENERAL DE MARINA.

Bloqueo imperfecto, guerra anfibia y liderazgo. Cádiz, 1810, por Agustín Guimerá y Ravina, del CSIC.

Trabajos y penalidades de la vida a bordo. La gente de mar en los navíos de la Edad Moderna, por la profesora Marta García Garralón, de la UNED.

Las deserciones de la marinería en la Armada española del siglo XVIII, actores, cifras y escenarios, por el profesor José Vázquez Lijo de la Universidad de La Coruña.

El navío de guerra como paradigma ilustrado, por el doctor ingeniero naval y catedrático de la Universidad de La Coruña, José María de Juan García Aguado.

Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759), por la profesora María Baudot Monroy de la UNED.

Aspirantes a oficiales de la Real Armada en la academia ilustrada del Mediterráneo; esplendor y crisis (1776-18249), por el profesor Juan José Sánchez Baena de la Universidad de Murcia.

El Real Seminario Patriótico de Vergara y la Armada: la formación de los marinos a finales del siglo XVIII, por el profesor Álvaro Chaparro Sainz, de la Casa de Velázquez, LARHRA.

El sistema económico del marqués González de Castejón y el problema del presupuesto naval (1772-1776), por el profesor Rafael Torres Sánchez de la Universidad de Navarra.

Como se puede comprobar, pocos temas navales del siglo estudiado se escapan del elenco que hemos reseñado; la variada procedencia científica de los autores y el importante número de universidades representadas suponen un motivo de orgullo para la Armada, siendo una obra imprescindible para los estudiosos de la Ilustración en su vertiente marítima.

T. T. B. T.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Jaime Janer Robinson: ciencia y técnica para la reconstrucción de la Armada*.—Navalmil, 2012 (ISBN: 978-84-9408-45-08); 144 pp. Presentación, Prólogo, Agradecimientos, Introducción, seis capítulos («Primeros años, primeros trabajos (1905-1906), El primer proyecto de dirección de tiro (1907), Una lucha en varios frentes (1908-1912), Un trabajado éxito (1912-1918), La culminación de una vida»), Conclusión. 15 euros.

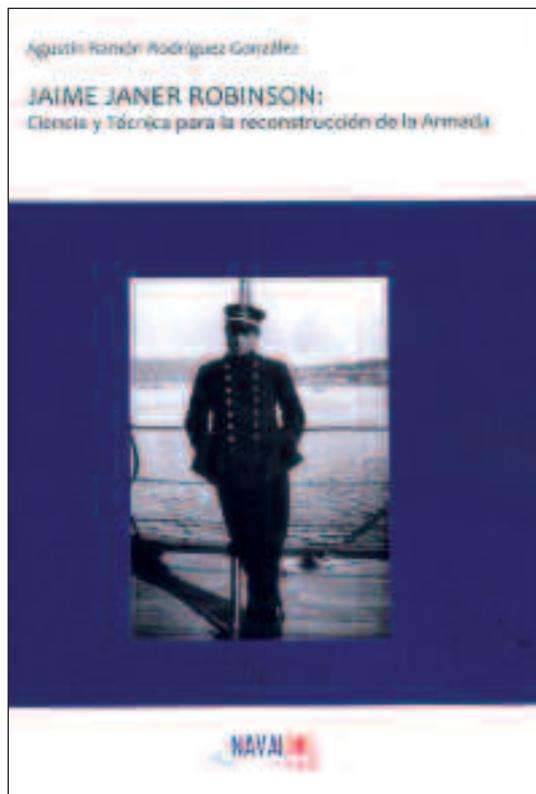
En su incansable labor de rescatar del olvido a nuestros marinos más ilustres y componer, pieza a pieza, el mosaico que conforma nuestra riquísima historia naval, Agustín R. Rodríguez González, uno de nuestros mejores y más prolíficos historiadores navales, hace justicia en esta ocasión a la insigne figura de Jaime Janer Robinson.

