

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
OCTUBRE 2012





Nuestra portada: *Harrier*
tomando en la cubierta del BPE *Juan Carlos I*.
(Foto: J. Máiz Sanz).

INTRODUCCIÓN DEL AJEMA	387
CARTA DEL DIRECTOR	389
CARTAS AL DIRECTOR	391

TEMAS GENERALES

NAUFRAGIOS Y ACCIDENTES MARÍTIMOS Valentín Ruesga Herreros	393
EL RECLUTAMIENTO DE LA MARINERÍA EN LA ESPAÑA DE ALFONSO XIII (1914-1931) Alberto Rico Sánchez. Alférez (RV) del Ejército de Tierra. Máster en Historia Contemporánea (UCM). Experto Universitario en Servicios de Inteligencia (IUGM)	401
LA KRIEGSMARINE DE 1914 A 1939 (25 AÑOS DE ESTRATEGIA NAVAL ALEMANA EN LA OBRA DE LUIS DE LA SIERRA) Fernando Calvo González-Regueral. Economista y escritor	409
UN ACORAZADO «MOSAICO» CON TÍTULO NOBILIARIO: LA BATERÍA FLOTANTE <i>DUQUE DE TETUÁN</i> Nicholas W. Mitiukov y Alejandro Anca Alamillo. Investigadores navales	423
EN TORNO AL MANDO SUPREMO DE LAS FUERZAS ARMADAS EN LA CONSTITUCIÓN DE 1978 Jaime Antón Viscasillas. Jurista. Máster en Paz, Seguridad y Defensa. Diplomado en Estudios Avanzados de Derecho Constitucional. Teniente de navío (RV)	429
<i>AABA, MAXAA NAHAY KALLUUMAYSATO?</i> Capitán de fragata Enrique Cubeiro Cabello	447

TEMAS PROFESIONALES

CRITERIOS DE ESTABILIDAD EN AVERÍAS EN BUQUES DE GUERRA Capitán de fragata, doctor ingeniero naval José María Riola Rodríguez y doctor ingeniero naval Rodrigo Pérez Fernández	457
LA GENERACIÓN DE CONFIANZA EN EL EJERCICIO DEL LIDERAZGO Capitán de navío (RE) Dionisio Huelin Martínez de Velasco	471
TERRORISMO MARÍTIMO-CONVENIO SUA 2005 Capitán auditor del Cuerpo Jurídico Militar María del Carmen Virseda Fernández	479
ENCOMIENDAS DE GESTIÓN O ENCARGOS DE EJECUCIÓN (<i>IN HOUSE PROVIDING</i>) Teniente coronel de Intendencia Álvaro Barón Aguilar-Tablada y capitán auditor del Cuerpo Jurídico Militar Carlos Rodríguez-Villasante González	495

INFORMACIONES DIVERSAS

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

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 083-12-012-4 (edición en papel)
NIPO: 083-12-011-9 (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 Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2 / Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Central Librería*. Dolores, 2 y Real, 71 / *Kiosko Librería*. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo)
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo Don Álvaro de Bazán
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es / www.fragata-librosnauticos.com / centrallibreria@telefonica.net

PALABRAS DE PRESENTACIÓN A LA REVISTA GENERAL DE MARINA

Jaime MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO
Almirante general Jefe de Estado Mayor de la Armada



El pasado 31 de julio asumí el mando de la Armada y no quisiera dejar pasar la magnífica oportunidad que me brinda la REVISTA GENERAL DE MARINA para dirigir unas breves palabras a todos los hombres y mujeres que la componen y, por supuesto, también a todos los fieles lectores de esta antigua y prestigiosa publicación que, desde 1877, contribuye de una forma magnífica a la difusión de la cultura y el pensamiento naval. En aquel entonces, la REVISTA iniciaba su singladura con el fin de que las personas que formaban parte de la Marina de Guerra «tuviesen noticias de los adelantos y mejoras que rápidamente se producían en el ámbito naval y, al mismo tiempo, sirviese de estímulo al debate sobre ellas».



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

Como el lector bien conoce, en los últimos cincuenta años, la Armada ha vivido una etapa de desarrollo

y crecimiento espectacular, lo que le ha permitido, entre otras cosas, pasar de contar con una fuerza basada en medios adquiridos y diseñados por terceros a una Flota desarrollada y construida enteramente en nuestro país y que, hoy por hoy, podemos estar seguros constituye un referente en el mundo. Ello ha sido posible, y nos ha permitido llegar, con el sacrificio de todos los que a través de este medio siglo han servido en ella, a poder contar con una Armada moderna y equilibrada en sus capacidades.

A los que ahora nos toca «remar y llevar a buen puerto este barco», los desafíos a los que nos deberemos enfrentar, derivados principalmente de las limitaciones impuestas por la crisis económica, con su inexorable reflejo en la correspondiente reducción del Presupuesto de Defensa, serán difíciles y de futuro incierto. Por ello será necesario un gran esfuerzo y grandes dosis de imaginación por parte de todos para conseguir que las metas alcanzadas en los últimos años no se diluyan, y lograr que la Armada siga manteniendo su actual eficacia y prestigio.

En este sentido, os invito a todos a hacer uso de las posibilidades que nos brinda esta REVISTA, para que, volviendo a recuperar el espíritu con el que fue fundada, nos sirva de «tablón y foro de debate» donde todas las ideas tengan cabida. Más aún en un momento como este, donde no podemos desperdiciar la más mínima aportación, todas son necesarias; pensad que, como decía en mi discurso de toma de posesión, «toda crisis es precursora de cambio porque proporciona el desequilibrio que estimula la búsqueda de soluciones alternativas». Sé que no será sencillo, soy consciente de todas las dificultades que tenemos por la proa, pero totalmente optimista de que con el esfuerzo, entusiasmo, profesionalidad y ayuda de todos conseguiremos una vez más capear el temporal y arribar a buen puerto.



CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



RAS la publicación del número monográfico dedicado a *La Armada y los últimos cien años de la Construcción Naval Militar*, que esperamos haya despertado el interés



de la mayoría de nuestros lectores, una vez finalizado el período estival, durante el que han continuado produciéndose relevantes acontecimientos en el ámbito del sector marítimo nacional, y especialmente en la Armada; y cuando ya hemos sobrepasado el equinoccio de otoño, con renovadas ilusiones y energías nos disponemos a presentarles este nuevo número ordinario de nuestra REVISTA.

Un hito de especial relevancia ha sido, sin duda, el relevo en la cúpula de nuestra nave, y muy singularmente el de su *timonel*, el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA). En estas primeras líneas queremos, utilizando la fórmula tradicional en la Armada, dar la enhorabuena al cesar en el cargo al almirante general Rebollo García, BZ por gobernarla con pulso firme en condiciones meteorológicas adversas; al tiempo que desear la mayor de las suertes en el desempeño de tan importante cargo, más necesaria que nunca en la actual situación de crisis, al almirante general Muñoz-Delgado y Díaz del Río. Sin duda, la dilatada experiencia del nuevo AJEMA en temas logísticos, derivada del desempeño de tres importantes cargos en esta área, el último como Almirante Jefe del Apoyo Logístico, le ayudará a tomar las decisiones adecuadas y a mantener el rumbo de esta nave, sorteando los no pocos escollos que encontrará durante la navegación.

Nuestro agradecimiento al recién nombrado AJEMA, por la deferencia que ha tenido con esta REVISTA al dedicar a nuestros lectores la introducción a este número en las *Palabras de presentación*. Hacemos votos para que continúe brindándonos su apoyo y atendiendo con interés las solicitudes y sugerencias que podamos someter a su consideración.

Otro relevante hito, acaecido durante el estío, de especial significación para toda la gente de mar, ha sido la celebración de la festividad de la Patrona, la Estrella de los Mares, la Virgen del Carmen. Algunos de los actos celebra-

dos en tan importante fecha están contemplados en las páginas de este número. Invocamos su protección para todos los componentes del sector marítimo de nuestra nación, y muy especialmente para aquellos que están sufriendo con mayor intensidad las vicisitudes de la actual coyuntura económica.

A pesar de que la reducción presupuestaria, calificada de alarmante por el ministro de Defensa en sede parlamentaria, está teniendo una significativa incidencia en la capacidad operativa de las unidades de la Armada, ésta sigue haciendo frente con su habitual profesionalidad y mayor eficiencia si cabe a los compromisos nacionales e internacionales contraídos, en los que se concentra la mayoría de los recursos disponibles. Además de algunas actividades de instrucción, adiestramiento y colaboraciones, las operaciones en la costa somalí, Afganistán, Líbano, Golfo de Guinea, NAFO y el Mediterráneo, entre las internacionales; y las de actualización de la cartografía náutica de las costas de Galicia para preservar la seguridad de la navegación, de colaboración con el Servicio de Vigilancia Aduanera y en la lucha contra los incendios forestales entre las nacionales, han concentrado y concentran la actividad de nuestros buques y unidades, como se detalla en el *Noticario*.

Tras la baja en la Armada de algunos buques, ya reseñados en la *Carta del Director* de nuestro número de junio, se ha continuado con el plan de reestructuración de unidades, que contempla la concentración de patrulleros del mismo tipo en determinadas bases de estacionamiento para abaratar los gastos de mantenimiento. Los patrulleros de altura *Vencedora* y *Cazadora* en Cartagena, los patrulleros *Medas* y *Tagomago* en Cádiz y Málaga respectivamente, mientras que Las Palmas acoge a los modernos patrulleros de la primera serie del programa BAM en su versión de patrullero oceánico, construidos en las instalaciones del astillero de Navantia en San Fernando (Cádiz).

Como ya hemos mencionado en otras ocasiones, el compromiso de la Armada con la difusión de la Historia y Cultura Naval, con la concienciación de nuestros conciudadanos con la dimensión marítima de España, característica de esencial importancia para el desarrollo de nuestra nación y para el bienestar de los españoles, y con un mayor conocimiento por parte de la sociedad española de lo que somos y hacemos, es permanente y constituye una de las líneas de acción de la Institución. Al igual que en el año 2011, se ha organizado la *Semana Naval de la Armada* en Madrid, en cuya programación se contemplan actividades académicas, culturales, visitas y demostraciones de capacidades. El programa de actividades entre los días 21 y 30 de septiembre figura en páginas interiores, y de su desarrollo daremos detallada cuenta en el próximo número de nuestra REVISTA.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

Estimado director:

En la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de mayo del año en curso, en su página 712 sale una imagen denominada solamente Acuarela del dragaminas Guadalete, dentro del interesante artículo del alférez de navío José Manuel Sollozo García titulado Naufragio del Guadalete (DM-05).

Sería interesante que en un próximo número de la REVISTA se incluyera una ampliación de los datos referentes a esta imagen. En mi modesta opinión, se debería hacer mención al autor, que además donó el cuadro a la Armada. El autor del mismo es José Luis Hernández Pasquín, oficial de la Armada; el material es papel acuarela y el título verdadero es Naufragio del DM-5 Guadalete. Se encuentra expuesto en el Museo Naval de San Fernando, donde lo donó el autor en fecha 13 de junio de 2005. En el cuadro se aprecian las balsas salvavidas enganchadas al costado listas para ser usadas en el abandono del buque (bote-auto y bote a remos, etcétera).

En ese año, el día 25 de marzo, se cumplieron los 51 años de la pérdida del buque por un temporal. El artículo reciente

del alférez de navío José Manuel Sollozo García nos recuerda este triste suceso.—A. Erce Lizarraga.

FE DE ERRATAS.—*En el número del mes junio del presente año de nuestra REVISTA (Tomo núm. 262), en la página 942 se reproduce una foto de un buque de nuestra Armada entrando en un puerto. Según el pie de foto, se trata de El Camino Español entrando en Melilla, cuando realmente es el Martín Posadillo a su entrada en dicho puerto.*

Desde estas páginas nuestro agradecimiento al suscriptor y asiduo lector Francisco Javier Ausin por alertarnos de dicho error.

En nuestra REVISTA del mes de julio de 2011, en la sección España y el Nuevo Mundo, Efemérides, p. 111, se establece, por error, como uno de los actores de dicha efemérides a John Hawkins, cuando realmente debería decir Richard Hawkins.

Desde estas páginas agradecemos a nuestro asiduo lector Carlos Hipólito Fernández Brin por habernos comunicado dicho error.



A NUESTROS COLABORADORES

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

El acuse de recibo de los artículos no supone compromiso para su publicación. Los originales habrán de ser inéditos y deberán ser entregados, a ser posible, vía *Internet* o grabados en CD, con tratamiento de texto Word. El texto se presentará escrito a dos espacios, con un máximo de 28 líneas por página, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. La Redacción se reserva la aplicación de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. 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 en general deberán acompañarse del pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma.

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

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

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

NAUFRAGIOS Y ACCIDENTES MARÍTIMOS

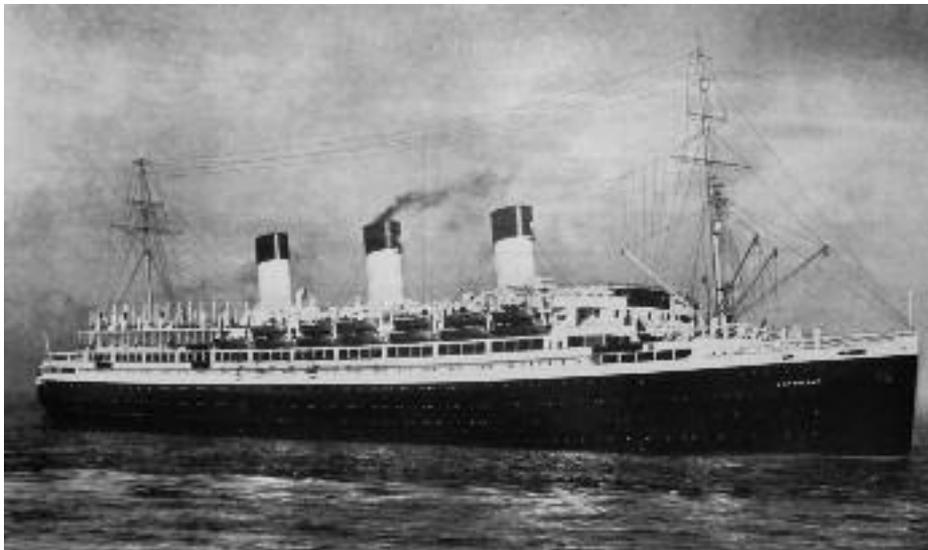
Valentín RUESGA HERREROS



A difusión que la literatura, el cine y los medios de comunicación han dado al naufragio del *Titanic*, la localización del buque hundido y el rescate de algunos restos, así como el centenario del accidente, han podido quizá crear la idea de que aquel naufragio ha sido el suceso más dramático acontecido en el mar.

La realidad es que atendiendo al número de víctimas, se registra una treintena de naufragios en los que éstas superan a las del *Titanic* y en muchos casos muy ampliamente. Aunque la mayoría de estos naufragios han sido provocados por causas bélicas, también los ha habido accidentales que se han cobrado bastantes más vidas que el del *Titanic*. Todos ellos se exponen aquí, ordenados según el número de víctimas que causaron.

- *Wilhelm Gustloff*, 9.613 víctimas, 30 de enero de 1945. Buque de pasaje alemán, con refugiados que huían del avance ruso en el frente oriental, torpedeado en el mar Báltico por el submarino soviético *S-13*. Hubo 1.230 supervivientes.
- *Goya*, 6.200 víctimas, 16 de abril de 1945. Como el anterior, buque alemán con refugiados, hundido en el mar Báltico por el submarino soviético *L-3*. Hubo 183 supervivientes.
- *Junyo Maru*, 5.620 víctimas, 18 de septiembre de 1944. Uno de los *Hell Ships* japoneses empleados para el transporte de prisioneros y trabajadores forzados, hundido en aguas indonesias por el submarino británico *Tradewind*. Hubo 880 supervivientes.
- *Toyama Maru*, 5.400 víctimas, 29 de junio de 1944. Transporte japonés con tropas, hundido en el mar de Japón por el submarino norteamericano *Sturgeon*. Hubo 600 supervivientes.
- *Armenia*, 5.000 víctimas, 7 de noviembre de 1941. Buque ruso habilitado como hospital, hundido en el mar Negro por la aviación alemana



Transatlántico *Cap Arcona*. (Foto: www.wikipedia.org).

- cuando transportaba evacuados de Crimea. Solamente hubo cinco supervivientes.
- *Ryusei Maru*, 4.998 víctimas, 25 de febrero de 1944. Transporte japonés con tropas, hundido en Indonesia por el submarino norteamericano *Rasher*. Hubo 1.602 supervivientes.
 - *Cap Arcona*, 4.650 víctimas, 3 de mayo de 1945. Transatlántico alemán en el que habían embarcado prisioneros de los campos de internamiento próximos, hundido por error en Neustadt, mar Báltico, por la aviación británica. Hubo unos 350 supervivientes.
 - *Doña Paz*, 4.386 víctimas, 20 de diciembre de 1987. Transbordador filipino, hundido en el estrecho de Mindoro al colisionar con el petrolero *Victor*. Solamente pudieron ser rescatados 25 naufragos.
 - *Oria*, 4.074 víctimas, 4 de mayo de 1945. Buque noruego en poder de los alemanes, con prisioneros italianos de las guarniciones del Dodecaneso, hundido por varada durante un temporal. Hubo solamente 28 supervivientes.
 - *Lancastria*, 4.000 víctimas, 17 de junio de 1940. Buque de pasaje británico con tropas y evacuados de Francia, hundido frente a Saint Nazaire por la aviación alemana. Se contaron 2.477 supervivientes.
 - *Kiangya*, 3.900 víctimas, 4 de diciembre de 1948. Buque chino con refugiados que huían del avance de las tropas comunistas, hundido

- cerca de Shanghái al chocar, al parecer, con una mina japonesa de la Segunda Guerra Mundial. Hubo unos 850 supervivientes.
- *Tango Maru*, 3.000 víctimas, 25 de febrero de 1944. *Hell Ship* japonés transportando trabajadores forzados javaneses, hundido en Indonesia por el submarino norteamericano *Rasher*. Hubo unos 500 supervivientes.
 - *Yoshida Maru*, 3.000 víctimas, 26 de abril de 1944. Transporte japonés que conducía tropas de Shanghái a Filipinas cuando fue hundido por el submarino norteamericano *Jack*. No hubo supervivientes.
 - *General von Steuben*, 3.000 víctimas, 10 de febrero de 1945. Buque de pasaje alemán con heridos y refugiados del frente oriental, hundido en el mar Báltico por el submarino soviético *S-13*. Pudieron ser rescatados unos 300 náufragos.
 - *Thielbeck*, 2.750 víctimas, 3 de mayo de 1945. Hundido en la misma acción y en las mismas circunstancias que el *Cap Arcona*. Hubo 50 náufragos rescatados.
 - *Petrella*, 2.670 víctimas, 8 de febrero de 1944. Antiguo carguero francés *Aveyron* capturado por los alemanes; hundido por el submarino británico *Sportsman* en aguas de Creta cuando transportaba prisioneros italianos de las guarniciones del Egeo. Hubo 503 supervivientes.
 - *Rigel*, 2.571 víctimas, 27 de noviembre de 1944. Buque noruego requisado por los alemanes y hundido en la costa noruega por aviones del portaaviones británico *Implacable* cuando trasladaba prisioneros de guerra, rusos principalmente. Hubo 267 supervivientes.
 - *Yamato*, 2.498 víctimas, 7 de abril de 1945. Acorazado japonés hundido por la aviación naval norteamericana en el mar de Japón en la campaña de Okinawa. Fueron rescatados 269 náufragos.
 - *Sinfra*, 2.100 víctimas, 20 de octubre 1943. Buque francés en poder de los alemanes, con prisioneros italianos de las guarniciones del Dodecaneso, hundido en aguas de Creta por la aviación aliada. Hubo 539 rescatados.
 - *Bismarck*, 2.097 víctimas, 27 de mayo 1941. Acorazado alemán hundido por la flota británica en el océano Atlántico. Hubo 115 supervivientes.
 - *Awa Maru*, 2.003 víctimas, 1 de abril de 1945. Buque fletado por la Cruz Roja para llevar socorros a los prisioneros aliados en poder de los japoneses; el buque debía poder navegar libremente sin ser atacado por los norteamericanos, aunque al parecer los japoneses lo utilizaron para transportar mercancías estratégicas; sin embargo, el submarino *Queenfish* lo confundió con un buque de guerra y lo hundió en el estrecho de Formosa. Solamente hubo un superviviente.
 - *Mont Blanc*, 2.000 víctimas, 6 de diciembre de 1917. Carguero francés que transportaba 2.500 toneladas de explosivos y que se incendió e hizo explosión en Halifax, Canadá, al colisionar con el buque noruego

- Imo*. El siniestro causó además 4.000 heridos y destruyó más de 1.600 hogares.
- *Ural Maru*, 2.000 víctimas, 21 de septiembre de 1944. *Hell Ship* japonés transportando prisioneros, hundido en Filipinas por el submarino norteamericano *Flasher*. Hubo 350 supervivientes.
 - *Scharnhorst*, 1.932 víctimas, 26 de diciembre de 1943. Crucero de batalla alemán, hundido por la flota británica en el océano Ártico, cerca del cabo Norte. Solamente pudieron ser rescatados 36 hombres.
 - *Le Joola*, 1.863 víctimas, 28 de septiembre de 2002. Transbordador senegalés que zozobró cuando navegaba desde Ziguinchor, en el sur de Senegal, hacia la capital del país, Dakar. Hubo 64 supervivientes.
 - *Arisan Maru*, 1.795 víctimas, 24 de octubre de 1944. *Hell Ship* japonés transportando prisioneros, hundido en el mar de China por el submarino norteamericano *Snook*. Hubo 10 supervivientes.
 - *Laconia*, 1.658 víctimas, 12 de septiembre de 1942. Buque de pasaje británico con prisioneros italianos, torpedeado frente a las costas occidentales de África por el submarino alemán *U-156*. Hubo 1.083 supervivientes.
 - *Taiho*, 1.650 víctimas, 19 de junio de 1944. Portaaviones japonés, hundido en la batalla del mar de Filipinas o de Saipán por el submarino norteamericano *Albacore*. Hubo unos 500 supervivientes.
 - *Donizetti*, 1.576 víctimas, 23 de septiembre de 1943. Buque italiano en poder de los alemanes, con prisioneros italianos de las guarniciones del Dodecaneso, hundido en aguas de Rodas por el destructor inglés *Eclipse*. Al parecer no hubo supervivientes.
 - *Sultana*, 1.547 víctimas, 27 de abril de 1865. Vapor del Misisipí, hundido cerca de Memphis al hacer explosión la caldera. Hubo 500 supervivientes.
 - *Titanic*, 1.517 víctimas, 15 de abril de 1912. Transatlántico británico hundido en el océano Atlántico al colisionar con un iceberg. Se contaron 706 supervivientes.

Como se ve, las víctimas de la gran mayoría de estos naufragios eran refugiados, evacuados, prisioneros de guerra, soldados y marineros o viajeros en buques con un gran exceso de pasaje; por estas razones, las cifras que se dan son aproximadas y no siempre concordantes, dependiendo de las fuentes de donde procedan. En cualquier caso, seguro que estas catástrofes fueron más trágicas que el hundimiento del *Titanic*, tanto por el número de víctimas como por las circunstancias en las que sucedieron. Posiblemente, en lo único que aventajaba el célebre transatlántico a estos otros buques era en que en él viajaban más personas digamos importantes; en los demás, todos eran pasajeros de tercera.