El autor ya había descrito en su anterior libro, *La Reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles 1898-1920*, las claves esenciales sobre las décadas que siguieron al Desastre de 1898, una época de profunda refundación de nuestra Marina de guerra, que resulta imprescindible para comprender de dónde viene la Armada que tenemos hoy en día.

Jaime Janer Robinson fue uno de los artífices de esa prodigiosa reconstrucción de la Armada, pero ha caído en el olvido, por cierto con igual suerte que los demás impulsores de esta refundación, hasta el punto de que se le llegara a negar siquiera el pequeño reconocimiento de que se le mantuviera su nombre a una avenida en Marín, cercana a nuestra Escuela Naval Militar, después de llevarlo durante muchas décadas.

Con esta obra, Agustín R. Rodríguez González por fin eleva a Janer al lugar que le corresponde en nuestra memoria histórica, a la altura de Peral, Villaamil, Bustamante y otros grandes marinos y científicos que en su época merecieron un puesto entre los mejores inventores y renovadores de las técnicas navales de todo el mundo.

El autor no solo relata los proyectos e investigaciones de Jaime Janer, sino



que también establece acertadamente los lazos entre estos y la influencia del inventor español Torres Quevedo, y la de Joaquín Bustamante, que tuvo necesariamente que influir en el joven Janer por ser compañero de profesión y especialista en el mismo campo, ya que adelantó la idea sobre una dirección de tiro eléctrica pocos años antes de su heroica muerte en Santiago de Cuba.

El alférez de navío Janer presentó en 1907 la primera dirección de tiro de la Armada en la que las demoras y distancias se transmitían eléctricamente desde una estación central a las piezas de artillería en el que es hoy su proyecto más conocido, pero el autor nos cuenta también cómo, siendo más joven, Janer fue uno de los introductores de la telegrafía sin hilos no sólo en

la Armada, sino en España. Su siguiente proyecto fue el de un torpedo dirigido a distancia mediante ondas de radio, que fue desestimado por una junta facultativa, claramente con escasos conocimientos sobre una materia aún muy novedosa.

Posteriormente, el autor nos sumerge en los albores de nuestra Aeronáutica Naval, ya que Janer se convirtió en uno de los más activos impulsores de su creación. Y poco a poco va desgranando los aspectos más interesantes de los 15 artículos que escribió Janer para la REVISTA GENERAL DE MARINA en solo cuatro años, entre los que se encontraban dos sobre los dirigibles y una profusión de otras publicaciones de temática variada, pero siempre ligada a la mar.

La lectura de los sucesivos estudios que emprendió Janer se hace muy amena a lo largo de las páginas de este libro, que despierta de forma natural la admiración hacia el personaje, injustamente olvidado y hoy por fin recordado como extraordinario ejemplo de creatividad, capacidad intelectual, tesón, perseverancia y patriotismo.

J. R. E.

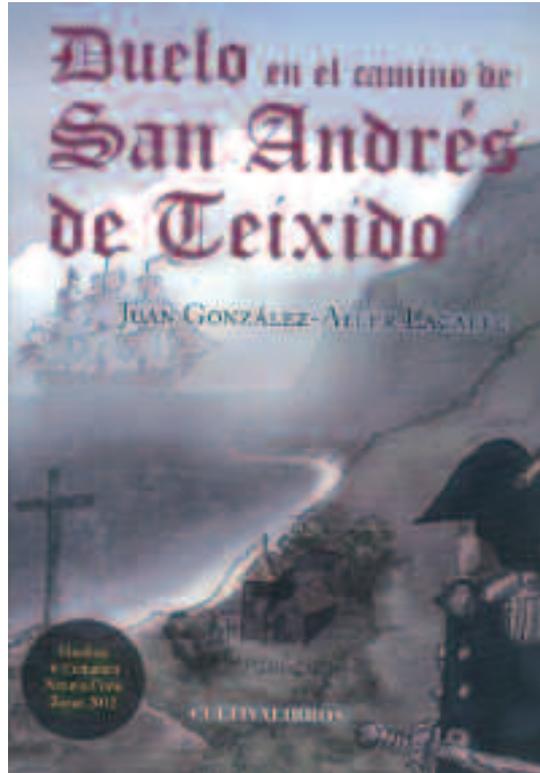
GONZÁLEZ-ALLER LACALLE, Juan: *Duelo en el camino de San Andrés de Teixido*.—(ISBN: 978-84-15749-59-2). Cultiva Libros, S. L., Madrid, diciembre de 2012; 124 pp.; ilustraciones; 14 euros.