La relación de naufragios de buques españoles la encabeza uno que

causó casi tantas víctimas como el del *Titanic*: es el del transporte *Castillo de Olite*, hundido en acción bélica en las postrimerías de la Guerra Civil. Una veintena de naufragios españoles, accidentales o provocados por las guerras, superan, y bastante con creces, el medio centenar de víctimas, como aquí se expone.

- *Castillo Olite*, 1.476 víctimas, 7 de marzo de 1939. Antiguo buque soviético *Postishev*, capturado por los nacionales en 1938; hundido por la artillería de costa en Cartagena en el fallido intento de desembarco de marzo de 1939. Hubo 636 supervivientes, heridos o prisioneros.
- *Baleares*, 788 víctimas, 8 de marzo de 1938. Crucero nacional, hundido por la escuadra republicana en el encuentro de cabo Palos. Hubo 435 supervivientes.
- *Cabo Machichaco*, 590 víctimas, 23 de noviembre de 1893. Vapor de la naviera Ybarra. Incendiado en el puerto de Santander, haciendo explosión posteriormente.
- *Valbanera*, 488 víctimas, 10 de septiembre de 1919. Vapor de la naviera Pinillos, desaparecido en un ciclón en las costas de Florida, navegando de Santiago de Cuba a La Habana. No hubo supervivientes.
- *Príncipe de Asturias*, 452 víctimas, 6 de marzo de 1916. También de



Crucero *Reina Regente*. (Foto: www.wikipedia.org).



Crucero *Infanta María Teresa*. (Foto: www.wikipedia.org).

- Pinillos, embarrancado en las costas brasileñas, en viaje hacia Uruguay y Argentina. Hubo 143 supervivientes.
- *Reina Regente*, 415 víctimas, 10 de marzo de 1895. Crucero protegido desaparecido en el estrecho de Gibraltar navegando de Tánger a Cádiz. No hubo supervivientes.
 - *Santa Isabel*, 216 víctimas, 2 de enero de 1921. Correo de la Traslántica, embarrancado y hundido cerca de la isla de Sálvora. Hubo 56 supervivientes.
 - *Ciudad de Barcelona*, 200 víctimas, 30 de abril de 1937. Correo de la Trasmediterránea, hundido por el submarino nacional *General Sanjurjo* frente a Malgrat; entre las víctimas se encontraban aviadores extranjeros que iban a incorporarse a las fuerzas aéreas republicanas. Hubo unos 112 supervivientes.
 - *Jaime I*, 179 víctimas, 17 de junio de 1937. Acorazado de la escuadra republicana, prácticamente destruido en Cartagena por una explosión interna.
 - *Carlos Eizaguirre*, 130 víctimas 26 de mayo de 1917. Correo de la Traslántica, hundido frente a Ciudad del Cabo por choque con una mina lanzada por el crucero auxiliar alemán *Wolf*. Hubo 25 supervivientes.
 - *Almirante Ferrándiz*, 115 víctimas, 29 de septiembre de 1936.

- Destructor republicano hundido por el crucero nacional *Canarias* en el estrecho de Gibraltar. Hubo 56 supervivientes.
- *Gijón*, 110 víctimas, 21 de junio de 1884. Correo de la Trasatlántica, hundido frente a La Coruña por colisión con el mercante británico *Laxham*. Hubo 84 supervivientes, pero murieron también seis tripulantes del *Laxham*.
 - *Almirante Oquendo*, 95 víctimas, 3 de junio de 1898. Crucero acorazado hundido en el combate de Santiago de Cuba. La dotación del buque era de 498 hombres, de ellos 95 caídos en combate.
 - *Larache*, 89 víctimas, 24 de junio de 1908. Correo de la Trasatlántica, naufragado en la costa de Muros, La Coruña. Hubo 62 supervivientes.
 - *San Agustín*, 85 víctimas, 16 de diciembre de 1883. Vapor de la naviera del marqués de Campo, incendiado a 150 millas de la costa gallega; el buque no se hundió y fue remolcado por el vapor inglés *Oporto* hasta La Coruña.
 - *Malaspina*, 80 víctimas, 23 de septiembre de 1867. Transporte de la Armada, perdido en un tifón en el mar de China Meridional.
 - *Infanta María Teresa*, 78 víctimas, 3 de junio de 1898. Como el *Almirante Oquendo*. Era el buque insignia de Cervera y su dotación de 568 hombres.
 - *Vizcaya*, 68 víctimas 3 de junio de 1898. Como el *Almirante Oquendo* y el *Infanta María Teresa*. Dotación de 498 hombres.
 - *Miño*, 64 víctimas, 29 de marzo de 1856. Vapor de ruedas hundido frente a Tarifa, navegando de Málaga a Sevilla, abordado por la fragata inglesa *Minden*. Hubo 21 supervivientes.
 - *Monte Gorbea*, 52 víctimas, 19 de septiembre de 1942. De la naviera Aznar, torpedeado por el submarino alemán *U-512* al este de Martini-ca. Hubo 27 supervivientes.

Sin llegar a las cifras anteriores pero como hundimientos o naufragios bien conocidos se pueden recordar los buques perdidos en Cavite, otros hundidos en la Guerra Civil y los muchos por los beligerantes de las guerras mundiales, además de los perdidos en otros múltiples y dramáticos accidentes marítimos.

Todos los naufragios y accidentes reseñados han ocurrido en época moderna, siendo sus protagonistas buques de propulsión mecánica. De los tiempos de la navegación a vela se tienen referencias de numerosos naufragios, accidentes o en combate, que costaron muchas vidas, especialmente cuando se trataba de los grandes navíos de línea del siglo XVIII, con dotaciones superiores al millar de hombres los de mayor porte.

Ciñéndonos a buques españoles, aquellos cuya pérdida en acción bélica originó mayor número de víctimas fueron los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, que navegando de Algeciras a Cádiz, en la noche del 12 de julio de 1801, fueron cañoneados por el inglés *Superb*, que mientras pasaba

por la popa de los buques españoles éstos interpretaron erróneamente la procedencia de las andanadas y comenzaron a cañonearse mutuamente, desconociendo cada uno la identidad del contrario. Los buques hicieron explosión finalmente y en el episodio perdieron la vida unos 1.700 hombres, salvándose solamente 300 del *San Hermenegildo* y 49 del *Real Carlos*.

En la batalla de Trafalgar murieron 1.022 hombres, bastantes menos que los del desastre reseñado. El buque que más víctimas tuvo en Trafalgar fue el *Santísima Trinidad*, con 205 muertos.

Y entre los naufragios accidentales de buques españoles de los tiempos de la navegación a vela, el que se cobró mayor número de vidas fue el del navío *San Telmo*, desaparecido en el Atlántico Sur en viaje hacia el Perú en septiembre de 1819, con toda su dotación, 644 hombres.



EL RECLUTAMIENTO DE LA MARINERÍA EN LA ESPAÑA DE ALFONSO XIII (1914-1931)

Alberto RICO SÁNCHEZ
Alférez (RV) del Ejército de Tierra
Máster en Historia Contemporánea (UCM)
Experto universitario en Servicios de Inteligencia (IUGM)

Una necesidad histórica



OTAR a los buques de guerra y tener una reserva naval de marineros que, en caso de necesidad, cubran las exigencias normales es un problema que en todo tiempo ha preocupado a las potencias marítimas. España ha intentado solventarlo, a partir del siglo XVIII, desde diferentes enfoques. Las reformas borbónicas de este siglo hicieron uso de las llamadas matrículas de mar. Se trataba, pues, del alistamiento forzoso de marineros y demás gente de mar a través de las provincias marítimas para el servicio en la Marina de Guerra y el ejercicio de las profesiones marineras. Pero este conjunto de gente matriculada, desgraciadamente, no siempre dio los resultados esperados. Aquellas famosas levas, como en la celeberrima batalla de Trafalgar, llevaban a bordo a gentes de mal vivir, vagos o presos comunes. Teniendo esto en cuenta, resulta fácil comprender qué garantía de éxito acompañaría a estas dotaciones gobernadas, únicamente, por el temor al castigo físico.

Al margen de sus censurables normas de conducta, tales gentes eran en buena medida extrañas a la profesión de la mar. Las fuentes de la época nos muestran a la *chusma* como una de las causas evidentes de gran parte de los fracasos de nuestra Marina. Los miembros del Cuerpo General, instruido profusamente en materias científico-técnicas, no podían, ni aun con leyes que hoy se calificarían de brutales, sacar gran partido de las dotaciones, es decir, del personal esencial en todo buque de guerra. Las Ordenanzas de 1802 modificaron la citada matrícula, mejorando algo las dotaciones. En 1873 se abolie-



ron las matrículas. El reclutamiento se efectuaba, entonces, basándose en los *mozos* inscritos en las Comandancias y Ayudantías de Marina, que en cada alistamiento iban ingresando en el servicio por riguroso orden de edad.

El aparato jurídico

Comenzado el siglo XX, la Ley de Bases para el reclutamiento y reemplazo de las tripulaciones de los buques de la Armada y organización de reservas navales del 19 de noviembre de 1915 establecía el servicio obligatorio para dotar a los buques y demás servicios de la Armada, dar instrucción militar y marinera a los inscritos sujetos a dicho servicio y preparar una pronta movilización

naval. Este servicio militar en la Armada sería obligatorio por un periodo de doce años para todos los individuos de la inscripción marítima que el día 1 de enero del año en que cumpliesen los 19 de edad no se hubieran dado de baja en ella. Se exceptuaban de esta conscripción los capitanes, pilotos y maquinistas navales, si así lo deseaban, y los individuos que hubieran ingresado en cualquier centro docente del Ejército, donde cumplirían su servicio en este caso.

Aquellos *mozos* dados de baja en la inscripción marítima antes del 1 de enero del año en que cumplieran los 19 años no podrían ingresar de nuevo en ella hasta tener los 32. Este reemplazo en la Armada duraba 12 años, distribuidos en tres fases: una primera situación de servicio activo, una segunda situación de servicio activo y una de reserva. La primera situación se dividía, a su

vez, en dos grupos: marineros e inscritos disponibles, constituyendo el primero aquellos individuos que por razón de su número estaban comprendidos en el cupo del año, y el segundo los excedentes de dicho cupo. Tanto los de un grupo como los del otro estaban obligados a incorporarse al servicio activo al ser llamados para recibir instrucción militar y marinera por un tiempo no superior a tres meses.

El reemplazo de la marinería que cumplía su servicio activo se realizaba mediante alguna de las procedencias siguientes:

- Aprendices marineros.
- Enganchados y reenganchados.
- Marineros del primer grupo en situación de servicio activo.
- Inscritos del segundo grupo.
- Mozos sorteados por el Ejército, cuando fuesen insuficientes las procedencias anteriores.

Pasaban a la segunda situación de servicio activo los marinos e inscritos disponibles al cumplir los tres años a partir del día del ingreso efectivo en la Armada, y los que no hubieran ingresado lo harían cuando pasasen los marineros de su trozo, comprendidos en el último llamamiento ordinario del año de su reemplazo. A la reserva se pasaba a los ocho años de ingreso en la primera situación. En caso de guerra, los periodos citados podían ser ampliados por la superioridad.

Tanto los individuos de la segunda situación activa como los pertenecientes a la reserva estaban obligados a concurrir a la instrucción militar y marinera cuando se dispusiera. El tiempo de esta instrucción no podría superar un mes para los primeros y 21 días para los segundos.



DESPLIEGUE GEOGRÁFICO

APOSTADERO DE FERROL		APOSTADERO DE CÁDIZ		APOSTADERO DE CARTAGENA	
COMANDANCIA	AYUDANTÍA	COMANDANCIA	AYUDANTÍA	COMANDANCIA	AYUDANTÍA
San Sebastián	Pasajes, San Sebastián y Pasajes	Huelva	Ayamonte, Isla Cristina y Huelva	Cartagena	Garrucha, Águilas, Mazarrón Cartagena y San Javier
Bilbao	Lequeitio, Bermeo y Bilbao	Sevilla	Sevilla y Sanlúcar de Barrameda	Alicante	Torreveja, Santa Pola, Alicante, Villajoyosa, Benidorm y Altea
Santander	Castro Urdiales, Laredo, Santoña, Santander, Requejada y San Vicente de la Barquera	Cádiz	Puerto de Santa María, Cádiz, San Fernando y Barbate	Valencia	Denia, Gandía, Valencia, Castellón y Vinaroz
Gijón	Ribadesella, Villaviciosa, Gijón, Luanco, Ávilés, San Esteban de Pravia y Luarca	Algeciras	Tarifa, Algeciras y Ceuta	Tarragona	San Carlos de la Rápita, Tortosa, Tarragona y Villanueva y la Geltrú
Ferrol	Ribadeo, Vivero, Ortigueira y Ferrol	Málaga	Estepona, Marbella, Málaga, Vélez-Málaga y Melilla	Barcelona	Barcelona, Masnou, Mataró, San Feliu de Guixols, Palamós, Rosas, Cadaqués y La Selva
La Coruña	Puentedeume, Sada, La Coruña, Puenteceoso, Camariñas, Corcubión y Muros	Almería	Motril, Adra y Almería	Mallorca	Palma, Alcudia, Sóller y Andraitx

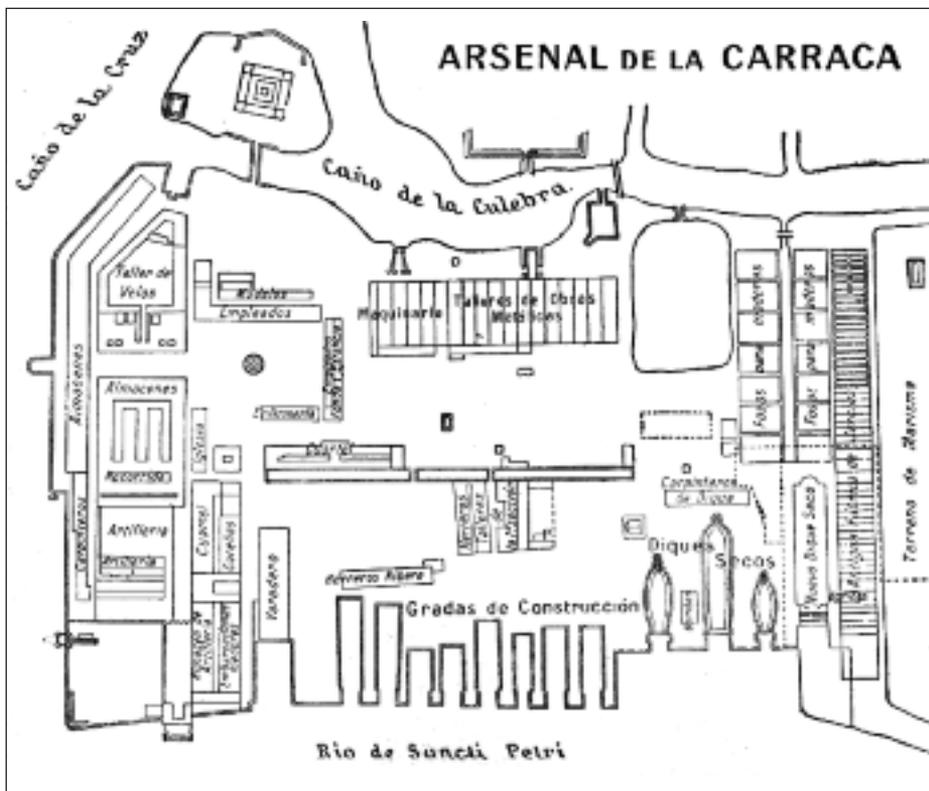
DESPLIEGUE GEOGRÁFICO (continuación)

APOSTADERO DE FERROL		APOSTADERO DE CÁDIZ		APOSTADERO DE CARTAGENA	
COMANDANCIA	AYUDANTÍA	COMANDANCIA	AYUDANTÍA	COMANDANCIA	AYUDANTÍA
Villagarcía	Noya, Caramiñal y Villagarcía	Tenerife	Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma	Menorca	Mahón y Ciudadela
Pontevedra	Sanjenjo, Marín y Bueu	Gran Canaria	Las Palmas y Lanzarote	Ibiza	Ibiza
Vigo	Cangas, Vigo, Bayona y La Guardia				

Los marineros de reemplazo

El alistamiento y sorteo estaba sujeto a las reglas siguientes: durante el mes de enero de cada año, los comandantes de trozo formaban una relación nominal, filiada por orden de edad, de los inscritos que cumpliesen los veinte años al año siguiente, siempre que no se hallasen exceptuados. Esta relación se exponía al público y sobre ella se hacían, hasta el 15 de febrero, las reclamaciones que se deseasen. El primer domingo después de la fecha, estas reclamaciones eran atendidas por un tribunal compuesto del comandante del trozo, el asesor de Marina, el juez municipal y el síndico del ayuntamiento, quienes, después de solventar las reclamaciones, formulaban el alistamiento definitivo, que se encontraba expuesto al público. Contra esta resolución del tribunal podía presentarse recurso de alzada en el plazo de tres días a partir de la fecha en que se expuso el alistamiento. Durante el mes de mayo, los comandantes de Marina remitían a los gobernadores militares la relación del alistamiento, la cual se publicaba en el Boletín Oficial de la provincia, con la finalidad de que los individuos en ella comprendidos fueran excluidos del alistamiento del Ejército.

Dentro de la última decena de abril se formaba en cada trozo, con sujeción al alistamiento, la lista definitiva de los inscritos que al año siguiente debían pasar a la primera situación de activo, poniéndolos en el orden de mayor a menor edad, a partir de un día del año que se sacaba por sorteo. Este día era el mismo para todos los trozos. Encabezaban estas listas los individuos del trozo que no habiendo sido incluidos en el alistamiento que les correspondía no hubieran solicitado su inclusión. Quedaban excluidos del servicio:



- Los inútiles según el cuadro de excepciones vigente.
- Los oficiales de la Armada que estaban obligados a prestar servicio en su clase en tanto lo hicieran en activo sus compañeros de reemplazo.
- Los individuos pertenecientes a los cuerpos subalternos de la Armada, del mismo modo que los oficiales.
- Los inscritos que estuvieran sujetos a condenas de privación de libertad, o de extrañamiento, siempre que no las cumplieran antes de cumplir los treinta y dos años de edad.

Quedaban excluidos del contingente anual los alumnos de las escuelas y academias de la Armada; los individuos temporalmente inútiles; aquellos sujetos condenados a penas de privación de libertad, o de extrañamiento, que las cumplieran antes de los 32 años de edad. Además, se exceptuaban los sostenes de familia. En caso de guerra, el Gobierno podía disponer la desaparición de tales las excepciones.

El cupo de los que habían de entrar en la primera situación se fijaba por el ministro de Marina, mediante real decreto, y se repartía entre los tres apostaderos (Cádiz, Ferrol y Cartagena). Como única redención ante la prestación del servicio se permitían la sustitución y el cambio de números entre hermanos. En lo relativo a efectivos podemos afirmar que el efectivo de fuerzas navales para el año 1923 era de unos 13.000 marineros y 2.556 infantes de marina. Esta cifra de marineros de reemplazo se mantuvo, en buena medida, hasta la implantación de la II República en 1931.

A modo de conclusión

Es bien sabido que para gobernar un barco se necesitan marineros que lleven a cabo las órdenes dadas por sus oficiales. Este axioma, que en principio pudiera parecer baladí, ha sido ignorado muchas veces por diferentes potencias navales. España no fue una excepción. Por diversas causas el reclutamiento de la marinería se efectuó con medidas más o menos improvisadas carentes de mucha coherencia. La Ley de Bases para el reclutamiento y reemplazo de las tripulaciones de los buques de la Armada y organización de reservas navales del 19 de noviembre de 1915 estableció una serie de normas necesarias para una conscripción metódica y efectiva. En una sociedad cada vez más industrializada era necesario poner orden en el reclutamiento y la captación de unos marineros encargados de unos buques cada vez más técnicos. Solo así España podía superar el desastre de 1898 y ponerse a la altura de las potencias navales europeas.

BIBLIOGRAFÍA

- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval: antecedentes: desarrollo de la Armada entre 1898 y 1936*. Madrid. San Martín, 1978.
- Diario Oficial del Ministerio de Marina*. Madrid. Ministerio de Marina, 1913-1931.
- Maquinistas de la Armada (1850-1990)*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1991.
- Plan Ferrándiz: poder naval y poder marítimo*. XXXVII Jornadas de Historia Marítima. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- Política española y política naval tras el desastre (1900-1914)*. Ciclo de conferencias, junio, 1991. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Naval.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La reconstrucción de la escuadra: planes navales españoles, 1898-1920*. Granada. Galland Books, 2010.

Alhucemas. (Foto: R. López López).



LA KRIEGSMARINE DE 1914 A 1939 (25 AÑOS DE ESTRATEGIA NAVAL ALEMANA EN LA OBRA DE LUIS DE LA SIERRA)

Fernando CALVO GONZÁLEZ-REGUERAL
Economista y escritor

*La política continental se funda en las fuerzas
terrestres; la universal, en el poder naval.*

Otto Gross.



ODAVÍA recuerdo la mañana en que acompañé a mi hermano José Luis a la histórica librería de San Martín para comprar un libro de un tal Luis de la Sierra que parecía prometer: *La guerra naval en el Pacífico*. Al alimón, devoramos aquel verano ese fascinante volumen que, si a él le sirvió para confirmar su vocación castrense, a mí me ayudó a comprender que se podía escribir historia militar con el estilo de los grandes literatos, forjando en cierta medida también mi llamada hacia la escritura. Después vinieron todos los demás libros de ese autor que aprendimos a adorar: *Titanes azules*, *La guerra naval en el Mediterráneo*, *Corsarios alemanes de la Segunda Guerra Mundial*, *La guerra naval en el Atlántico...*

Luis de la Sierra

Cuando entre una gran empresa y un autor espléndido se produce una comunión de entendimiento como la que tuvo lugar entre la Editorial Juventud y el marino Luis de la Sierra, los lectores tienen aseguradas horas y horas del placer de leer. Por eso todavía hoy es un lujo asomarse a las obras de este escritor, tanto por la riqueza de su contenido como por la bella factura de su edición: tapa dura amarilla con hueco-grabados de barcos en negro, fotos excelentes, croquis sumamente descriptivos y letra y páginas claras invitando a la lectura.

Luis de la Sierra nació en 1920 en Santander e hizo muy joven la Guerra Civil en el mítico crucero *Almirante Cervera* (quién sabe lo que deben a sus singladuras en «el chulo del Cantábrico» sus mejores páginas relativas a los corsarios y la guerra al tráfico). Tras la contienda continuó su carrera naval, siendo destinado en distintos empleos a los buques escuela *Galatea* y *Juan Sebastián Elcano*, así como a otras muchas unidades, desde minadores a cruceros, hasta su retiro definitivo en los años 80 del pasado siglo. Como escritor, Luis de la Sierra tuvo la rara virtud de conjugar unos conocimientos técnicos e históricos enciclopédicos con una forma de narrar cautivadora, consiguiendo que sus libros se lean como novelas aun estando profusamente documentados con todo lujo de detalles. Publicó la mayor —y mejor— parte de su obra en el sello catalán Juventud, editorial mítica por sus bonitas colecciones, tanto infantiles como de aventuras. Obra que podríamos dividir en tres grandes grupos: historia general (*El mar en la Gran Guerra*, *La guerra naval en el Atlántico*, *La guerra naval en el Mediterráneo* y *La guerra naval en el Pacífico*); historias particulares (*Buques suicidas*, *Titanes azules* y sendos libros sobre los corsarios alemanes de ambas guerras mundiales), y viajes (entre los que destaca *Viajes de un marino*).