Esta novela fue finalista del V Certamen de Novela Corta Zayas 2012 y fue presentada el pasado 20 de diciembre en Madrid por el almirante Antonio González-Aller Suevos, exjefe del Cuartro Militar de S. M. el Rey, acompañado por dos oficiales de la Armada, el capitán de navío Rafael Espinosa González-Llanos y Santiago Iglesias de Paúl, capitán de corbeta y escritor, que ha publicado varios libros, destacando *El marino que cazaba lagartos...* y *que luchó junto a Blas de Lezo*.

La novela transcurre en la Galicia de principios del siglo XVIII. Su protagonista es un teniente de navío de la Real Armada, que se ve moralmente obligado a realizar una peregrinación a través del camino de San Andrés de Teixido, esa mítica ermita

situada en las proximidades de cabo Ortegal, levantada en el siglo XII, donde se venera a un santo «muy milagreiro» y donde *vai de morto quen non foi de vivo*.

La trama arranca en la mar, en aguas de Menorca, con un combate entre una fragata española de cuarenta cañones, donde está embarcado el protagonista, contra un navío inglés de unos cincuenta. Nuestro héroe, por su temeraria actuación, será sometido a un consejo de guerra. Pero antes de que este se celebre, se ve envuelto en unos amoríos con una joven aristócrata de La Coruña, impetuosa mujer de extraordinaria belleza, y que tiene como consecuencia la peregrinación que hemos señalado. Es en dicho camino donde le acechan los peligros y donde se enfrentan el despechado novio de la joven portuguesa y sus esbirros contra los compañeros de nuestro héroe, un teniente de navío,



un guardia marina y un contramaestre que recorren el camino para protegerle.

La novela hay que encuadrarla en el género histórico de aventuras, destacándose en ella los valores de los marinos de guerra de la época, y que todavía permanecen en la actualidad: honor, valor, lealtad y compañerismo.

Duelo en el camino de San Andrés de Teixido tiene la frescura y espontaneidad de toda «ópera prima», pero el autor sabe marcar las pautas de su interesante relato para mantener enganchado al lector desde la primera a su última página, revelándose como un novelista y narrador con oficio. Otro acierto es incluir unos gráficos en los que se muestran los principales hitos del camino: el monasterio de Couto, As Lousas, San Pedro de Loira, Liñeiro, Porto do Cabo, San Roque de Reboredo y, finalmente, el santuario de Teixido. Ello, junto con el sintético estudio histórico sobre el camino que se incluye al final del relato, permite al lector adentrarse en algunos detalles de los emblemáticos lugares del camino, su construcción y tradiciones y costumbres de las romerías de la época.

Juan González-Aller ingresó en la Escuela Naval en 1980 (promoción 385) y en la actualidad su empleo es de capitán de fragata. Es diplomado en Guerra Naval y su carrera ha transcurrido embarcado en fragatas, dragaminas, patrulleros, buques anfibios, etc. Su último destino a flote ha sido el de segundo comandante del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, en el que cesó recientemente para pasar al Estado Mayor de la Armada.

M. J. F.

GARAT OJEDA, Miguel: *España y la Real Armada en 1808*.—NAVANTIA, S. A. Edición no comercial. Madrid, 2012; 257 pp.; ilustraciones, tablas y gráficos en color y en blanco y negro. Bibliografía e índice.