Hombre discreto, gran señor por lo que se deduce de su estilizada prosa, quizá podamos adivinar algo de su personalidad en sus prólogos. Pues desde sus primeros tiempos, en que ganó el Premio Virgen del Carmen de la Armada española por su obra *Buques suicidas* hasta el hastiado prólogo de los *Corsarios alemanes de la Gran Guerra*, su última obra de tema bélico, podemos ir leyendo entre líneas una muy tenue desilusión, como dolido de ese «mal de España» capaz de anular a nuestros mejores: «A falta de señal alguna de reconocimiento a su labor por parte de nuestras autoridades civiles y militares, al autor le queda la callada satisfacción del deber cumplido, ese para él magnífico ramillete formado por las veinticinco ediciones —algunas de diez mil ejemplares— de dichos libros suyos publicados hasta hoy en España y en el extranjero y, sobre todo, el testimonio de esas docenas de millares de lectores que le honraron con su confianza».

En cualquier caso, las cuatro primeras obras mencionadas siguen constituyendo hoy día un referente obligado en la historia de la guerra en el mar, además de un auténtico estudio en estrategia aeronaval. Pues, como dijo el gran marino norteamericano Thayer Mahan, «en el campo de la estrategia naval es donde las enseñanzas del pasado son más útiles, no solo como ilustración de principios, sino que sirven hasta de precedente, a causa de la relativa permanencia de sus condiciones». Es por eso que, cuando se nos planteó la idea de estudiar el estado de la Kriegsmarine previo al estallido de las dos guerras mundiales, se nos ocurrió enseguida planificar este artículo como un homenaje al viejo maestro, aunque también hayamos recurrido a otras fuentes igual de ricas. Marina alemana que, sí poderosa pero cauta en 1914, en 1939, cuando era proporcionalmente mucho menos fuerte que su predecesor.

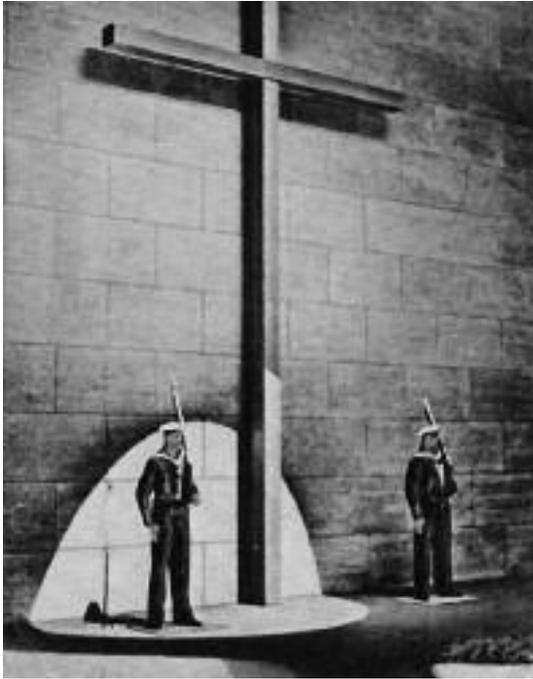
ra, se mostraría audaz hasta límites insospechados, tratando de atender la infinidad de objetivos que una conflagración global requería.

1914

Podemos decir como tesis de inicio sin temor a equivocarnos —así lo sostienen todos los historiadores que han estudiado el asunto, incluido nuestro Luis de la Sierra— que la Kriegsmarine alemana sencillamente no estaba preparada para afrontar una guerra como la que se columbraba en el horizonte en el verano de 1914, mucho menos para la que se veía venir en septiembre del 39... Pero vayamos por «trozos». La geografía condena a Alemania, centro de Europa y con limitadas salidas al mar, a ser una potencia continental, por no decir a ser «la potencia continental» por excelencia del Viejo Continente. Por el NE, una histórica franja costera asoma el país hanseático al Báltico, ese su «lago» ora compartido ora reñido con los países escandinavos, bálticos, Polonia y Rusia (en el 14, sólo «compartido» con Suecia y claramente «reñido» con Rusia, al no existir los demás estados). Por el NW, su verdadera salida —y entrada— al y desde el mundo exterior ha de realizarse forzosamente por el mar del Norte, que su eterno rival insular considera casi aguas exclusivas de su Royal Navy (del canal de la Mancha ni hablamos).

Cansado precisamente de esa hegemonía, que además hacía peligrar el naciente imperio teutón en África y sus posesiones en Asia —por no hablar de sus grandes intereses comerciales en Hispanoamérica—, el káiser Guillermo II se decidió a poner en práctica sucesivos programas navales desde finales del siglo XIX y principios del XX que ambicionaban llegar a crear una gran escuadra de 41 acorazados, 20 cruceros de combate, 12 flotillas de destructores con unas 130 unidades y cuatro flotillas de submarinos, desafiando claramente a Albión y su política de *two power standard* (es decir, disponer siempre de una flota tan numerosa como la suma de las dos siguientes potencias navales juntas). Pero lo cierto es que al estallar el conflicto la Hochsee Flotte alemana disponía sólo de 17 *dreadnoughts* en servicio, contra 24 buques similares alistados en la Grand Fleet (sin contar con que los astilleros ingleses construían a mayor velocidad: así, a finales de agosto se incorporaban a la lista el acorazado *Erin* y el flamante *Agincourt*, elevando a 26 la cuenta británica casi desde el inicio de la contienda).

Pero volvamos a la geografía y dejemos que Luis de la Sierra sea quien nos ofrezca un panorama de las bases principales alemanas: «La Kriegsmarine solo disponía de una base naval de primera categoría en el mar del Norte, la de Wilhelmshaven... con una barra de arena que las grandes unidades sólo podrían franquear durante la pleamar. De hecho, entre los buques mayores, únicamente los fondeados en la rada exterior podían hacerse inmediatamente a la mar. La otra base alemana estaba en el Báltico, en Kiel, enlazada con la



Monumento a los Caídos de la Armada.

geográficas que acabamos de mencionar y el tener que subordinarse a una política continental que daba preferencia a los planes en tierra del Ejército sobre los de la Armada condicionaban, complicándola, la estrategia naval alemana, al reducir drásticamente sus opciones. Así, la Kaiserliche Kriegsmarine, defensivamente hablando, debía proteger el tráfico comercial propio, que pronto iba a quedar constreñido a las aguas del mar del Norte —con muchas limitaciones por la amenaza constante de la Navy— y del Báltico. Por otra parte, habría de impedir cualquier posible desembarco ruso en las costas de Pomerania a retaguardia del frente oriental alemán, donde sabemos los ejércitos del II Reich se mantendrían a la defensiva hasta lograr un desenlace decisivo en la campaña del Oeste siguiendo el plan Schlieffen, que se presumía se lograría tempranamente.

Ofensivamente hablando, la idea de maniobra era enfrentarse a la Grand Fleet en las aguas del mar del Norte en una clásica batalla donde se enzarza-

anterior por el canal de 99 kilómetros de longitud de su nombre» (1). Y concluye el maestro diciendo que ambas bases navales quedaban en «ángulo muerto» respecto a las derrotas comerciales más importantes del tráfico internacional. Por su parte, el Reino Unido, sin contar con su magnífica red de bases repartidas por todo el mundo, concentraba a finales de julio del 14 su Gran Flota en Scapa Flow, desde donde protegía a las islas de cualquier posible invasión, dominaba las derrotas comerciales del Atlántico Norte y taponaba la «reducida botella» en que quedaban encerradas las marinas de guerra y mercante de su enemigo.

La desfavorable relación de fuerzas, las limitaciones

(1) SIERRA, Luis de la: *El mar en la Gran Guerra*. Editorial Juventud, Barcelona, 1984, pp. 17-18.



El gran almirante de la Kriegsmarine, Erich Raeder, acompaña a Hitler durante una revista naval.

ran decisivamente los *capital ships* de ambas marinas, confiando Von Tirpitz, creador de la Armada alemana, en la victoria, dada la superioridad en blindaje y artillería de sus buques. Pero, habida cuenta de que Alemania entraba en guerra sin haber completado su programa naval, tal salida no podría hacerse si previamente no se había desgastado a la Navy por medio de otro tipo de acciones ofensivas —sumergibles, minas, ataques rápidos de destructores con torpedos— que redujeran la superioridad en acorazados de los británicos, igualando fuerzas. Y es que, el reciente éxito japonés en la batalla naval de Tsushima, logrado por buques de superficie tipo *pre-dreadnought*, e incluso los ecos de Trafalgar, todavía estaban muy presentes en las mentes de los estados mayores navales de las grandes potencias, en especial en los mandos y marinería de la Royal Navy, siempre con ese encomiable espíritu ofensivo que la caracteriza. Un choque así es lo que esperaban los almirantes, los políticos y aun los pueblos de Alemania y Gran Bretaña...

Pero nadie había contado con un factor que sería determinante en la gran guerra naval en forma de hombre eminentemente precavido, quizá lo que necesitaba la Marina inglesa en aquella conflagración: John Rushworth Jellicoe, comandante en jefe de la Grand Fleet, «el único hombre en ambos

bandos capaz de perder la guerra en una tarde» (2), como dijo Churchill en una de sus grandilocuentes frases. Jellicoe, hombre muy respetado en la Navy y con grandes dotes de organización, era casi lo opuesto al arquetipo de marino inglés a lo Nelson: donde la mayoría de sus compañeros buscaban siempre el choque, él era un hombre calculador, muy técnico, que había entendido que en la guerra moderna tan importantes eran los cálculos sobre toneladas de carbón necesarias para mover la flota como las comparativas de cañones y blindajes. Consciente de la necesidad de proteger el tráfico propio y, sobre todo, de que sus buques eran la única muralla defensiva de su patria en caso de una guerra larga, optó por una estrategia sin brillantez pero que, a la postre, se mostraría altamente eficaz: la de no emprender ninguna acción ofensiva contra su enemigo, sometiéndolo a un cauto bloqueo a distancia, contemporizando como un Fabio Cunctator con Aníbal.

Nadie en su casa esperaba esta actitud eficiente pero «poco gallarda», por lo que le llovieron críticas muy duras tanto desde la propia Navy como desde los políticos más agresivos —Winston Churchill entre otros— e incluso de sus conciudadanos, que preferían a un osado y *beau* almirante Beatty, sin darse cuenta de que esa cauta estrategia aseguraría sus suministros y a la postre daría la victoria a su país (así de tajantes se muestran tanto Luis de la Sierra como Liddell Hart y otros historiadores del conflicto). Pero lo que es más importante, y acaso paradójico, es que su enemigo no esperaba tampoco esta estrategia por parte de la Royal Navy, lo que desconcertó a los almirantes en jefe alemanes durante toda la guerra, sumiéndoles en una terrible incertidumbre al pensar qué trampa podría esconderse tras esta inacción.

Así, con cada bando esperando que el otro actuara, y como por «simpatía» con la fea guerra que se estaba desarrollando en los campos de Flandes y Francia, Jellicoe había conseguido convertir el mar del Norte en una «tierra de nadie» acuática con la que los alemanes no sabían qué hacer. Esa estrategia de desgaste favorecía, obviamente, al más poderoso, y el más poderoso por cantidad de barcos, por calidad, por tradición, por geografía, era, sin duda, Albión. Dos años después de iniciada la guerra, el ratio de *dreadnoughts* había aumentado la desproporción a favor de Inglaterra hasta 42-23, dando la razón a Jellicoe (y a Tirpitz, quien había querido convencer en vano a Guillermo II desde el principio de la guerra para atacar antes de que ese desequilibrio creciera hasta hacerse irreversible). Cuando la Hochsee Flotte provocó al fin el encuentro en la indecisa batalla de Jutlandia en 1916 (3), ya era demasiado

(2) MASSIE, Robert K.: *Castles of Steel (Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea)*. Pimlico, Londres, 2005, p. 56. Cita también recogida por Liddell Hart en su *Historia de la Gran Guerra*.

(3) Además, para esas fechas, otros factores habían complicado aún más la estrategia naval alemana: los ingleses habían conseguido apoderarse de sus códigos cifrados; la producción británica de barcos, tanto mercantes como de guerra, seguía creciendo; Estados Unidos estaba a

tarde, quedando desde entonces la nueva y poderosa escuadra alemana en sus puertos hasta noviembre de 1918.

Poco más se puede decir de la planificación de la Gran Guerra en alta mar por parte alemana... si bien se puede hablar mucho de una nueva arma que iba a revolucionar para siempre la estrategia naval: el submarino, entonces solo sumergible: «Los submarinos alemanes estuvieron a punto de ganar la guerra en el año 1917, lo que solo la intervención de los Estados Unidos lograría evitar» (4). En 1914 todas las grandes potencias contaban ya con sumergibles, si bien como un arma completamente circunstancial y sin doctrina de empleo definida. La Royal Navy disponía de 54 unidades en servicio y 21 en grada, mientras que la Armada alemana disponía de 28 y 21 respectivamente. La temprana victoria del *U-9* de Weddigen —quien hundió en una sola acción tres cruceros enemigos en el canal de la Mancha en septiembre de 1914— comenzó a mostrar el camino y la potencialidad de esta amenaza silenciosa.

Pero solo cuando esta amenaza se volcó contra el tráfico mercante británico en una campaña sin restricciones fue cuando la nueva arma cobró su verdadera razón de ser, demostrando que su valor residía en el poder de estrangular el comercio enemigo, siendo muy difíciles en principio las contramedidas contra tan escurridizo tipo de guerra. Así, si al comenzar el conflicto la Marina alemana consideraba anecdóticos a los submarinos, como hemos visto, y en 1915 todavía solo había 35 en servicio; para 1916 ya había 70 sumergibles disponibles, complicando enormemente a la Royal Navy su tarea de protección de los barcos mercantes. La pequeña fuerza de submarinos alemana que, en principio no era más que una cortina de cobertura para la gran flota de superficie, permitiéndola cierta holgura pues obligaba a los ingleses a un bloqueo lejano en lugar de cercano, para 1916 había devenido en la fuerza ofensiva principal de su Armada, quedando los buques principales reducidos al papel de escudo de ese puñado de sumergibles que estaba haciendo estragos en las líneas enemigas. Con ello, y como dice el historiador Robert Massie, la rueda de la estrategia naval alemana había dado una vuelta entera.

Los datos hablan por sí mismos: al coste de 199 *U-boat* y más de 5.000 hombres, los sumergibles alemanes echaron a pique alrededor de 5.000 buques británicos, aliados y neutrales, con un total de más de 11 millones de toneladas de registro enviadas al abismo. Cuando se firmó el armisticio, Alemania disponía de 194 unidades operativas más 149 en construcción, terror de Gran Bretaña, como lo demuestra el hecho de que la Royal Navy hiciera especial

punto en entrar en la guerra... todo ello por no hablar de la desmoralización entre la oficialidad de la Marina alemana por esa estrategia de espera y del bloqueo enemigo, que corrosivamente iba haciendo notar sus efectos en forma de desabastecimiento de productos básicos para la población civil.

(4) SIERRA, Luis de la: *op. cit.*, p. 91.



Flotilla de submarinos *Weddigen*, así nombrada en homenaje al héroe de los sumergibles alemanes de la Primera Guerra Mundial.

hincapié en que los quería todos destruidos, como así fue (5)... Lo que no pudieron destruir fueron las enseñanzas que este nuevo tipo de guerra había grabado a fuego en las mentes de una generación de jóvenes oficiales alemanes que se mostraría decisiva en el siguiente choque.

1939

Si la Marina de Guerra del káiser no estaba preparada en 1914 para una guerra larga, mucho menos lo estaba la Kriegsmarine del III Reich para la guerra total que se le venía encima en 1939. En primer lugar, la geografía seguía jugando naturalmente en contra de Alemania, con sus salidas al mar completamente limitadas (lo que mejoraría relativamente en 1940 con la invasión de Noruega y de Francia). Y en segundo lugar, ni la flota de superficie ni el arma submarina habían alcanzado el número de unidades necesario para

(5) Todos los datos de este párrafo extraídos de las obras citadas de Luis de la Sierra y Robert Massie.

representar al menos una amenaza de consideración para la Royal Navy. Mejor dicho, el programa naval de reconstrucción no había hecho más que empezar, por lo que el número de buques en todas las categorías era completamente exiguo.

Durante muchos años, las limitaciones del Tratado de Versalles habían reducido la Armada germana a un puñado de navíos tan pequeño como inútil, con unos efectivos máximos de 15.000 hombres, 24 buques de combate —de ellos, solo seis acorazados viejos y pequeños, que al cabo de 20 años podrían ser sustituidos por buques que no superaran las 10.000 toneladas, lo que devendría en los famosos «acorazados de bolsillo»— y ningún submarino. Pero los teutones, siempre



El acorazado de bolsillo *Admiral Scheer*.

previsores, desarrollaron durante los años 20, a pesar de las restricciones, una organización administrativa con vistas a reconstruir algún día la gran flota de la que tan orgullosos se habían sentido, por lo que se contrató a personal civil para los puestos burocráticos, de forma que el número de 15.000 hombres fuera casi enteramente dedicado a los barcos, manteniendo, tanto la oficialidad como la marinería y los suboficiales, la técnica, la formación y, sobre todo, el espíritu de combate. Lo que habría de notarse en la siguiente guerra.

Sin embargo, a finales de los años 30, cuando la Marina empezó a alistar nuevas y brillantes unidades que se harían mundialmente famosas (el *Graf Spee*, el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*, el *Admiral Scheer*, el *Bismarck*), había algo más grave que no disponer de buques o no hacerlo en cantidad suficiente: por insólito que pudiera parecer, no había una estrategia naval definida, precisamente por culpa de quien más preocupado hubiera debido estar al respecto: el propio Adolfo Hitler. Al no definir claramente las amenazas potenciales o, por mejor decir, al dejarlas abiertas todas con su liderazgo político insaciable, condujo al Estado Mayor de la Armada a una situación de indefinición de la que resultó que a duras penas hubiera podido ni siquiera decidir antes de esta-



Mascota a bordo.

llar las hostilidades qué tipo de buque iba a ser el principal en su escuadra: si el acorazado, el portaaviones o, de nuevo, el submarino. Este error monumental constituiría un pecado original que la Kriegsmarine arrastró durante toda la Segunda Guerra Mundial, pues los almirantes alemanes se vieron imposibilitados para trazar una estrategia clara y unos planes definidos, ya que quien ostentaba el poder político o bien mentía en sus intenciones o bien las variaba con una volubilidad inmanejable. Así, el gran almirante Raeder, a quien Luis de la Sierra califica de «sumamente competente, refinado,

gran organizador y, probablemente, el mejor estratega de que dispuso Alemania en la Segunda Guerra Mundial» (6), basó todo su programa naval durante los años 1936 y 1937 en la inteligencia de una guerra contra Francia, sin pensar nunca en tener que enfrentarse a la Royal Navy, pues Hitler le había prometido que jamás emprendería una guerra contra Inglaterra. Esto condicionaba de principio a fin el tipo de buque principal —acorazados de bolsillo y cruceros de batalla con preferencia sobre los sumergibles— y los planes de campaña de la incipiente Flota germana.

Pero todo el escenario cambiaría radicalmente cuando el *führer* anunció al jefe de la Armada la posibilidad de llegar a una guerra contra Gran Bretaña. Erich Raeder, consternado, le propuso entonces dos planes de construcción alternativos: uno a corto plazo, que se centraba en la construcción de sumergibles —más rápida y barata en comparación a la de otro tipo de buques— destinados a atacar el tráfico marítimo inglés, consciente de que la única forma de vencer al Reino Unido en inferioridad de medios navales era estrangulando su tráfico marítimo. El otro plan, a medio y largo plazo, era mucho más ambicioso y pasaba por crear una flota de superficie capaz de medirse con la Royal Navy, con portaaviones y acorazados como *capital ships*, lo que

(6) SIERRA, Luis de la: *La guerra naval en el Atlántico*. Editorial Juventud, Barcelona, 1974, p. 18.

**RELACIÓN DE FUERZAS NAVALES CONTENDIENTES EN 1939 Y PREVISIONES ALEMANAS
SEGÚN EL «PLAN Z»**

	Alemania («Plan Z», buques pre- vistos para 1944)	Alemania (buques en servicio 1939)	Gran Bre- taña (buques en servicio 1939)	Francia (buques en servicio 1939)
Portaaviones	2-4	0	6	1
Acorazados y cruceros de batalla (incluye «bolsillo» en el lado alemán)	6	5	15	7
Cruceros pesados	3	2	15	7
Cruceros ligeros	13-16	6	49	12
Destruyores y torpederos	>125	34	183	72
Submarinos	>200	57	57	78

(Cuadro de elaboración propia según datos extraídos de las obras de Cajus Bekker y Luis de la Sierra citadas en el texto).

nunca podría ocurrir antes de 1944 como fecha más optimista. Se trataba del famoso «Plan Z», por el que optaría finalmente Hitler, lo que acarrearía nefastas consecuencias como veremos. Porque el hecho cierto es que cinco años antes de esa previsión, el 1 de septiembre de 1939, comenzaba una nueva guerra que encontraba a la Armada alemana sin una flota de superficie capaz de enfrentarse ni remotamente a la Royal Navy, y a la vez sin una flota de sumergibles considerable para realizar la única estrategia posible ante la eventualidad de una guerra contra Albión: la guerra al tráfico sin restricciones. Incluso un optimista nato y ferviente partidario de las posibilidades de la nueva arma, el almirante Karl Dönitz, exclamó tras enterarse de la declaración de guerra del 3 de septiembre: «¡Demonios! Otra vez en guerra contra Gran Bretaña...». Después de lo cual se puso a trabajar en sus planes con un objetivo claro: ganar la nueva batalla del Atlántico que se avecinaba, para lo cual aseguraba necesitar al menos 300 submarinos continuamente operativos (la realidad es que de los 57 que tenía Alemania en esas fechas, solo 26 eran oceánicos) (7).

Y si bien es cierto que la situación estratégica cambió a favor de la Armada alemana en 1940 con las conquistas de Noruega y Francia, ampliar su litoral,

(7) BEKKER, Cajus: *Hitler's Naval War*. Zebra Books, Nueva York, 1974, pp. 301-302.

puertos y accesos a los océanos, supuso un coste tremendo, pues al acabar la campaña contra el país nórdico solo disponía de un crucero pesado, dos ligeros y cuatro destructores como buques de combate operativos. Como había sentenciado Raeder, una guerra naval contra Gran Bretaña era suicida... Por ello, cuando en enero de 1943 Hitler dio la orden de cancelar cualquier construcción en marcha de buques de superficie para concentrar todos los esfuerzos en la producción de submarinos para alimentar definitivamente una guerra total contra el tráfico enemigo, se habían perdido ya más de tres preciosos años no solo en términos de producción, sino también tácticos, pues su enemigo había desarrollado toda una nueva doctrina de guerra antisubmarina que acabaría con el poderío de los «lobos grises». Poderío que nunca llegó a la cifra deseada por su máximo jefe de 300 unidades operativas al tiempo, pues en su mejor momento numérico — finales del 42, principios del 43— el número de sumergibles desplegados en el teatro de operaciones principal, el Atlántico, nunca superó la cifra de 200. Lo sorprendente es que la Marina alemana, con tantos factores adversos, entre los que no era el menor el de los tremendos «bandazos» estratégicos dictados por su arbitraria dirección política, diera



Maniobras en alta mar.

cumplimiento a la multitud de objetivos asignados, haciéndolo proporcionalmente de forma mucho más efectiva que su cauta predecesora de la Primera Guerra Mundial, logrando éxitos insólitos como las incursiones del *Graf Spee* o del *Admiral Scheer* en cuanto a navíos de guerra de superficie se refiere, o las no menos resonantes victorias de sus buques corsarios con el *Atlantis* y el *Penguin* a la cabeza, por no hablar de triunfos tan osados como la invasión de Noruega o la escapada del *Scharnhorst* y el *Gneisneau* por el canal de la Mancha ante las mismísimas narices de la Royal Navy. Un dato nos habla de todos estos triunfos: 4.786 mercantes aliados fueron hundidos por Alemania a lo largo de la guerra, amenazando muy seriamente las líneas comerciales aliadas (de ellos, 2.603 fueron echados a pique por los submarinos, al coste de más de 1.000 unidades propias y prácticamente todas sus dotaciones sacrificadas valientemente). Nótese la eficacia de los escualos, pero también de las unidades de superficie, que lograron todas esas victorias en unas condiciones de supremacía enemiga aplastante.

En conclusión, el axioma repetido por el maestro Luis de la Sierra parecía cumplirse una vez más: siempre que se enfrentan una potencia continental y otra marítima en una guerra larga, la victoria se decanta irremisiblemente a favor de la segunda, pues su dominio de las rutas marítimas, asegurando el tráfico propio y estrangulando el contrario, asegura el derrumbamiento económico de la primera, máxima aún más cierta en las guerras modernas, en las que el factor industrial es decisivo. La victoria venía, de nuevo, de los mares...

Epílogo

Este artículo no pretendía ser un resumen histórico de la actuación naval germana en ambas guerras mundiales, ni siquiera un análisis minucioso de sus estrategias y cambios de planes de combate, sino solamente un somero resumen del estado de su Armada al comienzo de ambas para señalar las enormes dificultades con que se enfrentaba tanto en agosto de 1914 como en septiembre de 1939. No nos resistimos sin embargo a hacer un epílogo en homenaje a aquellos valerosos marinos que se batieron tan bravamente ante tan poderosos enemigos en ambas campañas.

La veraniega mañana del sábado 21 de junio de 1919 se prometía feliz en la rada de Scapa Flow, donde la Armada alemana —cautiva, desarmada y en vías de descomposición moral— languidecía desde el armisticio que había puesto fin a la Gran Guerra. Sin embargo, los rústicos habitantes del entorno enseguida se percataron de que algo raro ocurría: los 74 barcos de la Flota alemana, con la bandera de la Marina imperial en lo más alto del palo y con sus bandas de música lanzando al éter las más solmenes marchas triunfales prusianas, se estaban autohundiendo como resultado de un minucioso plan

trazado por sus jefes y oficiales, que preferían el dolor de mandar sus propios buques a pique antes que verlos en manos de su mortal enemigo «en un *Gotterdammerung* que irritó sobremanera a los ingleses» (8). Unos barcos que si, a fuer de ser sinceros, no habían sabido estar a la altura durante la guerra, habían sabido gracias a sus dotaciones acabar con honor.

Más encomiable aún es el epílogo de la Marina de guerra alemana en la Segunda Guerra Mundial, pues sus restos —un puñado de destructores, torpederos y barcos de carga— en unas condiciones francamente desesperadas, con los soviéticos acosándoles brutalmente, lograron evacuar entre enero y mayo de 1945 (una semana después de la rendición seguían haciéndolo) no menos de dos millones de soldados y paisanos desde las regiones orientales hasta la zona que iba a quedar en manos de los aliados occidentales. Si en 1939 la Marina alemana empezó una lucha que no podía ganar, en 1945 terminaba con uno de los mayores éxitos humanitarios de la Historia, conduciendo un rescate arriesgadísimo por las aguas del Báltico, sin parangón en los anales marítimos y dentro la más fina tradición naval, lo que habla de la entrega de sus dotaciones y mandos y de su espíritu de servicio hasta más allá del fin de la guerra.

(Todas las figuras pertenecen al álbum de cromos *Die deutsche Wehrmacht*, publicado durante el periodo de entreguerras en Dresde. Archivo General Calvo Picó).

BIBLIOGRAFÍA

- BEKKER, Cajus: *Hitler's Naval War*. Zebra Books, Nueva York, 1974.
- CALVO PICÓ, Pedro: *Historia del Arte Militar*. Obra inédita en seis tomos del general de brigada de Infantería DEM Pedro Calvo Picó.
- DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días*. Altaya, Barcelona, 2007.
- HUMBLE, Richard: *La Flota de Alta Mar de Hitler*. Editorial San Martín, Madrid, 1974.
- LIDDELL HART, Basil: *History of the First World War*. Book Club Associates, Londres, 1973.
- MASSIE, Robert K.: *Castles of steel (Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea)*. Pimlico, Londres, 2005.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *Cruceros de batalla*. Real del Catorce Editores, Madrid, 2008.
- SIERRA, Luis de la: *Buques suicidas: La historia de los submarinos de bolsillo, torpedos humanos y botes explosivos en el siglo XX*. Luis de Caralt Editor, Barcelona, 1958.
- *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1985.
- *Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1984.
- *El mar en la Gran Guerra (1914-1918)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1984.
- *La guerra naval en el Atlántico (1939-1945)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1974.
- *La guerra naval en el Mediterráneo (1940-1943)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1976.
- *La guerra naval en el Pacífico (1941-1945)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1979.
- *Titanes azules*. Editorial Juventud, Barcelona, 1963.

(8) SIERRA, Luis de la: *op. cit.*, p. 10.

UN ACORAZADO «MOSAICO» CON TÍTULO NOBILIARIO: LA BATERÍA FLOTANTE *DUQUE DE TETUÁN*

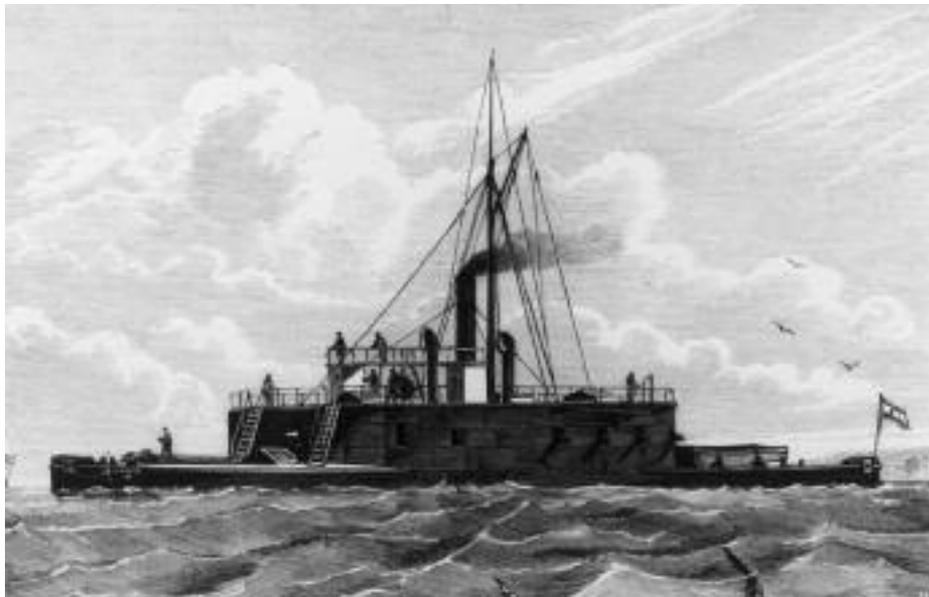
Nicholas W. MITIUKOV
Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigadores navales



ENTRE la exigua flota acorazada de la que dispuso la Armada española en el siglo XIX, es quizás de la batería flotante *Duque de Tetuán* de la que se conocen menos detalles, entre otras cosas porque su expediente en el Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» se encuentra desaparecido. Este artículo, por tanto, no pretende otra cosa que, con la adición de varios datos que hemos encontrado en fuentes secundarias, completar el que publicamos en un anterior número de la REVISTA correspondiente al mes de abril de 1999.

La construcción de la *Duque de Tetuán* fue ordenada en las postrimerías de la III Guerra Carlista. Cabe recordar aquí que los partidarios del pretendiente centraban su empeño en conquistar alguna ciudad importante de las Vascongadas con el objeto (entre otros de prestigio y reconocimiento internacional) de tener en su poder un puerto clave donde centralizar la ayuda que vía marítima les llegaba de Francia e Inglaterra. Al igual que en 1836 (1), y por su alto valor estratégico, sitiaron la ciudad de Bilbao, por lo que un buque de estas características era ideal para navegar por su ría y contribuir con su presencia a la defensa de la ciudad.

(1) ANCA ALAMILLO, A.: *La Armada en la Primera Guerra Carlista*. Fundación Alvar González. Gijón, 2011.



La *Duque de Tetuán* en una interpretación de *La Ilustración Española y Americana*.

Si bien durante la contienda la Armada encargó a Francia la inmensa mayoría de los buques que se incorporaron al conflicto, la *Duque de Tetuán* quedaría como la única unidad de construcción íntegramente española del periodo, pues se realizaría en Ferrol.

Este tipo de buque de reconocida eficacia en las batallas fluviales que se desarrollaron en Estados Unidos y Brasil era, en el comienzo de la década de los setenta, una elección anacrónica, pero la capacidad tecnológica del arsenal ferrolano no daba para más (2), sobre todo en un contexto bélico carente de medios como el que padecía la Armada de entonces.

Con el objetivo de emprender la construcción, se fue recopilando el todavía reutilizable material sobrante que se encontraba abandonado en los almacenes y que había pertenecido a otras unidades dadas de baja. Buena prueba de ello nos la ofrece su planta motriz, que fue constituida por la máquina de la goleta *Santa Teresa* y las dos calderas que en su día montó la del mismo tipo *Buenaventura*. A propósito de la máquina, es preciso destacar que si bien las publicaciones oficiales señalaban que su potencia era de 90 caballos indicados,

(2) ANCA ALAMILLO, A.: *Construcción naval y fuerza a flote en los primeros años del siglo XX*. REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre 2012.

es muy probable que por su vetustez apenas llegara a los 80, pues la velocidad máxima que en aquella época conseguía alcanzar apenas superaba los cinco nudos. Además, al ser un buque de gran calado, si se comparaba con las dimensiones del resto de su estática, debía disponer de dos ejes, si bien la máquina solo estaba preparada para uno, por lo cual le fue montado un engranaje reductor.

Lo normal en estos casos, y como los versados en propulsión mecánica conocen, es que para conseguir una correcta maniobrabilidad del buque una de las hélices debía girar a la derecha y la otra a la izquierda, ya que con ello se contrarresta el empuje de cada hélice y se consigue una mejor línea recta de navegación y control del timón a alta velocidad; pero aquello fue del todo imposible de hacer en la *Duque de Tetuán* debido a la carencia de medios apuntada, por lo que su gobierno nunca fue bueno. Por cierto, y ya que hablamos de las hélices, cada una de ellas tenía tres palas de 1,85 metros de diámetro, 1.645 de paso, girando a 150 revoluciones por minuto.

Respecto a sus dos calderas de cuatro hornos procedentes como ya apuntamos de la goleta *Buenaventura*, tampoco eran las más apropiadas para ser instaladas en un buque de estas características, ya que se elevaban 30 cm de la línea de la cubierta principal, por lo que, dejando aparte que su gran volumen era un obstáculo que afectaba a la movilidad de su dotación, además restaba espacio vital para aquella. No es extraño pues que la casamata, aparte de proteger la pieza artillera, también lo hiciera de este vital elemento de su planta motriz.

Las carboneras podían albergar 21,5 toneladas de combustible sólido, por lo que con un consumo de nueve toneladas día solo podría recorrer un máximo de 300 millas. Su desplazamiento alcanzaba las 596 toneladas.

La protección estaba formada por planchas de hierro (3) que fueron recuperadas del pecio de la fragata acorazada *Tetuán* que se hundió en Cartagena. Tenía 12 cm de espesor en su casco de madera, y 10,5 cm en la casamata. Su artillería estaba integrada por cuatro antiguos cañones de bronce de 120 mm y uno de 160. Tenía un único mástil de señales y su dotación la integraban 58 hombres.

El 14 de septiembre 1874 se puso la quilla de aquel aborto flotante, al que se le bautizó con el nombre de *Duque de Tetuán* en honor al título nobiliario del general Leopoldo O'Donnell (1809-1867), presidente del Consejo de Ministros y comandante de las fuerzas españolas durante la guerra hispano-marroquí de 1859-60.

Botada el 7 de abril de 1875, debido a la dificultad y a las demoras del acopio de materiales, su construcción fue extremadamente lenta, siendo esta la

(3) Fueron fabricadas por la firma Forges de MM Pétin et Gaudet (Rive de Gier, Francia).



La *Duque de Tetuán* en Ferrol defendiendo la ría en 1898.

razón por la que no entraría en servicio hasta 1876, bajo el mando del teniente de navío de primera clase José de la Puente y Sedano.

Durante su vida activa recibió los números de identificación 70 en 1876, 91 en 1879 y 73 a partir de 1885.

En 1881 se planteó seriamente el desguace del buque, que infrutilizado e inútil para realizar navegaciones con el resto de la escuadra representaba un gasto inútil para los siempre exiguos presupuestos. Pero tan solo cuatro años después, y debido a la «Crisis de las Carolinas», que pudo poner en peligro no solo nuestra soberanía en aquel perdido archipiélago del Pacífico, sino también el de las Baleares, se habilitó de nuevo el buque en el Arsenal de Ferrol para, llegado el caso, participar en la defensa de nuestras citadas y cercanas islas mediterráneas. Para ello se le hizo un recorrido total a su planta motriz, incorporándole una nueva máquina más potente de 190 caballos que le daban seis nudos de velocidad. Su estética varió ligeramente, alcanzando los 48 metros de eslora, 2,27 de calado y las 703 toneladas de desplazamiento. Su dotación estaría integrada por 60 hombres. Con estas mejoras sería botado el 24 de octubre 1885, si bien y afortunadamente la mediación del Papa evitó su concurso bélico.

Para aprovechar en algo las reformas realizadas en el buque, quedaría asignado a la Escuela Naval Flotante establecida en la fragata *Asturias*, a la que remolcaba cuando aquella cambiaba de fondeadero. Los fondos económicos que demandaban los nuevos planes navales en curso hacían completamente

incompatible el mantenimiento en servicio del buque y, en consecuencia, no es extraño que en el presupuesto para los años 1896-97 se condenara a la batería flotante al desguace, pero de nuevo, un factor coyuntural conseguiría que escapara de su inevitable destino: la guerra con los Estados Unidos.

Y es que, tras la derrota de Cavite, se planteó la posibilidad de que los americanos atacaran las costas españolas, por lo que se elaboró un plan para la defensa de los puertos militares más importantes de la Península que fue aprobado por Real Orden de 27 de junio. En el caso de la ría de Ferrol, se dispuso que dos líneas de minas la cerraran: la primera estaría integrada por doce de estos ingenios del tipo Latimer Clark, y la segunda con cuatro del tipo Mathieson. Ambas estarían comunicadas eléctricamente con la batería flotante que pasaría a quedar adscrita a la brigada y estación torpedista de Ferrol. A retaguardia quedarían el monitor *Puigcerdá* y el torpedero *Ejército*. Por último, y en una serie de bateas, se instalaron tubos lanzatorpedos para ingenios Schwartzkopff con 90 kg de carga explosiva.

A partir del 19 de abril la *Duque de Tetuán* comenzó a embarcar los pertrechos necesarios, y una vez finalizada la tarea puso proa al Segaoño, donde fondearía a la entrada de la ría para establecer las citadas minas que, llegado



Monitores y baterías flotantes. (Acuarela de Rafael Monleón).

el caso y como ya sabemos, debían de ser accionadas desde el buque. Se dispuso además que los faros situados en «Prioriño Chico» y en el castillo de La Palma quedaran apagados.

La derrota de Santiago de Cuba primero y el regreso a aguas metropolitanas de la Escuadra de Reserva después precipitaron el inicio de las conversaciones de paz en París, que difuminaron el peligro de una incursión yanqui, por lo que la *Duque de Tetuán* regresaría al arsenal. El 12 de agosto, día de la firma del armisticio con los americanos, el buque empezaba a ser desguazado para en 1899 desaparecer para siempre de la Lista Oficial de Buques.



BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Nuestra Marina menor acorazada: batería flotante Duque de Tetuán y monitor blindado* Puigcerdá. REVISTA GENERAL DE MARINA, cuaderno de abril de 1999.
- ANÓNIMO: «Nueva batería flotante *Duque de Tetuán*». *La Ilustración Española y Americana*, 1875. Núm. XXXVI, pp. 194-196.
- BLANCO LORENZO, José Luis: *Historia de la Brigada y Estación Torpedista de Ferrol. 1884-1930*. Visión Libros, 2009.
- LLEDÓ CALABUG, J.: *Buques de vapor de la Armada Española*. Aguilar Editores. Madrid, 1997.
- VEGA, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares. Madrid, 1986.

EN TORNO AL MANDO SUPREMO DE LAS FUERZAS ARMADAS EN LA CONSTITUCIÓN DE 1978

Jaime ANTÓN VISCASILLAS
Jurista. Máster en Paz, Seguridad y Defensa
Diplomado en Estudios Avanzados de Derecho Constitucional
Teniente de navío (RV)

Las leyes han de derivarse de la naturaleza de las cosas.

Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).



NA de las funciones regias que mayor relieve y trascendencia ha tenido en la historia política de España es aquella que se define como «el mando supremo de las Fuerzas Armadas». La Constitución de 1978 se refiere a él en su artículo 62 apartado h) al enumerar las facultades o funciones que corresponden al Rey como Jefe del Estado. Pero el análisis jurídico de este precepto constitucional — como todos los que se refieren a la Corona — en modo alguno puede hacerse desde un punto de vista meramente literal y semántico de su texto. Su correcta hermenéutica jurídico-constitucional, aun cuando permite su razonamiento desde diversos parámetros de consideración, debe efectuarse siempre en el marco del «Estado social y democrático de Derecho» que instaura nuestra Norma Suprema (art. 1.1) y que de manera sustancial informa y caracteriza a la monarquía parlamentaria como forma política del Estado español (art. 1.3).

Cuando vamos a conmemorar el XXXIV Aniversario de la Constitución Española de 1978 (1) — hasta ahora la segunda más longeva de nuestra historia constitucional — y al mismo tiempo se van a cumplir 37 años del fructífero reinado de S. M. Don Juan Carlos I — sin duda uno de los monarcas más

(1) Aprobada por las Cortes en sesiones plenarias del Congreso de los Diputados y del Senado celebradas el 31 de octubre de 1978. Fue ratificada por el pueblo español en referendo el 6 de diciembre de 1978, y sancionada y promulgada por S. M. el Rey ante las Cortes el 27 de



Consejo de Defensa Nacional.

carismáticos de la larga gran Historia de España—, tenemos ante nosotros una amplia perspectiva histórica para valorar en toda su magnitud esta interesante función regia de comandancia militar a través del decisivo papel desempeñado —con muchos más aciertos que errores y en todas sus facetas— por quien personifica la «Institución» española por antonomasia.

El marco jurídico-constitucional de la Monarquía: el Rey como Jefe del Estado

La legitimidad democrática (2) que hoy tiene la «Monarquía parlamentaria» desde la promulgación de la vigente Constitución de 1978, sitúa al Rey en

diciembre de 1978. Ha sido dos veces parcialmente reformada (en 1992 y en 2011) por imperativo de la pertenencia de España a la Unión Europea. Y ahora también, a mi juicio y según destacados analistas, se estima necesaria de nuevo su reforma en cuatro frentes: los modelos territorial, institucional, económico y social, que adapten la estructura y organización del Estado, de manera racional, eficiente y eficaz, a la nueva realidad política y económica que vivimos.

(2) Obtenida por votación en las Cortes constituyentes y ratificada por el referendo popular de la Constitución de 1978, es la auténtica legitimidad en que se asienta la Monarquía española actual. Las demás «legitimidades» (la histórica, la dinástica, la de origen de las Leyes Funda-

una posición jurídica diametralmente distinta a la que accedió en 1975 como titular de la Jefatura del Estado, que a partir de aquella fecha está vacía de poderes, aunque, eso sí, llena de contenido simbólico nada desdeñable.

El Rey aparece como titular de un órgano del Estado, la Corona, que está por encima del juego de los diversos poderes clásicos y que ejerce una función arbitral y moderadora de las instituciones. Aparece, además, como políticamente irresponsable, siéndolo en su lugar aquellos órganos o autoridades que hubieren refrendado sus actos. El Rey, por tanto, no es un órgano decisorio de ninguno de los tres poderes del Estado, aunque participa en todos ellos. Básicamente, según el Título II de la Constitución, dedicado íntegramente a la Corona:



- El Rey es el Jefe del Estado, símbolo de su unidad y permanencia, arbitra y modera el funcionamiento regular de las instituciones, asume la más alta representación del Estado español en las relaciones internacionales, especialmente con las naciones de su comunidad histórica, y ejerce las funciones que le atribuyen expresamente la Constitución y las leyes (art. 56.1).
- La persona del Rey es inviolable y no está sujeta a responsabilidad. Sus actos estarán siempre refrendados en la forma establecida en el artículo 64, careciendo de validez sin dicho refrendo, salvo lo dispuesto en el artículo 65.2 (art. 56.3).

mentales e incluso la llamada «legitimidad de ejercicio») pueden añadir contenido histórico a la Monarquía, pero no en sentido estricto legitimidad jurídica constitucional-democrática, pues esta solo la ha obtenido al ser la institución debatida, regulada, votada en Cortes y refrendada por el pueblo español.

- Los actos del Rey serán refrendados por el Presidente del Gobierno y, en su caso, por los Ministros competentes. La propuesta y nombramiento del Presidente del Gobierno y la disolución de las Cámaras serán refrendadas por el Presidente del Congreso (art. 64.1).
- De los actos del Rey serán responsables las personas que los refrenden (art. 64.2).
- El Rey recibe de los Presupuestos del Estado una cantidad global para el sostenimiento de su Familia y Casa, y distribuye libremente la misma (art. 65.1).
- El Rey nombra y releva libremente a los miembros civiles y militares de su Casa (art. 65.2).

Como tal magistratura simbólica e integradora, en nuestra Monarquía parlamentaria, a pesar del amplio catálogo de funciones que se atribuyen al Rey, a los que luego me referiré, este no ostenta ni menos retiene, ninguno de los clásicos poderes estatales:

- El Rey ya no personifica la soberanía nacional, que reside únicamente en el pueblo español (art. 1.2).
- Son los órganos representativos de la soberanía nacional (las Cortes Generales y el Gobierno) y el Poder Judicial quienes ejercen los poderes efectivos.