La Armada merecía este estudio sobre su papel en tan terrible año. El esfuerzo historiográfico realizado durante este segundo centenario de la Guerra de la Independencia quedaría huérfano sin este estudio sobre el momento inicial de la larga guerra. Antes de Bailén se tomó, desde La Carraca, la escuadra de Rosilly, y ambas acciones están muy relacionadas. En este año y en los sucesivos, la mayoría de los generales, jefes, oficiales, marinería y maestranza de los arsenales pasará a combatir en tierra al lado de sus camaradas del Ejército. Y podrán pensar los lectores de esta reseña que vaciar un año de historia de España es tarea sencilla... No lo crean, cuando un autor como Garat se toma en serio la investigación primaria, se dedica a buscar los documentos originales y desconfía de lo dicho en los anteriores para tratar de aclarar quiénes fueron los verdaderos protagonistas y desmentir a los que la propaganda ensalzó después, al tiempo de revisar todos los datos disponibles en estados de fuerza, partes de campaña, etc., la tarea, además de meritoria, se

traduce en un trabajo arduo y de gran utilidad para futuros historiadores.

Para adentrarse en 1808, el autor comienza con unos imprescindibles antecedentes, a los que titula «España a través de los tratados», que a su vez están divididos en dos partes, «La Armada (desde la subida al trono de S. M. Carlos IV) hasta el combate de Trafalgar» y «La Armada después del combate de Trafalgar». Trufados de noticias de los eventos navales acaecidos durante el periodo, muestran al lector la transcendencia de una serie de tratados internacionales que hizo que nuestra patria iniciara su conocida cuesta abajo hacia el declive, consumado con las independencias americanas. Y, entrando con paso decidido en 1808, se va ocupando cronológicamente y a lo largo de toda la

geografía peninsular (aunque, lógicamente, destaca el litoral sobre el interior) de lo acaecido al personal de Marina, su material, el desarrollo de las operaciones, los problemas políticos nacionales derivados de la creación de las juntas y los internacionales, desde el envío de emisarios a Londres de la de Asturias hasta el espectacular cambio de alianza que pasó, en un día y en aguas gaditanas, de Francia al Reino Unido.

En los muchos documentos transcritos en totalidad o en parte en los catorce importantes anexos documentales y en la precisión de las notas a pie de página se ve la importante investigación primaria llevada a cabo. Felicitamos efusivamente al capitán de navío Garat por este meritorio trabajo que esperamos tenga sucesión hasta llegar — con los batallones de Marina integrados en el Ejército español hace exactamente cien años — a suelo francés en persecución de los que habían decidido apoderarse de España.



T. T. B. T.

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Marina Isabelina (1834-1867)*. — Editado por el autor. Madrid, 2012; 190 pp.; ilustraciones; 36 euros. (Pedidos: pedidos.marinaisabelina@revistanaval.com).



Este es el tercer libro de una serie del prolífico publicista naval Alejandro Anca, que ya anunciamos en nuestra REVISTA (ver el cuaderno de abril de 2010) con la reseña del segundo, titulado *La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900)*. Con él se completa esta magna obra en la que se detallan todos los buques de la Armada a lo largo de los casi últimos dos siglos. El número de buques reseñados se aproxima a los 1.800 (unos 900 del siglo XX más de 300 del periodo 1868-1900 y más de 500 de la Marina isabelina).

Este tercer libro tiene el mismo formato y sigue idénticas pautas de los dos anteriores. Es decir, para cada unidad nos proporciona sus datos más importantes, tales como las fechas de puesta en quilla, botadura, entrega a la Armada y baja oficial; características

físicas: eslora, manga, puntal, calado y desplazamiento; sobre su planta propulsora: potencia, número de máquinas, calderas, hélices y velocidad; armamento: número y tipo de cañones; autonomía, tipo y capacidad de combustible, y dotación. Destacar que estos datos se refieren a la segunda parte del libro, de mucha mayor extensión que la primera, que trata de la Marina vélica: navíos, fragatas, corbetas, bergantines, goletas, etc., pues es bien sabido que fue la Marina isabelina la que hizo la transición de la vela al vapor, así como la incorporación de otros importantes avances en el ámbito naval, que se tradujeron en un resurgimiento de la Armada, que se situó entre las más punteras de la época, todo ello gracias a lo saneado de las arcas del Estado después de la desamortización de Mendizábal.