El artículo 56, que describe la magistratura regia, debe entenderse de acuerdo con la definición global del régimen —Estado social y democrático de Derecho— que expresa el art. 1 del texto constitucional, en el que se proclama que la soberanía nacional reside en el pueblo español, y en el que la Monarquía parlamentaria se configura no ya solo como forma de la jefatura del Estado, sino también como «forma política del Estado» para distinguirla claramente de forma de gobierno. La Monarquía —como apuntó el ilustre político y profesor don Manuel Fraga Iribarne— es más bien una forma de organización política que como coronación de un Estado no está implicada en la «carrera política» normal, sino que preside el juego del relevo pacífico. Esta fue la idea medular que tuvieron las Cortes constituyentes, que situaron jurídicamente a la Monarquía al abrigo de las contingencias políticas, destacando su cualidad primordial de sentido de unidad y permanencia del Estado.

Pero a pesar de no ostentar poder efectivo alguno, el Rey, por el propio carácter excepcional de la Monarquía como institución, tal como señala Torres del Moral (3) (sic), sin embargo, conserva rasgos extraordinarios singularísi-

(3) En *Estudios sobre la Monarquía*. Universidad Nacional de Educación a Distancia. 1.^a Edición, Madrid, agosto de 1995, p. 15.

mos, que lo distinguen de cualquier otro Jefe de Estado, y que suelen ser comunes a los monarcas, con algunas excepciones; entre otros rasgos o particularidades cabe destacar:

- La condición vitalicia y hereditaria del cargo regio (art. 57).
- La excepción del orden sucesorio común (art. 57).
- La excepción del principio general de la responsabilidad de los poderes públicos (art. 56.3); y por excepción, también.
- El propio estatuto jurídico de los demás miembros de la Familia Real, que exceptúa el Derecho común de familia, ya que la Corona no sólo es el Rey, sino también la Familia Real.

Aunque lo importante es que la Corona es, ante todo, un órgano estatal que tiene una extraordinaria influencia política y «autoritas», pero sin poder político efectivo, dada su imprescindible dependencia del refrendo. Por otra parte, las atribuciones o funciones de la Corona son ejercidas por varios órganos del Estado, entre los que el Rey es el más relevante, y por eso se suelen agrupar como facultades del Monarca funciones de los tres poderes clásicos (legislativo, ejecutivo y judicial). Esa atribución convergente en la Corona hace de ella el símbolo de la unidad de los órganos del Estado.

Enumeración particular de las funciones constitucionales del Rey

De acuerdo con el artículo 62 de la Constitución, y con las matizaciones ya expuestas sobre el carácter parlamentario de nuestra Monarquía y el verdadero sentido del ejercicio regio, corresponde particularmente al Rey:

- Sancionar y promulgar las leyes.
- Convocar y disolver las Cortes Generales y convocar elecciones en los términos previstos en la Constitución.
- Convocar a referéndum en los casos previstos en la Constitución.
- Proponer el candidato a presidente del Gobierno y, en su caso, nombrarlo, así como poner fin a sus funciones en los términos previstos en la Constitución.
- Nombrar y separar a los miembros del Gobierno, a propuesta de su Presidente.
- Expedir los decretos acordados en el Consejo de Ministros, conferir los empleos civiles y militares y conceder honores y distinciones con arreglo a las leyes.
- Ser informado de los asuntos de Estado y presidir, a estos efectos, las sesiones del Consejo de Ministros, cuando lo estime oportuno, a petición del presidente del Gobierno.

TEMAS GENERALES

- El mando supremo de las Fuerzas Armadas.
- Ejercer el derecho de gracia con arreglo a la ley, que no podrá autorizar indultos generales.
- El Alto Patronazgo de las Reales Academias.

Por último, conforme al art. 63:

- El Rey acredita a los embajadores y otros representantes diplomáticos. Los representantes extranjeros en España están acreditados ante él.
- Al Rey corresponde manifestar el consentimiento del Estado para obligarse internacionalmente por medio de tratados, de conformidad con la Constitución y las leyes.
- Al Rey corresponde, previa autorización de las Cortes Generales, declarar la guerra y hacer la paz.

Se puede afirmar que todas las funciones constitucionales que corresponden al Rey, se manifiestan a través de «actos debidos», actos tasados, que encuentran su primera y última justificación en torno a la idea de símbolo que tiene la Corona, cuyo titular personifica, por esa razón, la unidad del poder del



El Rey junto a los generales Emilio de la Cierva y Miranda.

Estado cuya jefatura ostenta. En efecto, la primera de las funciones que la Constitución asigna al Rey es la de ejercer la Jefatura del Estado como «símbolo de su unidad y permanencia», que equivale a encarnar la unidad del poder estatal, la unión entre todos sus órganos. Y como símbolo del Estado representa esa unidad.

La facultad o función regia de comandancia militar

Se trata de una facultad tradicional del Rey, algo que ha estado presente desde tiempo inmemorial en la propia esencia de la Monarquía. Históricamente, los reyes siempre ejercieron, antes que cualquier otra cosa, su papel de soldados, de jefes militares, cuyos ejércitos tenían su origen en la propia voluntad regia.

La *Introducción Histórica* que a manera de exposición de motivos o como prólogo establecía la Ley de Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas (4) (Ley 85/1978, de 28 de diciembre) señala que, incluso antes de que existieran ejércitos y armadas permanentes, los reyes sintieron la necesidad de «regular orgánicamente el servicio de sus huestes y tripulaciones y dictaron para ello normas generales que estuvieron fundamentadas en el respeto a la dignidad del hombre, la exaltación de su honor y el reconocimiento de sus derechos individuales. Forjaron así fuertes ejércitos y armadas que alcanzaron las históricas victorias que dieron a España unidad, prestigio y poder, gracias al espíritu que supieron inculcar en esforzados capitanes, marinos y soldados». A reserva del comentario jurídico que a esta ley debe hacerse, es indudable que en la tradición histórica de España, como en la mayor parte de las naciones monárquicas, los reyes tuvieron un poder decisivo en la constitución de los ejércitos. De ahí que en los actuales sistemas políticos constitucionales en los que se mantiene la jefatura regia del Estado y todo lo que esto significa, se haya buscado conciliar la necesaria deferencia al rey como Jefe del Estado y, también, por lo que ahora nos interesa, como jefe supremo de las Fuerzas Armadas, con los imprescindibles requerimientos propios de un Estado social y democrático de derecho.

Por ello, el análisis de la facultad regia de comandancia militar como de las demás funciones que corresponden al rey debe enfocarse desde la teoría constitucional de la separación de poderes y desde la adjetivación de la insti-

(4) Norma jurídica parcialmente derogada, arts. 1 al 4, 6, 10, 14 al 19, 25, 27, 30 al 33, 35 al 48, 51 al 58, 65 al 78, 80 al 83, 85, 86, 88 al 167 y 191, que tienen rango de real decreto según lo previsto en la disposición transitoria duodécima de la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar). Las vigentes Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas fueron aprobadas por el Real Decreto 96/2009, de 6 de febrero (BOE núm. 33, de fecha 7 de febrero de 2009).

tución monárquica como «parlamentaria», que le imprime su esencial carácter simbólico e integrador, configurándose sin poder político efectivo.

El art. 62.h) de la Constitución establece que corresponde al Rey «el mando supremo de las Fuerzas Armadas». Por otra parte, el antiguo art. 2 de las Reales Ordenanzas (ya derogado) afirmaba que «bajo el mando supremo del Rey, las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, están exclusivamente consagradas al servicio de la Patria, quehacer común de los españoles de ayer, hoy y mañana, que se afirma en la voluntad manifiesta de todos».

La atribución al Rey del «mando supremo» supone la subordinación de las Fuerzas Armadas (5) al régimen constitucional, ya que en puridad «el mando» corresponde al Gobierno (art. 97 de la CE). El Rey hace «operativa» su comandancia militar a través del presidente del Gobierno (según la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional) y del ministro de Defensa, y se articula luego en los demás eslabones de la cadena de mando. Como señaló certeramente el exministro de Defensa (6) Federico Trillo-Figueroa, solamente dentro del tríptico Rey, Gobierno y Parlamento, «puede pensarse en un mando efectivo de Su Majestad el Rey sobre las Fuerzas Armadas en caso de agresión material a la Constitución». La única ocasión en que no fue posible conectar ese tríptico fue en los sucesos del 23-F de 1981, en que el Rey, secuestrado el Gobierno y el Congreso de los Diputados, haciendo uso de su «mando supremo» de las Fuerzas Armadas, ordenó la retirada de las tropas sublevadas. Fue una ocasión excepcional, en la que podría argüirse la teoría de los *implied powers* o poderes implícitos, que en el caso del Rey fue un impulso superior y apremiante por el mandato de defender el

(5) El art. 8 de la Constitución atribuye a las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, la misión de «garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional». Asimismo, el punto 2 de este precepto previene que «una ley orgánica regulará las bases de la organización militar conforme a los principios de la presente Constitución», y con estas palabras se encomienda a las Fuerzas Armadas un importantísimo nuevo cometido cual es, desde 1978, defender el ordenamiento constitucional instaurado que sustituyó al sistema institucional de las Leyes Fundamentales del Reino. La misión constitucional que el art. 8 atribuye a las Fuerzas Armadas de defender el ordenamiento constitucional hay que entender que se trata de una defensa de la Constitución en los casos en los que una agresión interna contra el ordenamiento constitucional requiere una intervención armada para hacerle frente. La Constitución contempla en esta circunstancia los casos de rebelión, insurrección interior, intentos de derrocamiento del régimen político establecido por la Constitución, etc. Se trata pues de la defensa de la vigencia material del ordenamiento constitucional: no es una defensa de las normas o de una determinada interpretación de la Constitución, sino de la vigencia misma de la Constitución cuando es atacada en forma violenta, de modo que es precisa la intervención de las Fuerzas Armadas para su defensa, siempre, claro está, bajo la iniciativa y mando del gobierno legítimo.

(6) A la sazón, presidente del Congreso de los Diputados, en *El papel de las Fuerzas Armadas*. Monografía del CESEDEN. Quintas Jornadas de Defensa Nacional, enero 1998.

orden constitucional. Parte de la doctrina entiende que esa atribución a favor del Rey refuerza la importancia de su papel como Jefe del Estado, incluso muy por encima de lo establecido en otras monarquías parlamentarias, al menos desde un punto de vista jurídico-sociológico y no tanto desde un estricto análisis jurídico-positivo.

En la vigente Constitución Española de 1978, la clave de la organización política es el Gobierno, a quien compete la dirección de la política interior y exterior, la Administración civil y militar y la defensa del Estado (art. 97). Por tanto, ese «mando supremo» que ejerce el Rey sobre las Fuerzas Armadas no le confiere de facto ningún poder decisorio (por ser puramente simbólico), y también aquí su función de «capitanía», como en los demás actos regios, está sujeta al preceptivo refrendo, en estos casos, bien del presidente del Gobierno o del ministro de Defensa.

En cuanto a que corresponde al Rey «declarar la guerra y hacer la paz», de acuerdo con el art. 63.3, requiere preceptivamente la previa autorización de las Cortes, por lo que la actuación del monarca se limita a formalizar un acto adoptado por otro órgano, en este caso el que ejerce la representación de la soberanía nacional.

La interpretación sistemática del texto constitucional comporta, en relación con el carácter parlamentario de nuestra Monarquía, que el ejercicio efectivo de la comandancia militar reside en el poder ejecutivo, es decir, en el Gobierno de España, que es el órgano político responsable de la dirección política del Estado, que incluye naturalmente la política de defensa y la política militar (art. 97). Es necesario comprender en este aspecto, como en otros muchos relativos a la Corona, que las facultades del Rey han evolucionado en la historia constitucional desde un inicial reconocimiento de poderes efectivos hasta una delimitación precisa y detallada de funciones tasadas en la época contemporánea actual, entre las que se encuentra la tradicional de comandancia militar. Ejemplo claro de este proceso político fue el paso del sistema previsto en las Leyes Fundamentales del Reino al vigente de la Constitución de 1978, donde el cambio de atribuciones o funciones del Rey como jefe del Estado fue concluyente y determinante.

Desde entonces el Rey ejerce la jefatura suprema de las Fuerzas Armadas con carácter simbólico, representativo y honorífico, aunque su empleo militar de capitán general de los tres ejércitos no sea teóricamente honorífico, sino efectivo. Don Juan Carlos de Borbón y Borbón accedió al trono de España con los poderes que le confirieron las Leyes Fundamentales del Reino (del régimen de Franco), que sí eran realmente efectivos. Es más, incluso es significativo constatar que antes de convertirse «oficialmente» en Rey de España con ocasión de su proclamación solemne ante las Cortes el 22 de noviembre de 1975, Don Juan Carlos asumió el empleo de capitán general de los tres ejércitos desde el mismo día de la muerte del Caudillo, esto es, desde el 20 de noviembre, y como tal figura en los escalafones militares, en los que se signi-

fica claramente la antigüedad de su empleo. Por tanto, antes que Rey, «oficialmente» fue jefe supremo de las Fuerzas Armadas. Y digo «oficialmente» ya que, en puridad, jurídicamente se convirtió en Rey de España desde el mismo instante del óbito de Franco, aunque hasta su proclamación ostentase en su nombre la Jefatura del Estado el Consejo de Regencia, de conformidad con la Ley de Sucesión. Pero aunque este haya sido su origen, no quiere decir, en absoluto, que su actual «mando supremo» sea efectivo, antes al contrario, es como ya señalé meramente simbólico o, como suele decir la doctrina, «eminente». La institución monárquica (7) se transformó de autoritaria en parlamentaria a través de la Ley para la Reforma Política de 1977 (que tenía rango de ley fundamental) y definitivamente con la Constitución de 1978.

La irresponsabilidad del Rey, el necesario acomodo de sus actos a la institución del referendo y, en definitiva, la naturaleza parlamentaria de nuestro régimen político y por tanto también de la Monarquía, refuerzan la tesis mayoritaria de la doctrina conforme a la cual la comandancia regia de las Fuerzas Armadas es puramente simbólica y representativa.

Aunque también es cierto que el Rey, en materia de Defensa, como señala De Vergottini (8), ejerce un «poder de orientación concurrente», que en todo caso hay que interpretar como precisamente eso, orientación, sugerencia o consejo pero que nunca puede ser dirección, ya que esta compete exclusivamente al Gobierno. Esto es así, sencillamente, porque no cabe hacer una excepción en lo relativo a esta facultad regia en relación con las demás funciones constitucionales del Rey, ya que todas tienen un contenido igual o, al menos, similar. La práctica constitucional vigente refleja que los actos del Rey son complejos en el sentido de que precisan de la cooperación de varios órganos para su elaboración y formalización definitiva. En asuntos de Defensa y Fuerzas Armadas, las Cortes Generales, en tanto poder legislativo del Estado, son el órgano legitimado para legislar con carácter exclusivo sobre esta materia (art. 149.1.4.^a), así como para autorizar los tratados de carácter militar (art. 94.1.b). El Gobierno de la Nación, por su parte, dirige la política de defensa y la política militar, desarrolla la legislación militar a través de la potestad reglamentaria y dirige la Administración militar (como parte de la Administración General del Estado) encuadrada en el Ministerio de Defensa. Por tanto, el hipotético margen de actuación del Rey es muy escaso, reduciéndose tan solo a formalizar el acto previamente elaborado por el órgano refrendante, que es el que asume jurídicamente la responsabilidad del mismo.

(7) Teoría de la doble instauración monárquica (autoritaria/ institucional a través de las Leyes Fundamentales del Reino en 1975, y democrática o parlamentaria a través de la Constitución Española de 1978).

(8) En TORRES DEL MORAL, A.: *Principios de Derecho Constitucional Español*. Tomo 2. ATOMO Ediciones, segunda edición, Madrid 1988.



Pascua Militar 2012.

Sin embargo, la influencia del Rey en asuntos de Defensa ha sido muy grande, quizá porque proviene de circunstancias históricas que condicionaron muy notablemente el inicio de su reinado, que ciertamente hicieron necesario un papel activo del Monarca como jefe supremo de las Fuerzas Armadas, al frente de las cuales se ganó —en gran parte y merecidamente—, su prestigio en España y en el mundo. Basta recordar o releer sus mensajes a las FAS tanto en su proclamación ante las Cortes como el específico que dedicó a los Ejércitos tras su jura, los tradicionales de la Pascua Militar y, sobre todo, como ya señalé, su firme actuación ante el intento de golpe de estado el 23 de febrero de 1981 (que bloqueó de facto el funcionamiento constitucional), en que se erigió en auténtico «guardián de la Constitución». Justificada esta última —excepcionalmente— por las circunstancias históricas concretas en que tuvo lugar, aquí sí su capitanía o «mando supremo» militar fue concluyente y decisivo para la defensa del régimen constitucional. Pero en este caso, por encontrarse el Gobierno físicamente secuestrado por los golpistas y por lo tanto sin capacidad de actuación. El Rey actuó de manera autónoma (9), es verdad,

(9) De haber sido secuestrado el 23-F sólo el Congreso de los Diputados y no el Gobierno, la intervención del Rey no hubiera sido posible o, cuando menos, sin la autorización previa del Gobierno, que asumiría su responsabilidad plena.

pero posteriormente —en cuanto fue posible— las decisiones políticas que adoptó fueron refrendadas por el Gobierno, por lo que su juridicidad quedó enteramente a salvo.

No cabe tampoco, en mi opinión, afirmar la existencia de reserva alguna de poder a favor del Rey en situaciones de crisis, toda vez que la propia Constitución previene su solución jurídica a través de la declaración de los estados de alarma, de excepción o de sitio, según proceda, con la correspondiente intervención del Gobierno y de las Cortes (arts. 55 y 116). Ni es legítima una posible actuación autónoma del Rey —porque sus actos carecen de validez sin el refrendo— en situación de crisis como en cualquier otra, ni por supuesto, de las Fuerzas Armadas (10), que también, en cualquier caso, deben adecuarse su actuación a las órdenes del Gobierno, y cuya intervención (de la autoridad militar), tan solo en supuestos de estado de sitio, se hará bajo la dirección de aquel y en la persona que se hubiese designado expresamente.

La única facultad del Rey exenta de la preceptiva obligatoriedad del refrendo es el nombramiento y relevo de los miembros civiles y militares de Su Casa (art. 65.2), que incluye en el ámbito castrense al jefe y demás miembros del llamado tradicionalmente Cuarto Militar de la Casa de S. M. el Rey. Sin embargo, aun en esto, Don Juan Carlos, comprendiendo bien su posición constitucional, ha mantenido la elegante y prudente práctica de someter estos nombramientos al refrendo gubernamental, por tener los mismos una innegable trascendencia política, que supera ampliamente el teórico sentido doméstico de este asunto.

En relación a otras atribuciones del Rey como cabeza de las Fuerzas Armadas, le corresponde, cuando asiste, la Presidencia del Consejo de Defensa Nacional (11) (anteriormente Junta de Defensa Nacional), que es el órgano asesor y consultivo del presidente del Gobierno en materia de defensa. Desde hace ya bastante tiempo participa asimismo en sus reuniones el Príncipe de

(10) El papel constitucional de las Fuerzas Armadas está respaldado, en primer lugar, por el propio principio de disciplina, consustancial en todo ejército. Y también por el principio de legitimidad específica respecto al referente normativo que le trasciende, y que convierte a las Fuerzas Armadas en instrumento al servicio de una organización superior, que no es otra que el Estado o la Nación. Como apuntó igualmente el exministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, «eso es exactamente un ejército moderno de un Estado democrático, una organización armada, disciplinada y al servicio de los fines del Estado, dentro de la organización que para este haya demandado la voluntad popular». Las Fuerzas Armadas han de estar, por tanto, plenamente integradas en el Estado, lo que significa que son una realidad instrumental para el Estado, y no son fines en sí mismos. Consecuencia de este principio es la inequívoca atribución al Gobierno de la dirección de las Fuerzas Armadas por el art. 97 de la Constitución.

(11) Regulado por la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional. El art. 8 define el Consejo como «el órgano colegiado, coordinador, asesor y consultivo del presidente del Gobierno en materia de defensa. A iniciativa del presidente del Gobierno, podrá funcionar en pleno o como consejo ejecutivo». El Real Decreto 1310/2007, de 5 de octubre, regula el régimen de funcionamiento del Consejo de Defensa Nacional.

Asturias, dada su condición de heredero de la Corona. También, lógicamente y como ha sido tradicional en nuestro Derecho histórico, la Constitución atribuye al Rey «conferir los empleos civiles y militares y conceder honores y distinciones con arreglo a las leyes» (art. 62 f); pero, una vez más, solo nominalmente como jefe del Estado porque los decretos y órdenes de nombramientos son acordados en Consejo de Ministros y por el ministro de Defensa, respectivamente, y, por lo tanto, es el Gobierno quien asume su autoría y plena responsabilidad.

En resumen, el mando supremo regio de las Fuerzas Armadas es simbólico y, en consecuencia, no constituye poder alguno directo ni efectivo. Otra cosa es que el Gobierno, por deferencia al Rey, como Jefe del Estado —y capitán general—, pueda participarle los asuntos de Defensa (como de cualquier otro ámbito o naturaleza) a efectos de obtener su parecer al respecto, que en ningún caso tiene carácter vinculante, naturalmente, puesto que el Gobierno no necesita de su confianza para mantenerse. A nadie se nos escapa que, en algunas ocasiones, su consejo puede ser positivo en lo que a asuntos de Estado en general se refiere, dado su amplio conocimiento de las relaciones internacionales y de todos los entresijos de la política nacional, si bien con la matización de que nunca debe implicarse en decisiones que atañen única y exclusivamente al Gobierno. En este sentido, su actuación, su «autoritas», sí tiene verdadera influencia, como señala el profesor Sánchez Agesta, en todo lo que afecta al interés nacional.

El empleo militar de capitán general

De conformidad con el art. 2 de la vigente Ley de la Carrera Militar (12) (titulado «Empleos militares del Rey y del Príncipe de Asturias»), en su punto 1, «el Rey tiene el empleo militar de capitán general del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, máximo rango militar que le corresponde en exclusiva como mando supremo de las Fuerzas Armadas», y por lo que se refiere a su hijo y heredero, S. A. R. Don Felipe de Borbón y Grecia (13) (actualmente teniente coronel y capitán de fragata), el mismo texto legal

(12) Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar (BOE núm. 278, de 20 de noviembre de 2007). Regula el régimen del personal militar profesional y, específicamente, la carrera militar y todos aquellos aspectos que la conforman; la aportación adicional de recursos humanos a las Fuerzas Armadas; y parcialmente también el régimen del personal del Cuerpo de la Guardia Civil en cuanto a la condición militar de sus miembros.

(13) La Disposición Adicional Primera de la Ley de la Carrera Militar (titulada «Carrera militar del Príncipe de Asturias») añade que: «La carrera militar de Su Alteza Real Don Felipe de Borbón, Príncipe de Asturias, se ajusta a un régimen propio y diferenciado regulado mediante real decreto aprobado en Consejo de Ministros, basado en el régimen del personal de las

añade en su punto 2. «El Príncipe de Asturias podrá desarrollar la carrera militar y tener los empleos militares que, mediante real decreto, determine el Gobierno, que queda facultado para establecer un régimen propio y diferenciado teniendo en cuenta las exigencias de su alta representación y su condición de heredero de la Corona de España».