Para cada clase de buque se incluye una fotografía, o en su defecto un grabado o dibujo de la época, así como unas notas a pie de página, o a pie de foto, con datos ampliatorios del historial de cada buque sin temática específica general y que pueden tratar sobre el astillero de construcción, cambios de nombre, vicisitudes reseñables a lo largo de su vida u otras singularidades propias de cada unidad.

Una vez más, destacar la escrupulosidad de Alejandro Anca a la hora de recopilar datos, todos debidamente contrastados con la documentación conservada en nuestros archivos y en otras fuentes fiables, que con gran tesón y constancia ha espigado. En resumen, podemos afirmar que los datos y detalles que proporciona «van a misa». Por ello estimamos esta obra, que junto a las dos anteriores completa una trilogía indispensable para seguir la evolución del buque en nuestra Armada a lo largo de los dos últimos siglos o para cualquier tipo de consulta o comprobación de datos.

Añadir que este volumen, al igual que los dos que le precedieron, tiene el valor añadido de un jugoso prólogo del almirante general Antonio Moreno Barberá, ex-AJEMA y ex-JEMAD.

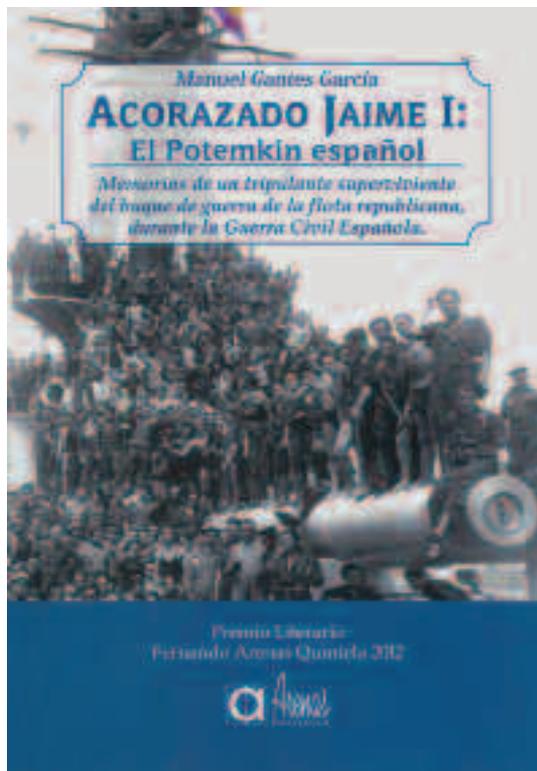
Como es sabido, los dos libros anteriores fueron editados por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa, siendo el precio de cada ejemplar de 18 euros. En esta ocasión, por la profunda crisis económica que atravesamos, no ha podido contar con dicho patrocinio, y el autor ha tenido también que desempeñar el papel de editor, por su cuenta y riesgo, lo que evidencia, una vez más, la gran pasión que profesa Alejandro Anca por la Armada, sus hombres y sus barcos.

M. J. F.

GANTES GARCÍA, Manuel: *Acorazado Jaime I: El Potemkin español*.— (ISBN: 788-84-95100-44-3). Arenas Publicaciones. La Coruña, 2012; 200 pp.; ilustraciones; 16 euros.

Se trata de las memorias de un superviviente de la dotación del acorazado *Jaime I* de la flota republicana en la Guerra Civil española. Están escritas en el año 1987, o sea unos cincuenta años después de haber sucedido los hechos centrales que se narran, pues si bien el autor, Manuel Gantes, al iniciarse la contienda comenzó a escribir un diario de la vida cotidiana de a bordo, este se perdió en la explosión y hundimiento del acorazado en el puerto de Cartagena, el 17 de junio de 1937.

Manuel Gantes, nacido en La Coruña, tenía 19 años cuando se incorporó a la Armada, en Ferrol, en octubre de 1934. Era un rapaz aplicado al que le gustaban los estudios, pero por problemas de salud de su padre tuvo que abandonarlos, pasando a trabajar en un taller de mecánica. Participó en las huelgas



y manifestaciones por el advenimiento de la Segunda República. Se afilió a un sindicato anarquista, donde organizó la biblioteca local. Amante de la lectura, de la escritura y de la fotografía, con su cámara plasmaría instantes memorables ocurridos a bordo del acorazado, que también desaparecieron con la explosión del buque.

Con lo dicho hasta aquí, y teniendo presente el subtítulo del libro *El Potemkin español*, más de un lector puede quedar defraudado por el contenido de las memorias, pues en ellas no encontrará arengas revolucionarias, ni cantos laudatorios para los que lucharon en su bando, ni vejatorios para los que se alinearon en el contrario. Nada de maniqueísmos, sino sensatez, ecuanimidad y honradez del autor —de evidente ideología republicana—

al narrar los hechos, sin fobias y sin caer en el reiterado tópico del *clacismo* de los oficiales del Cuerpo General como factor determinante en la sublevación de la marinería de los buques.

Sobre el acorazado ruso *Potemkin* y su comparación con el *Jaime*, poco se extiende el autor, pues lo despacha con un par de párrafos y unos breves comentarios, de los que entresacamos lo siguiente: «Y al contrario de los mandos del navío ruso, los jefes y oficiales españoles no eran en ningún caso despóticos y, salvo alguna excepción, en sus relaciones con la tripulación se mostraban siempre seriamente amables y educados». En el *Potemkin*, dice que la sublevación fue casual, sin preparación y añade: «...el primer disparo partió de un oficial que abatió a un marinero que protestaba enérgicamente por todo lo que estaba ocurriendo». (Se refiere a cuando los mandos intentaron fusilar a unos marineros que se negaban a comer la carne putrefacta). Sobre el *Jaime* dice: «...rebelión violenta; estudiada y estratégicamente desarrollada; al contrario del acorazado ruso, el primer disparo partió de un miembro de la marinería».

El relato en sí es muy personalista, de estructura sencilla y de fácil lectura, muy a tono con el carácter del autor. No entra en analizar operaciones, ni tácticas navales, ni actitudes vitales de los mandos, ni de los protagonistas principales. En sus recuerdos no inserta nombres de personas de cualquier clase o condición, pues tal como declara considera honesto respetar la memoria de los que murieron y también de los que sobrevivieron. En la obra hay que destacar sus vivencias en los episodios más destacados en los que participó el buque, tales como el motín revolucionario desencadenado el 20 de julio de 1936 cuando navegaba a lo largo de la costa portuguesa rumbo al Estrecho; las campañas en el Cantábrico, la visita a bordo de *Pasionaria*, los ataques sufridos por la aviación nacional y la explosión habida en Cartagena, que destruyó al acorazado y produjo muchas víctimas mortales. Según declara, se sintió muy honrado al ser el único superviviente del acorazado que dio sepultura a sus compañeros. Sobre esa catástrofe, hace una serie de conjeturas, llegando a la conclusión de que no fue sabotaje, sino una explosión interna.

Al quedarse sin barco, pasó destinado al arsenal como armero y en noviembre de 1938 a la Escuela Naval Popular hasta el final de la guerra.

La importancia del libro radica en contar lo que ha vivido, sin eufemismos, salpicado de anécdotas personales, y estimamos que es un testimonio valioso para conocer cómo era la vida cotidiana de un simple marinero y de las familias populares con las que se relacionó en la ciudad de Cartagena, y en especial las del barrio de Los Dolores, y de cómo vivieron desde sus modestas responsabilidades los principales acontecimientos de la contienda: la marcha del tesoro para Rusia, el hundimiento del *España*, el torpedeamiento del *Cervantes*, el hundimiento del *Baleares*, las despedidas a las brigadas internacionales, las correrías de destructor *J. L. Díez*, la sublevación en Cartagena de primeros de marzo, el hundimiento del *Castillo de Olite*, etcétera.