El empleo de capitán general tiene una larga tradición histórica en nuestros ejércitos. Es el máximo empleo de la categoría de oficiales generales que antaño constituía el llamado Estado Mayor General. El título de capitán general se remonta a finales de la Edad Media y albores de la Moderna como un cargo eventual con mando de tropas que en ocasiones también incluía jurisdicción territorial (14). En la Marina de los Austrias hubo asimismo capitanes generales de la mar y de la mar océano. Fue con Felipe V, al establecerse ejércitos permanentes, cuando se instituyó la categoría máxima de capitán general en el Ejército y después en la Armada (15), teniendo además la condición de dignidad militar de particular concesión.

El distintivo tradicional o símbolo del capitán general de los ejércitos españoles es la bengala, un bastón de mando corto de forma cilíndrica, que según algunos historiadores tiene su origen en la antigua Roma para uso exclusivo de sus generales, que lo utilizaban también como instrumento para la transmisión de textos encriptados (enrollados en su interior). En España se recupera la bengala como símbolo de autoridad y distintivo de mando en tiempos de los Reyes Católicos, siendo desde entonces muy dispar la reglamentación del mismo como de los demás tipos de bastones de mando utilizados en los ejércitos. En 1943 se reglamentó de nuevo la bengala como símbolo exclusivo del capitán general. Con motivo del XXV aniversario de su proclamación, S. M. el Rey don Juan Carlos I recibió solemnemente la Bengala con ocasión de la Pascua Militar celebrada el 6 de enero de 2001 —como regalo de las Fuerzas Armadas—, en un modelo especial cuyo diseño incorpora —en sus empuñaduras en oro— las divisas actuales del empleo de capitán general (dos basto-

Fuerzas Armadas y teniendo en cuenta las exigencias de su alta representación y las circunstancias que concurren en su persona como heredero de la Corona de España».

(14) Por ejemplo, el Gran Capitán, don Gonzalo Fernández de Córdoba (1453-1515), fue enviado a Italia en 1494 al frente de un ejército expedicionario como capitán general de Sicilia.

(15) El primer marino nombrado capitán general de la Armada fue Juan José Navarro de Viana, marqués de la Victoria, en tiempos de Carlos III, y el último Juan Bautista Aznar y Cabanas, durante el reinado de Alfonso XIII. Aznar pasaría a la Historia, principalmente, por ser el último presidente del Consejo de Ministros de la Monarquía, ya que lo fue del 14 de febrero al 14 de abril de 1931. En total, ejercieron la dignidad de capitán general de la Armada 36 personas. La II República suprimió los empleos de capitán general y almirante. Después, solo lo fueron el generalísimo Francisco Franco (que lo fue de los tres ejércitos) y el almirante Luis Carrero Blanco, presidente del Gobierno, a título póstumo (1973). S. A. R. Don Juan de Borbón y Battenberg, conde de Barcelona, almirante honorario de la Armada (1978), recibió la dignidad de capitán general en 1992, unos meses antes de su muerte.



Pascua Militar 2012.

nes de mando cruzados y cinco estrellas de cuatro puntas), un escudo compuesto por los emblemas de los tres ejércitos superados por la corona real y los escudos de armas de Castilla, León, Aragón, Navarra y Granada, y también las siguientes fechas sobrepuestas: 22 de noviembre de 1975 y 22 de noviembre de 2000.

Actualmente en el marco del Estado de Derecho —y partiendo del mayor de los respetos hacia la institución monárquica— podemos considerar a S. M. el Rey como el primer «empleado público» del Estado, de carácter fijo/permanente y en continua situación de «servicio activo» (primer administrador, primer magistrado, primer embajador, primer soldado y marino, etc.), cuyo singularísimo cargo o «puesto de trabajo» —el único de carácter hereditario y vitalicio en el sector público— se lo ganó a pulso tras superar una dura «oposición» (la que fue una exigente formación personal, académica y «profesional», impecable trayectoria de servicio público y un sinfín de dificultades políticas hasta y después de su proclamación ante las Cortes). Por su condición precisamente de monarca parlamentario —«funcionario de carrera»—, Jefe del Estado (ejerce la más alta e importante función pública nacional), con

competencias-funciones tasadas constitucionalmente (que nunca son autónomas, como hemos visto), simboliza la unidad del Reino y de los poderes del Estado (legislativo, ejecutivo y judicial; «la justicia emana del pueblo y se administra en nombre del Rey...») y, en consecuencia, encabeza asimismo todos los cuerpos y escalas (16) del personal a su servicio, en particular —por tradición— los escalafones militares.

En definitiva, el Rey es el primer servidor de España, que simboliza nuestra unidad, ostenta la más alta representación del Estado (hacia dentro y hacia fuera) y constituye la magistratura más influyente —equilibradora, simbólica e integradora—, que «reina pero no gobierna». Por último, y esta es también mi opinión personal, los españoles podemos sentirnos orgullosos de nuestro Rey (y por supuesto, también, de nuestra Reina, su gran apoyo), del ejercicio que hace de su función constitucional, de su dedicación y entrega al servicio y de todo lo que representa y simboliza —para el bien de nuestra Patria— la institución que personifica.

(16) El personal funcionario del Estado, civil y militar, se estructura en cuerpos y escalas. Según la doctrina jurídico-administrativa, responde al «sistema cerrado», de carrera o sistema de función pública propiamente dicho. Parte de la base de que el servicio a la Administración exige una formación diferenciada y más completa o diversa de la que proporciona el sistema educativo general y actitudes de más generosidad, espíritu de servicio, creando una disciplina y moral de servicio, que motiva más allá del sistema retributivo. Elementos fundamentales de este sistema son: el estatuto, el cuerpo y la carrera. Un estatuto general que impone a los funcionarios mayores deberes y responsabilidades que al personal privado y, además, otros estatutos particulares en función de las peculiaridades del servicio que cada colectivo de funcionarios tiene encomendados; el cuerpo, que significa que el reclutamiento se hace para ingresar no en un puesto concreto, sino en un colectivo jerarquizado que tiene a su cargo la responsabilidad del funcionamiento de un servicio público, ocupando sucesivamente los empleos que ese cuerpo tiene reservados; y el derecho a «hacer carrera», es decir, a la progresión profesional reglada, derecho al ascenso. Se potencia con la selección a través de pruebas de ingreso (oposición) y, después, a través de cursos de formación en escuelas de funcionarios. Las peculiaridades del personal militar (refuerzo de la disciplina, limitaciones de derechos fundamentales, etc.) suponen, además, la articulación de una jurisdicción específica, la militar.

BIBLIOGRAFÍA

- ALZAGA VILLAAMIL, Óscar: *Comentarios a las Leyes Políticas. Constitución Española de 1978*. Edersa, Madrid 1983.
- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: *Consideraciones jurídico-constitucionales sobre la Bandera y el Escudo de España*. REVISTA GENERAL DE MARINA, cuaderno de abril de 2007.
- ARAGÓN REYES, Manuel: «La Monarquía Parlamentaria», en A. PREDIERI, y E. GARCÍA DE ENTERRÍA: *La Constitución Española de 1978*. Cívitas. Madrid, 1980.
- DE LA CIERVA, Ricardo: Colección *Episodios Históricos de España*. ARC Editores, Madrid, 1996-1997.
- No nos robarán la Historia*. Editorial Fénix, 1.ª Edición. 1995.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, Fernando: *El Ejército Español en el siglo XIX*. Ed. Siglo XXI. Madrid 1978.
- FERRANDO BADÍA, Juan: *Teoría de la instauración monárquica en España*. Instituto de Estudios Políticos. 1975.
- FERNÁNDEZ DE LA MORA, Gonzalo: «La Monarquía Hereditaria». Revista *Razón Española*, núm. 78. 1996.
- HILLERS DE LUQUE, Sigfredo: *Las Fuerzas Armadas y la Constitución de 1978*. Revista General de Legislación y Jurisprudencia, 1983.
- LUCAS VERDÚ, Pablo: *La Corona y la Monarquía Parlamentaria en la Constitución de 1978*. Facultad de Derecho, Universidad Complutense. 1983.
- SÁNCHEZ AGESTA, L.: *Sistema político de la Constitución Española*. Editorial Revista de Derecho Privado, 3.ª Edición, 1987.
- SOLÉ TURA, J., y AJA, E.: *Constituciones y períodos constituyentes en España (1808-1936)*. Siglo XXI Editores, Madrid 1978.
- TORRES DEL MORAL, Antonio: *Constitucionalismo Histórico Español*. Átomo Ediciones, 1991.
- Principios de Derecho Constitucional Español*. Átomo Ed. 2.ª Edición corregida. Madrid 1988. Coordinador: *Estudios sobre la Monarquía*. UNED, 1.ª Edición. 1995.
- El Príncipe de Asturias (su estatuto jurídico)*. Publicaciones del Congreso de los Diputados. Madrid, 1997.
- DE VILALLONGA, José Luis: *El Rey*. Plaza & Janés Editores. 1993.
- Constitución Española de 1978*.
Legislación histórica y actual en materia de Defensa.
Leyes Fundamentales. Boletín Oficial del Estado, Gabinete Jurídico-Administrativo. Octava edición, Madrid, 1971.
- Revista Española de Defensa*, varios números. Ministerio de Defensa.
REVISTA GENERAL DE MARINA, varios números. Ministerio de Defensa.
www.armada.mde.es
www.la-moncloa.es
www.noticias.juridicas.com



Tercer Batallón del TEAR en BDMZEX 01/08.
(Foto: M. Ángel Agulló Aneiros).

AABA, MAXAA NAHAY KALLUUMAYSATO?

Enrique CUBEIRO CABELLO



Dos hijos preguntan a sus padres



ACE algunos años, creo recordar que coincidiendo con su bajada a segunda división, el Atlético de Madrid lanzó una campaña publicitaria para captación de socios que dio mucho que hablar. En uno de los anuncios de televisión, un padre camina junto a su hijo, ambos con andares de abatimiento, ataviados con bufandas y gorros del Atleti. Al fondo, el Vicente Calderón. Todo parece indicar que regresan a casa tras una nueva derrota de su equipo. El hijo mira a su padre y le pregunta: «Papá, ¿por qué somos del Atleti?», y el padre, desconcertado, no sabe qué contestar.

Hafun (Puntlandia). Año 2012. Un padre y un hijo vuelven de la mar. El padre se llama Mohamed. El hijo, Abdalah. Abdalah tiene doce años; es el mayor de cinco hermanos, pero no lleva el nombre de su padre. Ese honor correspondió a otro hermano, el primero de los hijos de Mohamed, que murió ahogado a los tres años de edad, cuando en el año 2004 un tsunami azotó la costa. Van hacia el mercado, caminando descalzos sobre la empinada pista de tierra que comunica la playa con la aldea. Cada uno lleva sobre la espalda un pez espada. El del padre pesa cerca de 80 kilos. El de Abdalah es más pequeño, pero puede que supere los 40. Con un poco de suerte podrán obtener 40.000 *shillings* somalíes por los dos enormes peces. Unos 20 euros. Es lo que han logrado capturar tras tres durísimos días en la mar en un frágil esquife de fibra de vidrio que hacía agua por todas partes, soportando el sol abrasador y el fuerte oleaje producido por el monzón del suroeste.

Mientras avanzan, con las manos y los pies llagados, ven pasar un lustroso 4 x 4 de color blanco. Las gruesas ruedas del vehículo, que pasa a su lado a



(Foto: <http://imgur.com/gallery/d2KSV>).

toda velocidad, levantan una enorme polvareda. A través de los cristales tintados entrevén a sus ocupantes: dos hombres de color, ataviados con gafas de sol y relucientes camisas blancas. Detienen el vehículo algo más allá, a la sombra del edificio que hace de lonja. Un grupo de chiquillos, delgados como palillos, que juegan descalzos con un viejo balón de fútbol, detienen el juego y contemplan la escena. Uno de los chavales lleva una camiseta del Barcelona, con el nombre de Messi a la espalda, que le llega por las rodillas; otro, una del Madrid, de CR7, hecha jirones. Curiosamente, ambos van en el mismo equipo. Los dos hombres se bajan del coche. Llevan pantalones claros, con la raya impecable, y zapatos italianos. El brillo del oro destaca sobre su oscura piel en el cuello y en las muñecas. Hablan a grandes voces y ríen a carcajadas. Se les ve caminar con gran seguridad en sí mismos, sin prestar la menor atención a los que le rodean, que los observan en silencio. Entran en el edificio. Todos saben quiénes son. Mohamed, que también se ha detenido, aún con el pez espada sobre los hombros, conoce muy bien a los dos hombres, que son de su edad. Cuando eran niños, jugaron juntos al fútbol infinidad de veces, descalzos, con un batiburrillo de trapos atados haciendo de balón. Antes se dedicaban a la pesca y eran tan pobres como él. Ahora se dedican a otro negocio. Y está claro que les va muy bien. Son piratas.

Agotado bajo el peso del enorme pez, Abdalah eleva una triste mirada hacia su padre y le dice: *Aaba, maxaa nahay kalluumaysato?* («Papá, ¿por qué somos pescadores?»). Mohamed mira desconcertado a su hijo y no sabe qué contestar.

El origen de la piratería en el Cuerno de África

Desde los años 90, Somalia ha vivido una sangrienta rebelión, la escisión del Estado y una crónica sequía. La hambruna, la total inseguridad y el incesante aumento en los precios de los alimentos y los combustibles obligaron a millones de personas a emigrar y a depender de los programas de asistencia alimentaria.

Somalia es hoy en día uno de los países más pobres del mundo. La renta anual per cápita apenas alcanza los 600 dólares. La esperanza de vida en los hombres es de 48 años. La mitad de la población tiene menos de 15 años: es decir, de cada dos somalíes, uno es un niño. Cerca de un millón y medio de sus nueve millones de habitantes depende completamente de la ayuda humanitaria para subsistir. Solo uno de cada cuatro somalíes sabe leer y escribir. Las fuerzas de seguridad del Estado, tanto en Puntlandia como en la costa norte de Somalia, carecen de medios y el grado de corrupción es muy alto. Una férrea estructura de clanes, subclanes y familias rige la región.

Según la mayoría de las fuentes, la piratería somalí tiene sus raíces en los años 90 en un movimiento de pescadores que decidió unirse para impedir la pesca ilegal y los vertidos tóxicos frente a sus costas. Según esta versión, compañías sin escrúpulos aprovecharon la ausencia de vigilancia gubernamental.



(Foto: <http://enaun.mrecic.gov.ar/content/somaliael-consejo-de-seguridad-autoriz%C3%B3-5700-soldados-m%C3%A1s>).

mental en las costas somalíes, en unos casos para faenar en sus ricos caladeros y en otros para deshacerse de residuos altamente contaminantes.

Inicialmente, los pescadores se dedicaron a hostigar a los intrusos, para expulsarlos de sus aguas. El siguiente paso fue capturar algún pesquero y exigir lo que consideraban una justa compensación por el daño causado antes de liberarlos. Al comprobar que las compañías acababan por pagar estos «tributos», esta forma de actuación comenzó a generalizarse.

Del secuestro de pesqueros se pasó al de todo tipo de buques. Los rescates, inicialmente de varias decenas de miles de dólares, pasaron a ser millonarios. La «industria» pirata dejó de ser exclusiva de los pescadores y se convirtió en un próspero negocio regido por las prácticas típicas del crimen organizado.

La Bolsa de Harardhere

En el año 2009, la noticia saltó a los medios de comunicación: los piratas habían creado una bolsa de inversión especializada en financiar actos de piratería en la ciudad somalí de Harardhere.

Una operación cuesta mucho dinero: hay que disponer de embarcaciones, con potentes motores, armas, combustible, y pagar a los piratas. Un grupo pirata básico requiere una inversión de unos 20.000 dólares, cantidad nada fácil de reunir en un territorio donde una persona subsiste con menos de dos dólares al día.

La Bolsa de Harardhere funciona como cualquier bolsa de inversión. Cualquier persona puede invertir, ya sea en dinero o directamente en armas o cualquier otro material necesario en la piratería. Obtenido el pago del rescate, se reparten los dividendos en función de la cantidad o material invertido. La Bolsa de Harardhere comenzó en el año 2007 financiando a quince grupos de piratas (compañías marítimas, como las llaman los inversores) y solo dos años después ya financiaba a más de 70.

La Bolsa funciona las 24 horas del día y se ha convertido en el centro neurálgico de Harardhere. Como para los apostantes en las carreras de caballos, la información es fundamental a la hora de invertir. Los corredores conocen mejor que nadie la capacidad de cada una de las «compañías» que «cotizan»: la experiencia de su líder, la habilidad de sus «trepadores», de qué medios dispone (fundamentalmente, armamento y embarcaciones). Normalmente, se mantienen en contacto con los grupos piratas por teléfono satélite, uno de los equipos que constituyen parte fundamental del pertrechado de todo grupo que se precie, y son los primeros en conocer si la «compañía» ha tenido éxito, si ha tenido bajas o si sus miembros han sido capturados. En este último caso, los «accionistas» pierden toda su inversión. Según la fraseología bancaria que conocemos, se trata de una inversión de muy alta rentabilidad y muy alto riesgo. Al ser el centro de toda la información, es a la bolsa a donde

acuden las atribuladas esposas, padres o hermanos a buscar noticias de los que se han hecho a la mar con alguno de los grupos.

La aparición de la Bolsa de Harardhere coincide, e indudablemente tiene mucho que ver, con el enorme salto cuantitativo y cualitativo que experimenta la piratería somalí a partir de 2008 y que obliga a la comunidad internacional a actuar urgentemente. En ese año, el número de ataques supera el centenar, con un porcentaje de éxito cercano al 50 por 100, y ya no se circunscriben al golfo de Adén o a las inmediaciones de costa; algunos tienen lugar a más de mil millas de Somalia y el radio de acción de los piratas se incrementa año tras año, a medida que aumenta su capacidad logística. Los buques mercantes secuestrados se acumulan por decenas en los fondeaderos de la costa somalí y el dinero entra a raudales a través de los rescates millonarios.

Por algún barco se llegan a cobrar más de 20 millones de dólares de rescate, como en el caso del petrolero saudí *Sirius Star*, capturado con un cargamento de más de 100 millones de dólares en barriles de crudo y por el que se cree que se pagaron 25 millones.

Los beneficios de los rescates se reparten, según porcentajes establecidos, entre piratas, jefes e inversores, y alrededor de una quinta parte se reserva para la financiación de futuras misiones. Para garantizar su inmunidad, parece que los piratas destinan un porcentaje importante a sobornar a oficiales corruptos del gobierno.

El estilo de vida pirata

En las grandes ciudades, como Mogadiscio, los piratas no son bien vistos y no gozan de la misma inmunidad que en las pequeñas aldeas de la costa. Por este motivo, los piratas tienden a quedarse en las pequeñas poblaciones, cuyo estilo de vida se ha visto afectado enormemente.

Harardhere, situada unos 400 kilómetros al noreste de Mogadiscio, era hasta hace poco un pequeño y pobre pueblo de pescadores. Hoy es el paradigma de la población pirata.

Como si se tratara de cantantes de rock, los piratas gozan del estatus de *celebrities* locales. Pagan en metálico, visten ropa de marca, consumen grandes cantidades de *khat*, lucen relojes de oro y todo tipo de joyas, presumen de sus coches de lujo, de sus residencias palaciegas y de sus teléfonos móviles de última generación, rivalizan en la organización de las más extravagantes fiestas y contraen matrimonio con las mujeres más hermosas. Harardhere se ha convertido en una ciudad bulliciosa en la que los piratas, que gastan su dinero rápidamente y con ostentación, son los mejores clientes de todos los comerciantes de la región, originando una inflación galopante.

En un territorio completamente abatido por la guerra y la sequía, puede entenderse el arrollador efecto llamada que este estilo de vida tiene entre la

juventud. En el año 2005, se calculaba en torno al centenar el número de piratas en Puntlandia. Hoy, esa cifra se ha multiplicado por veinte y continúa creciendo sin freno.

Clanes, tradiciones y religión comienzan a significar muy poco para los jóvenes, cegados por el lujo y la fama, impregnando todo de una creciente degradación moral que no parece tener fin.

El coste de la piratería somalí

Según fuentes de Naciones Unidas, la piratería costó a la economía mundial unos 7.000 millones de dólares en 2011. Esa cantidad procedía del coste de las operaciones militares, de los equipamientos y guardias armados para proteger a los buques mercantes, del incremento de combustible, derivado de la mayor velocidad a la que los buques surcan el Índico y de alargamiento de las rutas para evitar la costa somalí, de incremento de los costes de los seguros y, en menor medida, aunque no despreciable, del pago de los rescates de los barcos pirateados y sus tripulaciones: unos 200 millones.



(Foto: archivo BAC *Patño*).



Trozo de registro del BAC *Patiño* en la Operación ATALANTA. (Foto: www.armada.mde.es).

Aproximadamente, el 80 por 100 de los gastos está siendo sufragado por la industria marítima, y el resto por los gobiernos. Parece una cifra muy importante. Cuando uno habla de miles de millones, pierde la referencia. Según conozco mientras escribo este artículo, el «agujero» de Bankia ronda los 20.000 millones de euros; unas cuatro veces el coste de la piratería a escala mundial.

El momento actual

En los tres primeros años de lucha contra la piratería, la acción de las diversas fuerzas que operan en el Índico solo fue capaz de mantener las cosas como estaban, lo que no fue poco a la vista del crecimiento casi exponencial que las cifras de ataques y buques pirateados habían experimentado en los años precedentes.

Sin embargo, a partir del año 2011 se observa una sensible disminución de la actividad pirata pero, sobre todo, una muy fuerte bajada del índice de éxito de los ataques: si a principio de 2008 uno de cada dos ataques se saldaba con éxito para los piratas, a finales del 2011 el ratio es de uno por cada ocho.

¿A qué se debe ese punto de inflexión? Aunque hay otros factores que también han contribuido, hay uno que destaca por encima de todos los demás: la protección de los mercantes. Prácticamente todas las navieras occidentales han aplicado medidas de protección a sus buques: ciudadelas, alambradas de espino, mangueras. Pero el dato más relevante es que, hasta la fecha, ningún buque con equipo de seguridad a bordo ha sido pirateado. Esto ha animado a la mayoría de las naciones a autorizar el embarque de equipos armados de seguridad privada en los buques de su pabellón, como es el caso de España, o a proporcionar equipos militares durante el tránsito por la zona de riesgo, como hace Holanda.

Esto también ha facilitado la tarea a las fuerzas contra la piratería. Hasta hace poco, las fuerzas militares apenas podía hacer nada para defender a un mercante que estaba siendo atacado, a menos que este se encontrara muy cerca de alguna unidad naval. Los ataques apenas duran unos minutos y una vez un pirata a bordo del mercante, poco queda por hacer. Sin embargo, cuando un equipo de seguridad rechaza un ataque, es mucho más fácil para las unidades militares localizar y detener a los piratas. Por tal motivo, a pesar de la reducción de la actividad pirata, el número de neutralizaciones sigue aumentando.

Se estima que entre mil y dos mil piratas están actualmente en prisión, la mayoría de ellos en países de la zona, como Kenia, Seychelles y la propia Puntlandia.

¿Significa esto que el final de la piratería está cerca?