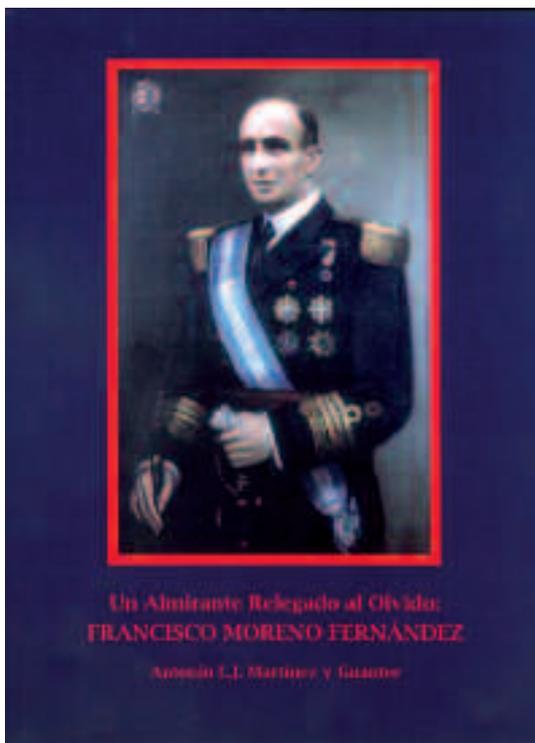
El autor, fallecido en el año 2000, debió de ser, como ahora se dice, «buena gente», con un espíritu positivo, de los que ve la botella medio llena mientras que otros la ven medio vacía. Se confiesa republicano y creyente, y habla bien tanto del hospital de Marina de Ferrol, donde estuvo ingresado y donde los cuidados, dice, eran excelentes, y elogia la caridad y entrega de las monjas, así como la alimentación a bordo, que califica de muy buena.

Sus primeras impresiones al embarcar fueron que las relaciones humanas a bordo eran muy correctas, reflejo de la benevolencia que existía en los mandos superiores. No ofende ni ridiculiza a los oficiales rebeldes, sino que elogia su valentía al enfrentarse, en inferioridad numérica, con la marinería. Asimismo, al estar en Málaga y permanecer algunos mandos del acorazado prisioneros a bordo, critica que se les humille, haciéndoles llevar la comida a la marinería. Y protesta decididamente cuando a esos oficiales, en vez de ser enviados a Málaga para ser juzgados, se les ejecuta a bordo sin procedimiento alguno.

El libro ha sido galardonado con el premio Literario Fernando Arenas Quintero, gracias al interés de su familia de no dejar en el olvido este testimonio de un superviviente de uno de los buques más emblemáticos de la Flota republicana.

M. J. F.

MARTÍNEZ GUANTER, Antonio Luis: *Un almirante relegado al olvido. Francisco Moreno Fernández*.—(ISBN 84-615-9905-5). Encuadernaciones Aguilar. Valencia, 2012; 260 pp. Ilustraciones.



La mayor parte de las investigaciones realizadas sobre los aspectos navales de la Guerra Civil —salvo las de acusado matiz sectario— otorgan al almirante don Francisco Moreno Fernández un protagonismo esencial como almirante de la Flota Nacional durante toda la campaña, y almirante jefe de las Fuerzas de Tierra, Mar y Aire del bloqueo del Mediterráneo, destacando igualmente su decisiva participación en la incorporación del arsenal de Ferrol a la causa nacional en acciones de verdadero mérito y riesgo, aspectos puntuales de una impecable hoja de servicios que permite contemplar los rasgos vitales de una vida ejemplar consagrada a la Armada, propia de un hombre tenaz, impulsivo, obsesionado por el cumplimiento del deber,

marino de vocación y servicio, pero poseedor igualmente de un talante humano de profundos valores en acertada conjunción

Desde tales parámetros, Antonio Luis Martínez Guanter nos ofrece un perfil biográfico del almirante en ajustada síntesis de concreción y seguimiento, en la que no faltan juicios de valor de situaciones contradictorias o patentes injusticias de la que fue objeto su biografiado y que al autor no vacila en

exponer. No faltará quien encuentre en ellos la sombra del agravio comparativo, pero quien esto escribe los estima precisamente como obligados a determinadas circunstancias —siempre la máxima orteguiana— que condicionaron una digna trayectoria.