El final de la piratería

En el mes de febrero, en el CIC del *Patiño* visionábamos unas imágenes de vídeo grabadas por el helicóptero *Morsa 01* en su vuelo de exploración de la tarde. En el centro de la pantalla, cuatro hombres en un esquife trataban de subir a bordo un enorme tiburón. El pez movía agresivamente su cola, con su cabeza apoyada en la borda del esquife. Mientras dos de los hombres agarraban fuertemente el sedal, los otros dos golpeaban una y otra vez la cabeza del tiburón con lo que parecían ser barras metálicas.

En la actualidad, la pesca es la única actividad legal posible para la mayor parte de los habitantes de la franja costera de Puntlandia y del norte de Somalia. Comparada con la pesca de tiburones a palos, la piratería no parece tan peligrosa. Como pescador, uno puede tener la suerte de lograr una buena captura con la que una familia puede subsistir unas semanas. Un golpe de fortuna supone para un pirata no tener que volver a trabajar jamás.

Mientras esto siga así, la piratería no puede tener fin. Por cada pirata detenido hay diez jóvenes somalíes dispuestos a ocupar su sitio, seducidos por su nivel de vida y el atractivo del dinero rápido, que no fácil. Cada barco

pirateado supone una inyección de millones de dólares: nuevo armamento, más embarcaciones, motores fueraborda, GPS, teléfonos satélite. El promedio de los rescates se incrementa en unos dos millones de dólares cada año. Hoy está cerca de los nueve.

Los piratas han demostrado una constante capacidad de adaptación y explotan cada uno de los puntos débiles de las fuerzas contra la piratería. Ya no hay lugar en el Índico occidental por el cual los 25.000 mercantes que cada año surcan sus aguas puedan navegar tranquilos. El momento en el que los piratas tengan acceso a equipos de visión nocturna no parece estar ya lejos. Y aunque el embarque de equipos de seguridad a bordo de los mercantes ha disminuido considerablemente el índice de éxito de los piratas, en mi opinión, hay piratería para mucho tiempo.

Y es que la solución a la piratería no está en la mar. Está en tierra. Mientras no existan otras alternativas, la máxima aspiración para un joven somalí será ser pirata. Pero para que existan esas alternativas es necesario que primero se alcance una cierta estabilidad política y social, que se creen infraestructuras, que mejore la educación, la sanidad. Mucho tiempo. Mucho dinero.

La Unión Europea ha entendido esto desde el principio y la acción militar es solo una de las facetas del *comprehensive approach* con el que trata de abordar el problema de Somalia. Como defendía el COMEUNAVFOR durante el Media Day de la EUNAVFOR (Mombasa, 15 de marzo de 2012), las fuerzas militares están tan solo combatiendo los síntomas. Sin embargo, es fácil entender que, para ser efectiva, esa aproximación global al problema requiere unos recursos enormes, que resultan del todo inalcanzables cuando muchos de los miembros de la Unión atraviesan una de las más profundas crisis económicas de las últimas décadas.

Recientes estudios realizados a través de imágenes satélite demuestran que la piratería está actuando como fuerte motor de la economía en las poblaciones de la costa de Somalia. Se observan cada vez nuevos edificios, más vehículos, calles asfaltadas, columnas de humo, antenas de televisión. Al parecer, los distritos reciben un porcentaje de cada rescate y este se destina al mantenimiento de la precaria infraestructura pública, incluyendo hospitales y escuelas. Los piratas retirados se construyen lujosas mansiones y financian a grupos piratas, pero también crean negocios legales y puestos de trabajo. Resultaría irónico que el embrión de la infraestructura y la estabilidad necesaria para acabar con la piratería acabara procediendo del pago de los rescates.

Quién sabe, quizás el destino de moda para los recién casados en el año 2050 sea alguno de los lujosos *resorts* de la *pirate coast* en el Cuerno de África.

Epílogo

Mohammed camina contento. Abdul, uno de los piratas, le ha comprado los dos peces por cincuenta dólares. Y le ha pagado con moneda americana: diez billetes nuevos de cinco dólares que ha extraído de un grueso fajo. Los piratas son buenos clientes. No regatean y nunca llevan encima sucios *shillings*. Abdalah marcha en silencio al lado de su padre. En su rostro se lee una fuerte determinación. Está decidido: en cuanto cumpla quince años, se irá de casa y se hará pirata.



BIBLIOGRAFÍA

- Counter-piracy in Somalia for beginners*. EUNAVFOR. Presentación sin clasificar.
- DÍAZ VILLANUEVA, Fernando: *Los piratas de Somalia cotizan en Bolsa*. Libertad Digital, 3 de diciembre de 2009.
- Somali piracy*. Artículo de Wikipedia.
- Somalia*. Artículo de Wikipedia.
- Puntland*. Artículo de Wikipedia.
- «Vigilantes del Índico». *Revista Española de Defensa*. Mayo 2012.
- Intervención del Alto Comisionado de la Unión Europea para el Cuerno de África. EUNAVFOR Media Day. Mombasa, 15 de marzo de 2012.
- Intervención del contralmirante Manso Revilla (COMEUNAVFOR). EUNAVFOR Media Day. Mombasa, 15 de marzo de 2012.
- Babylon translator on-line*.



CRITERIOS DE ESTABILIDAD EN AVERÍAS EN BUQUES DE GUERRA

Rodrigo PÉREZ FERNÁNDEZ
Doctor ingeniero naval

José María RIOLA RODRÍGUEZ
Doctor ingeniero naval



AY un conocido y sorprendente vídeo en Internet, que se puede encontrar con palabras como «camión, grúa o muelle», en el que se ven unas repetitivas escenas en un muelle de un pueblín portugués con una secuencia más o menos como sigue: en la primera escena se observa un camión-grúa al borde del muelle intentando sacar una furgoneta que se había caído al agua; ¿demasiado *vinho verde*? A lo que íbamos, en mitad del izado, cuando la furgoneta tenía toda su carrocería al aire, el camión-grúa se inclina hacia su costado y también cae al mar sobre el casi salvado vehículo.

Esto no sería especialmente impactante si no fuera porque el vídeo continúa con una segunda escena en la que se ve otro camión-grúa de mayor porte en el mismo sitio, que tras sacar la furgoneta se pone a izar al camión-grúa anterior. En el vídeo puede apreciarse cómo después del primer desastre ya no había nadie del pueblo que se perdiese el curioso rescate. De nuevo, va todo bien hasta el momento en que el primer camión-grúa, con casi toda su carrocería fuera del agua, dejándose izar lentamente por la grúa del camión más grande al borde del muelle, y como si hubiera una atracción fatal, también se inclina hacia su costado y cae al mar encima del que estaba levantando. Aunque en la primera escena había, entre la docena de presentes, una sensación de susto generalizado, tras esta segunda ya se oyen bastantes risas. Aunque parezca increíble, esto se repite con otras grúas mayores, y así hasta cuatro veces. Eso sí, en cada nueva escena se ve una cantidad mayor de mirones en el muelle, que ya en la última secuencia está totalmente lleno y las risas son más que estruendosas.

Me comentaron unos amigos lisboetas que se acercaron a ver el espectáculo que a su lado en el muelle *um velho marinheiro* al uso del lugar después del estropicio gritaba enfadado: *¡Como as outras vezes, não tiveram em conta a água de dentro!* Ese sentido común del pescador, que entendía que la grúa no solo debía tener fuerza para levantar los camiones hundidos, sino además el agua que llevaban dentro, es la clave de este artículo.

Estado del arte

Russell Grenfell cuenta en su libro *The Bismarck Episode* que un torpedo del *Rodney* y otros dos del *Dorsetshire* hicieron blanco en el *Bismarck*, buque insignia de la Armada alemana. Este acorazado, tecnológicamente superior a sus contemporáneos, a pesar de sus averías continuaba a flote hasta que se fue escorando sobre su costado de babor, dio la vuelta y con quilla al cielo se fue hundiendo silenciosamente en la mar. Todo había concluido, el poderoso navío alemán acababa de sucumbir después de batirse valerosamente. Solo quedaban del *Bismarck* algunas cabezas entre las alborotadas olas, mientras el crucero *Dorsetshire* y el cazatorpedero *Maorí* terminaban de recoger a los 110 supervivientes. La caza del *Bismarck* fue una de las más laboriosas que registra la historia naval y en la cual la estabilidad en averías formó parte esencial. A lo largo de la historia existen múltiples incidentes que escalonadamente nos han llevado a un progresivo conocimiento en el área de estabilidad. De hecho, la estricta normativa actual ha permitido que no se disparase el número de víctimas en los casos de ataques sufridos durante las últimas décadas, como los casos de las fragatas *USS Stark* o *USS Cole*.

Las armadas de todos los países procuran alcanzar un equilibrio entre la operatividad y la protección de la tripulación ante un posible daño en el casco

Reproducción del *Bismarck*.

y la superestructura del buque, garantizándose que todas las acciones sean acometidas con un aceptable nivel de seguridad, que está siendo equivalente, cada vez más, a los buques construidos bajo legislación civil. Las armadas están recurriendo a las Sociedades de Clasificación (SS. CC.), cuyos reglamentos para los buques mercantes están fijados dentro de la Organización Marítima Internacional (IMO) y particularmente en la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), cuya primera versión fue aprobada en 1914 cuando las principales naciones marítimas se reunieron para elaborar un reglamento internacional a raíz del hundimiento del RMS *Titanic*. Pero este convenio no es siempre apropiado para aplicarlo a la generalidad de los buques de guerra, pues sus misiones demandan soluciones de diseño y operación que no siempre son compatibles con la filosofía SOLAS.

La estabilidad en averías es un tema fundamental para la conservación de cualquier buque: cuanto más tiempo permanezca a flote, más eficaz será la evacuación y, en su caso, las operaciones de búsqueda y rescate. Lo más peligroso para los buques de carga rodada, y sus homólogos militares es el efecto de una acumulación importante de agua en su interior. Los cálculos han puesto de manifiesto que el francobordo residual del buque y la altura de las olas en una zona específica influyen de forma muy significativa en la cantidad de agua que puede acumularse tras una avería por colisión o por el impacto de un arma. Esta avería puede considerarse como una inundación producida por una vía de agua en el costado, en el fondo o una entrada de agua a través de



Hundimiento del acorazado USS *Arizona* en la batalla de Pearl Harbor.

una cubierta. Cuando se inunda un compartimento se produce una pérdida de flotabilidad, acompañada de una variación de asiento y de una escora que modifican las alturas metacéntricas transversal y longitudinal, provocando una nueva flotación de equilibrio. Además, hay que considerar el estado de la mar en el momento de la avería, pues puede incrementar la entrada dinámica de agua por encima de esa flotación de equilibrio con la consiguiente pérdida de estabilidad. Como consecuencia de ello, a la hora de realizar los cálculos de estabilidad después de averías es necesario incluir una cierta cantidad de agua en la cubierta principal, en la de garaje o hangar, además de la inundación de los compartimentos considerados dentro de las averías convencionales.

Existen diferentes normativas de estabilidad después de averías, cuyos criterios son los más utilizados en la actualidad, tanto en el campo militar como en el civil. Las principales son la *Design Data Sheet* (DDS) americana, el *Naval Ship Code* (NSC) promulgado por la OTAN, y dentro del SOLAS, el Acuerdo de Estocolmo, en donde se considera el agua en cubierta.

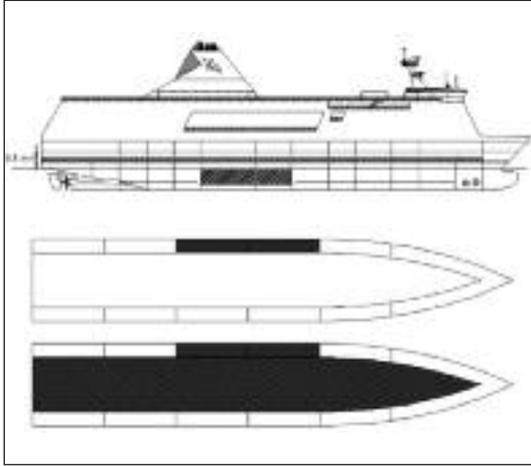
SOLAS

De todas las convenciones internacionales sobre seguridad en la mar, la más importante es el SOLAS. Es una de las más antiguas, habiéndose adoptado su primera versión en Londres en 1914, e incluye capítulos sobre seguridad de la navegación, construcción, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios. El periodo comprendido entre finales del siglo XIX y principios del XX fue el de mayor auge en el transporte de pasajeros por mar, ya que no existían aviones y todavía tenía lugar la gran emigración de Europa a América. Sirva como dato que el número de víctimas anuales en los accidentes sufridos solamente por buques británicos se situaba cercano al millar. Pero el suceso que condujo a la convocatoria de la Conferencia Internacional de Seguridad Marítima fue el hundimiento del trasatlántico RMS *Titanic* durante su viaje inaugural en abril de 1912, en el que más de mil quinientas personas perecieron; el desastre planteó tantos interrogantes acerca de las normas de seguridad vigentes que el Reino Unido propuso la celebración de una audiencia internacional para elaborar nuevos reglamentos. A la reunión asistieron representantes de trece países, y el SOLAS, fruto de la misma, fue adoptado el 20 de enero de 1914. En 1929 se celebró otro encuentro en Londres donde se adoptó un nuevo SOLAS, que incluía varias reglas nuevas que entraron en vigor en 1933. En 1948 se aprobó un tercer SOLAS, considerablemente más detallado, con un ámbito que abarcaba una enorme gama de barcos e introducía mejoras importantes en cuestiones como la compartimentación estanca, normas de estabilidad, mantenimiento de servicios esenciales de emergencia y protección contra incendios, incluyendo tres métodos de compartimentado por medio de mamparos resistentes al fuego y troncos para proteger las escaleras principales. La siguiente conferencia de seguridad marítima, en 1974, también se celebró en Londres con la asistencia de representantes de 71 países.

En lo concerniente a este artículo, el apartado fundamental es el Capítulo II-1, que estipula que la división de los buques en compartimentos estancos ha de estar concebida de modo que después de una supuesta avería por colisión en el casco, el barco permanezca a flote. Así, se hace hincapié en las prescripciones relativas a la integridad de estanquidad, a la disposición del circuito de achique y al grado de compartimentación, medido por la distancia máxima permisible entre dos mamparos adyacentes en función de la eslora del buque y el servicio para el que esté destinado. El grado exigente de compartimentado se aplica a los buques de mayor eslora destinados principalmente al transporte de pasajeros.

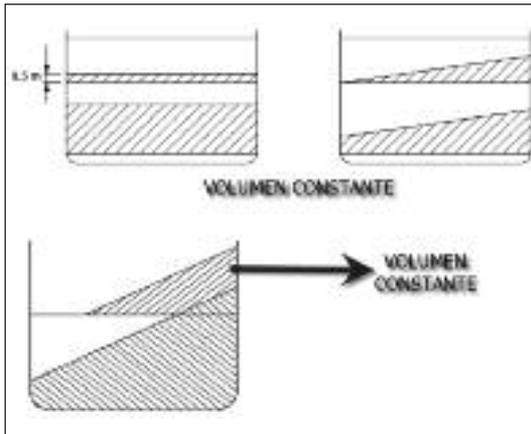
A principios de 1978, la OMI aprobó importantes modificaciones al SOLAS, así como al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación, MARPOL de 1973.

En diciembre de 1994, se llevó a cabo un encuentro para examinar las propuestas de un panel de expertos de la OMI a raíz del siniestro del MV *Estonia*, en el que perdieron la vida más de 850 personas. El MV *Estonia*, al



Ejemplo de avería por colisión con dos compartimentos inundados más el agua sobre cubierta.

te para el cálculo de la curva de brazos adrizantes GZ después de la avería, como se ve en la figura siguiente.



Método de volumen constante.

igual que el MS *Herald of Free Enterprise* siete años antes, se hundió debido a que se había acumulado tanta agua en las cubiertas de carga que resultó afectada su estabilidad. El panel de expertos propuso que a la exigencia de la estabilidad con uno o dos compartimentos inundados debería añadirse la de cierta cantidad de agua en las cubiertas en función de la altura significativa de la ola, según la mar en la que navega y del francobordo residual después de la avería por colisión. En este criterio, el volumen de agua en las cubiertas se mantiene constante

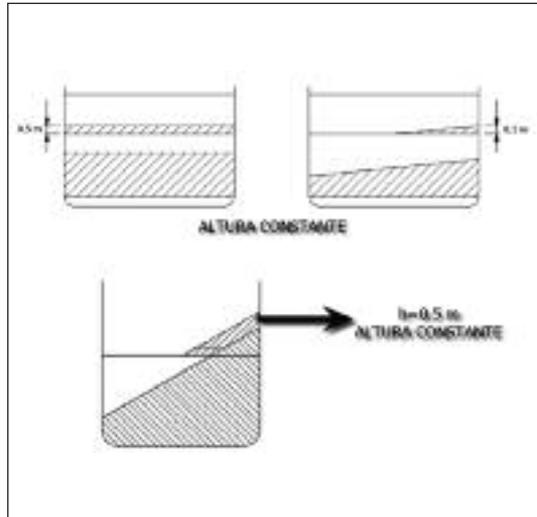
Como esta hipótesis es muy onerosa para el cumplimiento de los requisitos de estabilidad, se aprobó el Acuerdo de Estocolmo, que mantiene constante la altura de agua sobre las cubiertas en el costado del garaje, con lo que el volumen disminuye a medida que el ángulo va cambiando, como se aprecia en la figura de la página siguiente. Este acuerdo es de obligado cumplimiento en las aguas de los países pertenecientes a la Unión Europea, desde Finisterre hacia el norte.

Design Data Sheet (DDS)

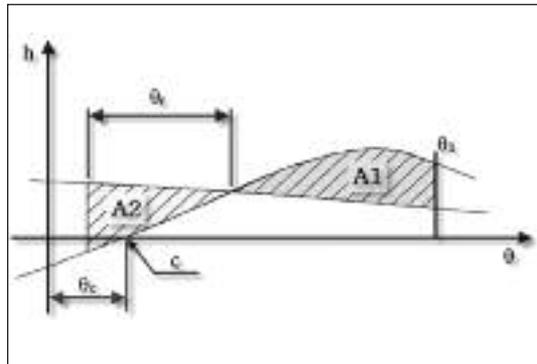
En nuestra Armada, el criterio para evaluar la estabilidad después de averías se lleva a cabo de acuerdo a la DDS 079-1 americana, y se esquematiza

en la figura inferior. Una reducción del brazo adrizante igual a $0.05 \cdot \cos\theta$ está incluida en la curva para tener en cuenta la inundación asimétrica desconocida o el movimiento transversal producido por desplazamientos o pérdidas de peso. La curva del brazo escorante debida al viento de costado se calcula con el mismo método usado para modelar la estabilidad intacta, pero considerando una velocidad del viento entre 32 y 33 nudos. La estabilidad después de averías se considera satisfactoria si el ángulo de equilibrio estático de la escora, θ_c , el punto C de la figura siguiente, sin efectos del balance debido al viento, no excede de 15 grados.

La estabilidad dinámica disponible para contrarrestar las fuerzas de escora provocadas por la mar gruesa en combinación con el viento de costado es una medida de la adecuación de la estabilidad después de averías. El ángulo límite θ_l de la curva del brazo adrizante es 45° , o el que se produzca con inundaciones sin restricciones si es menor; θ_r es el ángulo esperado de balance por un viento y un estado de la mar asumidos, y debe ser verificado por la experiencia o mediante un modelo a escala. El criterio se cumple si la reserva de estabilidad dinámica A_1 no es menor que $1.4 \cdot A_2$, donde A_2 se extiende desde θ_r hacia barlovento. Para el ingeniero naval es suficiente comprobar que su diseño cumple el requerimiento de estabilidad después de averías que contempla su Armada. En la siguiente tabla se muestran los utilizados por la británica y la estadounidense.



Método de altura constante.

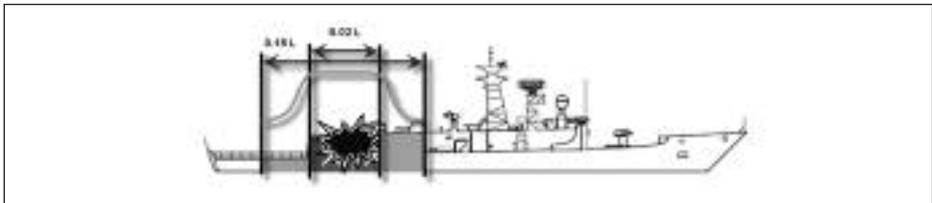


Criterio de estabilidad después de averías según la DDS 079.

Criterio	Armada Real Británica NES 109		Armada estadounidense DDS 079	
	Eslora de avería	$L_{WL} < 30 (m)$	Un compartimento	$L_{WL} < 30.48 (m)$
$30(m) < L_{WL} < 92(m)$		Dos compartimentos de al menos seis metros	$30.48 (m) < L_{WL} < 91.44 (m)$	Dos compartimentos de al menos seis metros
$92 (m) < L_{WL}$		Máx. $\{15 \% L_{WL}$ ó $21 (m)\}$	$91.44 (m) < L_{WL}$	$15 \% L_{WL}$
Permeabilidad	Espacio estanco	97 %	Espacio estanco	95 %
	Acomodación	95 %	Acomodación	95 %
	Maquinaria	85 %	Maquinaria	85 % - 95 %
	Gambuzas	60 %	Gambuzas	60 % - 95 %
GZ en C	60 % de $GZ_{m\acute{a}x}$		—	
Área A_1	$> 1.4 \cdot A_2$		$> 1.4 \cdot A_2$	
GM Longitudinal	> 0		—	
Flotabilidad	Trimado longitudinal menor que el requerido a causa del hundimiento		Tres en línea de margen	

Criterio de estabilidad después de averías para buques de guerra según las armadas norteamericana y británica.

Los rangos de los posibles daños de buques de guerra pueden ser el resultado de análisis de datos reales o fórmulas empíricas que utilizan longitudes de daños definidos en reglamentos deterministas.



Perfil de la extensión del daño en un buque militar.

Naval Ship Code (NSC)

En julio de 2003, el *Nato Naval Group 6*, actualmente *Maritime Capability Group (MCG-6)*, creó un equipo de especialistas e invitó a participar a todos los países de la OTAN, *Partners for Peace* y *SS.CC.*, con objeto de promover la colaboración de la OTAN con las *SS. CC.* para la elaboración del NSC, coloquialmente conocido como *Naval SOLAS*. El objetivo fue establecer un marco dentro del cual las Armadas se coordinasen con las *SS. CC.* e iniciasen el desarrollo de un NSC que proporcionase un equivalente al *SOLAS*.

El NSC o *ANEP-77 (Allied Naval Engineering Publication)* debe ser el referente en materia de seguridad para construir y operar los buques de guerra, del mismo modo que el *SOLAS* o las resoluciones de la OMI lo son para los buques mercantes. El NSC, a diferencia del conjunto de los estándares actuales, no es determinístico, sino que adopta la metodología denominada *Goal Based Standards (GBS, estándares basados en objetivos)*.

Esta metodología, que ya ha sido empleada por la IMO para la elaboración de parte de sus normas, se caracteriza por definir qué debe cumplirse por encima de cómo hacerlo. En un contexto como el actual, en el que surgen nuevos tipos de buques para hacer frente a nuevas amenazas, como el *Litoral Combat Ship*, los estándares basados en objetivos facilitan la adopción de soluciones innovadoras siempre que cumplan con los objetivos fijados por el reglamento.