Indudablemente Martínez Guanter conoce la primera entrega de las memorias del almirante Moreno que, con el título de *La guerra en el mar. (Hombres, Barcos y Honra)*, fueron publicadas en 1959, ampliadas bastantes años después por sus hijos, los vicealmirantes Fernando y Salvador Moreno de Alborán y Reyna, en cinco densos tomos bajo el título de *La guerra silenciosa y silenciada*, que engloba el tratamiento más minucioso y detallado de la campaña en el mar, pues en el libro que reseñamos aparecen datos, opiniones y conceptos contenidos en la citada obra, pero es evidente que al recrearse en esta edición de fácil y amena lectura, con parcelas perfectamente definidas, se presta un excelente servicio a la realidad histórica y proporciona al lector un excelente ejercicio de revitalización en ajustada síntesis de la memoria de un tiempo vivido.

Así, esta perspectiva resumida, pero no falseada, de la vida y la obra del almirante Moreno Fernández y que tantos escollos tuvo que sortear para hacerse pública, con injustas (e interesadas) imposiciones dilatorias, concede amplio crédito a esta nueva reinterpretación de hechos y actitudes en este libro sincero y sin tapujos que rescata la memoria de un almirante relegado al olvido.

J. C. P.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El navío Congreso Mexicano (Motín a bordo)*.—(ISBN: 978-84-7486-248-5). Editorial Noray. Barcelona, 2012; 420 pp. Ilustraciones.

Uno de los aciertos más cualificados de la saga marítima de Luis Delgado, tan puntual en tiempo y circunstancia, es la elección de sus escenarios —siempre personificados en el protagonismo de un buque—, galera, cañonera, corbeta, goleta, bergantín, navío... con su logrado acople humano a bordo de ellos; con la saga de los Leñanza como *leitmotiv* de toda su obra, pero también cuidando hechos y situaciones con la incorporación de personas reales que vivieron en el marco de su tiempo, algunos de muy controvertida trayectoria.

Los numerosos lectores *enganchados* a esta saga marinera —¡y el título que reseñamos hace ya el 22 de la serie!— perciben en Luis Delgado los rasgos de una peculiar personalidad, espíritu independiente y básicamente sincero, todo lo cual pone de manifiesto el éxito de sus libros, en los que la intriga y la aventura ocupan un espacio coherente, pero donde la autenticidad histórica, como base formal, se abre paso por encima de convencionalismos o mistificaciones.



El navío *Congreso Mexicano* no es otro en realidad que el viejo y potente *Asia*, un veterano de los mares —rescatado de nuevo en su protagonismo— que tras un amotinamiento de su dotación en aguas de las Marianas será incorporado a la incipiente Marina mexicana con este nuevo nombre, sin que en realidad prestara eficientes servicios, pues se hundió en el puerto de Veracruz poco tiempo después. El desafortunado cambio de las matrículas de mar por las levas propició en buena parte el amotinamiento del *Asia* y del *Aquiles*, aunque los nombres de sus comandantes, Guruceta y Pavía, quedaron exentos de toda culpa.

Lógicamente, el novelista-historiador no puede sobrepasar los espacios del historiador

solvente, que se dimensiona en el rigor de la autenticidad, pero el novelista tiene que repartir protagonismo entre sus principales actores, y en este episodio el capitán de navío Adalberto Pignatti, cuñado del jefe de escuadra Santiago de Leñanza —al que ya conocimos en el mando del queche *Hiena*— es el que asume el papel esencial como segundo comandante del navío *Asia* en aquella intensa peripecia en aguas del Pacífico tras la batalla de Ayacucho, que tanto peso tuvo en la pérdida de los últimos dominios españoles.

Narrada con la habitual soltura y dinamismo de la que el autor hace gala en todas sus entregas, y magníficamente editada por Noray «con el sello de la casa», el navío *Congreso Mexicano* marca nuevos hitos en la colección, que continúa «avante toda» en la búsqueda de nuevos y prometedores rumbos.

J. C. P.