Para desarrollar el NSC se ha adoptado una estructura, tal como se muestra en la figura de la página siguiente. En el nivel cero, encomendado al equipo de especialistas, se fijan los principios generales y el objetivo global. Uno de sus motivos es el de poder aplicar normas civiles a los buques de guerra, en especial las resoluciones IMO. No es frecuente que estas resoluciones establezcan un objetivo claro según la metodología GBS, por lo que el primer paso para definir los objetivos de cada uno de los capítulos en que se divide el NSC es asignar un objetivo a la norma civil, analizando semejanzas y diferencias con los buques de guerra. Los aspectos relacionados con la flotabilidad,



Ejemplo visible de la extensión del daño en el USS Stark.



Enfoque basado en el objetivo para desarrollar el NSC.

estabilidad y maniobrabilidad del buque son considerados en el segundo capítulo del anexo al SOLAS. Un objetivo para este apartado podría ser: «el buque debe flotar adrizado en todas las condiciones de carga, debe tener suficiente reserva de estabilidad después de las averías previsibles y la cámara de máquinas debe estar especialmente protegida contra la inundación». Además de las cualidades deseables en cualquier buque, al de guerra se le exige que tenga capacidad de soportar averías de extensión mayor y ser capaz de mantenerse para seguir combatiendo. De este modo, el objetivo del capítulo tercero del NSC queda redactado de la siguiente forma: «las características de flotabilidad, francobordo, estabilidad y subdivisión serán proyectadas, construidas y mantenidas para proporcionar la adecuada reserva de estabilidad, permitir que las dotaciones desarrollen su trabajo sin impedimento, proporcionar una adecuada estabilidad para evitar el vuelco y evitar ángulos de escora que impidan el adecuado funcionamiento de los medios de salvamento y proteger a las personas embarcadas y a los equipos esenciales ante las averías y emergencias previsibles hasta que la última persona alcance un lugar seguro o cese la emergencia».

Para facilitar la aplicación del NSC y la consecución de los objetivos generales definidos se confeccionó una guía explicativa: *The guide to NSC*. Como ejemplos de esta normativa, incluye la obligatoriedad del estudio de las explo-

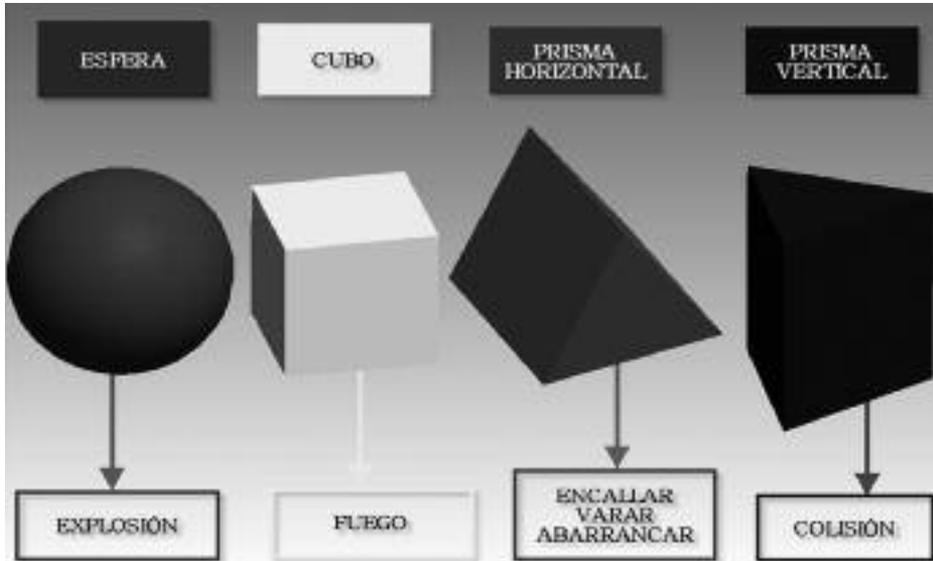
siones internas considerando un daño de forma esférica, la avería provocada por una vía de agua abierta en el doble fondo debido a una varada o el estudio de una serie de fenómenos hidrodinámicos, como la excitación dinámica o *broaching*. Nuestra Armada participó, con un ingeniero, en la elaboración de este capítulo tercero junto con especialistas de Australia, Canadá, Holanda e Italia.

Como el NSC sirve para brindar un nivel de seguridad adecuado a la función del buque, es necesario definir el grado de supervivencia de manera que pueda ser tenida en cuenta en la aplicación de todos sus capítulos. Así, como ejemplo del nivel de requisitos del NSC *the ship shall be capable of sustaining damage of limited extent on the outer bottom with function of critical systems being maintained and being recovered to full operational capability with basic recovery operations*. Otros ejemplos basados en la definición de las categorías se muestran en la siguiente tabla.

Escenario	Alcance de los daños	Ubicación de los daños	Grado de vulnerabilidad	Capacidad después de los daños	Filosofía de la recuperación
	DCA Limitado DCB Moderado DCC Severo	DIL Interna DLSI Interna DLE Externa DLS Costado DLOB Fondo	VB Básica VM Moderada VN Naval	PC1 Abandono seguro PC2 Flotar y Mover PC3 Operacional	RPB Básico RPI Intermedio RPA Avanzado
1	DCA	DLOB	VB	PC3	RPI
2	DCB	DIL	VN	PC3	RPI
3	DCB	DLSI	VN	PC2	RPI
4	DCC	DLSI	VB	PC1	RPI

Ejemplos de supervivencia requerida según el NSC.

Las categorías de los daños se basan en formas definidas, como se aprecia en la siguiente figura, y se utilizan de la siguiente manera: *esfera*, para las explosiones interiores o la mitad de la esfera en explosiones contra la parte exterior del casco; *cubo*, para volúmenes directamente afectados por el fuego y que pueden cambiar de forma para encajar el compartimento; *prisma horizontal*, para los daños al varar o encallar; y *prisma vertical*, para averías por colisión de la proa del otro buque o impacto mecánico.



Formas de daños según el NSC.

Por ejemplo, los peores daños a estudiar durante el diseño de un portaaviones son los clasificados como categoría C (DCC en la tabla de la página anterior) y están definidos por una esfera de 10 metros de radio, un cubo de 20 de lado, un prisma horizontal de 40 metros de longitud y base cuadrangular de cinco metros de lado y por un prisma vertical de 40 de altura y base cuadrangular de cinco de lado. Una avería es considerada de categoría C si se produce un deterioro del 50 por 100, tanto de la resistencia estructural como de sus elementos estructurales.

A modo de resumen

Muchas han sido las vidas que se han perdido debido a los hundimientos de los buques de guerra, y muchas podrían haberse evitado si durante su diseño se hubiesen aplicado los criterios de estabilidad actuales expuestos en este artículo. Así, intentando evitar catástrofes como las comentadas, la industria militar naval se esfuerza por conseguir un equilibrio entre seguridad y capacidad militar. Pese a las diferencias intrínsecas en los modelos de construcción, cada vez más las Armadas están recurriendo a las SS. CC. para mejorar los niveles aceptables de seguridad de sus buques, acercándose a los criterios establecidos bajo legislación civil.



USS Cole tras el impacto.

Los reglamentos de las SS. CC. están establecidos dentro del marco de la legislación internacional inspeccionada por IMO, cuyos convenios no son siempre apropiados para la mayoría de los buques de guerra, pues la misión que se les encomienda demanda soluciones de diseño y operación que no son completamente compatibles con dicha filosofía y sus soluciones. Separar las reglas de las SS. CC. de los tratados IMO para aplicarlos a los buques de guerra puede llevar a la confusión y a una disminución de los estándares de seguridad. Por lo que, admitiendo que no hay organismo equivalente a la OMI para buques de guerra, la OTAN creó un equipo de especialistas que junto con la *Naval Ship Classification Association* (NSCA) desarrollaron un NSC, documento que proporciona un marco de referencia para que las Armadas tengan unos niveles aceptables de seguridad.

BIBLIOGRAFÍA

- PÉREZ FERNÁNDEZ, R. (2011): *Estudio de estabilidad en averías de buques. Desde los criterios usados más importantes hasta como aplicarlos en función del tipo de barco*. Editorial Anubis. Colección Docencia. (ISBN 978-84-15093-20-6).
- PÉREZ FERNÁNDEZ, R., y RIOLA, J. M. (2011): *Case study of damage stability criteria of merchant vessels and warships*. Damaged Ship. Conferencia Internacional del RINA. Londres. 26 y 27 de enero.
- RIOLA, J. M., y PÉREZ FERNÁNDEZ, R. (2009b): «Warship damage stability criteria case study». *Journal of Maritime Research*, vol. 6, n.º 3, pp. 75-100.
- (2009d): *Estudio comparativo entre los criterios de estabilidad de las Armadas norteamericana, británica y del SOLAS*. Primer premio en el 48.º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima. Vigo. 25 y 26 de junio.

*Harrier a bordo del *Illustrious*.*
(Foto: J. Penuelas).



LA GENERACIÓN DE CONFIANZA EN EL EJERCICIO DEL LIDERAZGO

Dionisio HUELIN MARTÍNEZ DE VELASCO



La confianza en sí mismo es el secreto del éxito.

Ralph Waldo Emerson (1).

Introducción



A generación de confianza es el elemento clave en el ejercicio del liderazgo. Así lo señala el modelo de la Armada cuando empieza a desarrollar los ocho fundamentos del liderazgo, al tiempo de indicar que el conjunto de todos ellos debe ser la seña de identidad de los miembros de la institución.

Y son muchas las referencias que en ese modelo de liderazgo se hace al concepto «confianza», si bien como introducción de este artículo me he decantado por recordar lo que expresa al definir esa cualidad: «Confianza es la esperanza firme que se tiene de alguien. Ha de entenderse en forma recíproca: engloba, por una parte, la disposición de uno a confiar en

los demás y, por otra, la capacidad de generar en estos un sentimiento de confianza hacia él».

Aunque son muchas las actitudes expuestas en nuestro modelo de liderazgo que nos estimulan a generar confianza en el día a día de nuestra actividad profesional, la intención de este artículo no es otra que intentar complementar ese conjunto de actitudes con la reseña de algún otro comportamiento que confío que pueda ayudarnos a los miembros de la Armada, y por qué no también a los lectores militares y civiles de esta REVISTA, sea cual sea la institución u organización a la que pertenezcan o para la que trabajen, ya que mi

(1) Escritor, poeta y filósofo estadounidense (1803-1882).



(Foto: J. Ramón Martínez Macías).

larga experiencia en la Armada me ha permitido comprobar que la confianza que debe existir entre mandos y subordinados sigue siendo una asignatura pendiente.

No estoy totalmente convencido de si este es el camino adecuado para dar a conocer esos nuevos comportamientos, pero no quiero desaprovechar la oportunidad que nos da siempre esta REVISTA a quienes queremos transmitir nuestros conocimientos y experiencias de llegar *urbi et orbi*.

Factores claves para generar confianza

En cualquier caso, antes de reseñar esos otros comportamientos, quiero señalar un par de ideas sobre lo fácil que resulta generar confianza.

La primera idea es que cualquier organización puede ser un excelente lugar de trabajo.

Y a nadie se le escapa que esto significa que los miembros de la organización *confían* en las personas que les dirigen, están orgullosos de lo que

hacen y disfrutan de la gente con la que trabajan (2). Y en este sentido, nuestro modelo de liderazgo nos orienta hacia la creación de un entorno agradable de trabajo en la Armada cuando indica que un buen líder es aquel que sabe estimular el trato educado, cálido y agradable, el optimismo y el buen humor (3).

Y la segunda idea es que existen varios factores que influyen en la generación de confianza, cuyo conocimiento estoy seguro que nos va a ayudar a ser mejores líderes. Los siguientes cinco factores pueden ser los más importantes para esa generación de confianza: el afecto, la integridad, el reconocimiento, el servicio a los demás y la comunicación (4).

- El *afecto* es ese sentimiento que se logra a través del conocimiento íntimo de la persona, que va más allá del frío vínculo de trabajo o relación de servicio. El afecto surge del contacto social y del conocimiento recíproco; de una conversación de pasillo y de la sana convivencia; del saludo diario y de la sonrisa de un encuentro; de la mejor disposición para acoger una propuesta o simplemente de una buena comunicación. También dependerá del tiempo que estemos dispuestos a entregar al compañero o al subalterno para escucharle o atenderlo. Exactamente ese calor humano, emotivo y transparente es el sentimiento que debemos entregar para recibirlo recíprocamente. Cuando nace el afecto, motiva la confianza y la confianza genera el compromiso.
- La *integridad* es sinónimo de transparencia. Un verdadero líder no puede mantener nada oculto. Sus actos deben ser el reflejo de su pensamiento, de sus valores y principios. No existe una actitud que el subordinado rechace con más fuerza que el doble estándar o la falta de coincidencia entre lo que el jefe exige y su conducta personal. La integridad es virtuosa y ejemplar, por ello se proyecta con facilidad y quien la posee es respetado y admirado.
- El *reconocimiento* estimula la motivación, aumenta la seguridad en uno mismo y la autoestima, al poner en evidencia que las acciones desarrolladas están bien encaminadas y la actitud para enfrentarlas es la correcta, todo lo cual facilita asumir riesgos y aportar ideas nuevas

(2) Recomiendo entrar en www.greatplacetowork.es y www.greatplacetowork.com para poder comprobar que en el mundo existen excelentes lugares de trabajo.

(3) Aprovecho para recordar esta cita de Friedrich Nietzsche (1844-1900), poeta y pensador alemán: «La potencia intelectual de un hombre se mide por la dosis de humor que es capaz de utilizar».

(4) Estos cinco factores nos los ha «regalado» el contralmirante de la Armada de Chile Gastón Arriagada Rodríguez, especialista en Estado Mayor e Infantería de Marina, ya que se encuentran dentro de su monografía *Liderazgo, confianza y compromiso*, editada en la REVIS-MAR (la revista de la Marina chilena) del mes de junio del año 2005.

para un mejor servicio. La mejor manera de que la gente sepa que se le valora es elogiando toda acción positiva, venciendo el prejuicio y la mala costumbre de creer y aceptar que quienes hacen bien su trabajo solo están cumpliendo con su deber. Lamentablemente, siempre nos cuesta menos corregir lo malo que destacar lo bueno.

- El *servicio a los demás* contribuye también a fomentar y preservar la confianza. La cooperación o apoyo que el líder brinde a su gente garantizará en gran medida el éxito en su gestión. Para ello deberá estar siempre muy consciente de las necesidades de su personal, del mayor bienestar que pueda proporcionarles, de valorar y reconocer sus méritos y potencialidades y de estimular el esfuerzo individual y colectivo.
- La *comunicación* fluida y oportuna juega un papel preponderante en el momento de generar confianza, resultando imprescindible mantener al personal debidamente informado de las decisiones más trascendentes que se adopten y de cuánto se espera de ellos respecto de los desafíos futuros que la organización emprenda.

Algunos comportamientos complementarios

Siendo ya conscientes de que es fácil conseguir que la Armada sea un excelente lugar de trabajo y de la existencia de, al menos, cinco factores que influyen en la generación de confianza, voy a complementar las muchas actitudes que nuestro modelo de liderazgo contiene sobre la generación de confianza con los nuevos comportamientos que siguen.

Los mandos generaremos un sentimiento de confianza hacia nosotros

- Si logramos que nuestros subordinados sean capaces de hablarnos con total naturalidad de sus vivencias, aficiones, situaciones, circunstancias, etc., y les hacemos ver que no nos molestan ni nos hacen perder el tiempo.
- Si conseguimos que los subordinados que se encuentran con nosotros en nuestras cámaras, camarotes, despachos, etc., por cualquier circunstancia, estén siempre relajados y a gusto.
- Si sabemos tratar a nuestros subordinados con imparcialidad y de manera justa, sin importar el puesto que ocupen en la organización ni sus características personales o profesionales, ya que de esta forma confiarán en la resolución justa de sus problemas.
- Si somos capaces de poner en práctica de forma continua la delegación que nuestro modelo de liderazgo señala como la actitud fundamental

de la generación de confianza, es decir, cuando les dejamos tomar decisiones en todas aquellas ocasiones en que sabemos que están preparados para ello.

- Si tenemos clara la gran importancia que tienen las relaciones funcionales en la búsqueda de soluciones a los problemas que se nos plantean en nuestro respectivo ámbito de actividad profesional y, en consecuencia, confiamos en la capacidad de nuestros subordinados para la puesta en práctica de esas relaciones funcionales entre organismos y en su capacidad de tomar las consecuentes decisiones que se precisen.
- Si tratamos de mostrar en todo momento un carácter jovial, optimista y positivo que nos pueda llevar a, por ejemplo, anticiparnos al saludo diario, al menos el verbal, de los más modernos o de nuestros subordinados.
- Si intentamos conocer con profundidad a nuestros subordinados para así poder plasmar en los informes personales, con total justicia, honestidad y veracidad, las auténticas capacidades y habilidades que demuestren durante el periodo que cada informe abarca. Y, en este sentido, para poder generar un sentimiento general de confianza en la institución, tenemos que ser capaces de cumplimentar los informes personales de cada periodo sin tener en cuenta expectativas o niveles de satisfacción personales, ni opiniones benevolentes o prejuicios negativos que pudieran existir sobre nuestros subordinados, en actividades desarrolladas anteriormente a lo largo de la carrera.

Los subordinados demostraremos total confianza con nuestros mandos

- Si somos capaces de gastar bromas en su presencia e, incluso, sobre ellos mismos, con la misma espontaneidad que ellos las hacen en nuestra presencia o, incluso, sobre nosotros mismos.
- Si en el saludo cotidiano demostramos a nuestros mandos nuestro optimismo y lo acompañamos, por ejemplo, de una sonrisa de agrado por el encuentro.

Y todos generaremos confianza mutua

- Si siempre tenemos en cuenta que cualquier persona merece nuestra atención, sea cual sea su condición, para así comprobar que el respeto hacia los demás genera automáticamente un respeto hacia nosotros y, en consecuencia, confianza en nuestras actuaciones, aunque no parezcan las más apropiadas.



(Foto: archivo del *Boletín Informativo de Personal*).

- Si somos siempre creíbles, en el sentido de que somos capaces de no mantener nada oculto y de que nuestros actos son siempre el reflejo de nuestros valores y principios, porque así unos y otros seremos respetados, aceptados y admirados.

Una reflexión muy necesaria

¿Es una demostración de confianza el último comportamiento que he plasmado para los mandos? No os quepa la menor duda. En el artículo «Reflexiones sobre los informes personales de calificación», publicado en el tomo 260 del mes de mayo del año 2011 de esta REVISTA, sus autores (5) sentenciaron que «...la responsabilidad que el sistema de IPEC ha puesto siempre en manos de todos los calificadores implica una *confianza* que no es más que un *ejercicio de liderazgo*». Pero continúan: «No podemos permitirnos defraudar

(5) El vicealmirante Enrique San José Martín, en aquel momento director de Personal de la Armada, con la colaboración del capitán de corbeta Juan María Ibáñez Martín, entonces destinado en la Sección de Doctrina de la propia Dirección de Personal y en la actualidad destinado en el Gabinete del Ministro de Defensa.

a esa confianza, porque si lo hacemos podremos ser responsables de colapsar el sistema, de manera que las evaluaciones para ascenso, asistencia a cursos y otros no garanticen que los mejores lleguen a los puestos de mayor responsabilidad. Y eso es algo que la Armada no puede ni debe permitirse. Nos jugamos el futuro de la Armada al elegir a los mejores. Tengamos confianza en el sistema, pero comencemos asumiendo cada uno la parte de responsabilidad que nos corresponde como calificadoros».

Y aquí viene mi necesaria reflexión. Estoy convencido, como posiblemente lo puedan estar también otros muchos miembros de la Armada, que el temor que subyace en los autores de ese artículo es que la actitud nada positiva de sobrevalorar las calificaciones de los informes personales de los miembros de la Armada es una flagrante deslealtad en tres dimensiones:



(Foto: archivo del *Boletín Informativo de Personal*).

- Es *deslealtad con el propio calificado*, porque se le coloca en una situación de parecer que dispone de total capacidad para ascender con mayor prelación y para poder ocupar cualquier cargo o destino de mando o de especial responsabilidad, en cualquiera de los ámbitos de actuación profesional de la Armada, y que es capaz de desarrollar su actividad en ellos de forma perfecta. Y eso no es verdad.
- Es *deslealtad con otros miembros de la Armada* que pueden competir con el calificado en cualquier proceso de evaluación o selección, porque aunque puedan tener más capacidad que él para ascender y para ocupar esos cargos o destinos y puedan desarrollar mejor sus actividades, los sistemas de evaluación no lo van a detectar, por las menores, aunque veraces, calificaciones de sus informes personales.
- Y es *deslealtad con la institución* porque los sistemas de evaluación no van a garantizar que se pueda elegir a los mejores para que alcancen los empleos o los puestos de mayor responsabilidad.

Y la deslealtad es un delito castigado en el Código Penal Militar, por lo que conviene observar las acciones que relata este código en los dos primeros párrafos de su Artículo 115 para caer en la cuenta de que el hecho de sobrevalorar con dudosa veracidad las calificaciones de los informes personales podría ser constitutivo de delito (6).

Por el bien de la Armada, por el bien de las Fuerzas Armadas en su conjunto y por el bien de todos sus miembros, desde esta REVISTA insto a todos los que tenemos responsabilidad como calificadores de los informes personales a ser justos, honrados y veraces en su cumplimentación. Y para poder serlo, solo nos basta con tener claro lo que significa plasmar calificaciones «A» y «B» en los informes personales (7).

Conclusiones

Si queremos conseguir que la Armada sea un excelente lugar de trabajo es fundamental que todos y cada uno de nosotros seamos capaces de generar confianza entre superiores y subordinados. Y no para ser una institución digna de ser reconocida por The Great Place to Work Institute, sino porque todos sus miembros deseamos alcanzar los objetivos marcados, desarrollando siempre nuestra actividad profesional en un entorno agradable de trabajo.

Si nos creemos, tal como sentenció Ralph Waldo Emerson hace unos 150 años, que la confianza es, en sí misma, el secreto del éxito, tenemos que estar convencidos de realidades tales como que en ambientes de confianza la institución va a ser más creíble, el rendimiento del trabajo va a ser mucho mayor y la motivación de todos los miembros de la Armada, realmente efectiva.

Y para conseguir esa confianza, no tenemos más que poner en práctica las actitudes contenidas en el fundamento *Generación de confianza* de nuestro modelo de liderazgo, las normas de actuación incluidas en los cinco factores que nos ha regalado el contralmirante Gastón Arriagada Rodríguez y los comportamientos que aporto en este artículo. Estoy seguro que así conseguiremos que los objetivos de la Armada se sigan alcanzando como siempre, pero a partir de ahora con un entusiasmo y una eficiencia jamás pensados.

(6) «El militar que sobre asuntos del servicio diere a sabiendas información falsa o expidiera certificado en sentido distinto al que le constare será castigado con la pena de...

Cuando en su información o certificado el militar, sin faltar sustancialmente a la verdad, la desnaturalizare, valiéndose de términos ambiguos, vagos o confusos, o la alterare mediante reticencias o inexactitudes, será castigado con la pena de...».

(7) Para ello, tenemos que leer con atención el punto 7.3 del Anexo a la Orden Ministerial 55/2010, de 10 de septiembre, por la que se determina el modelo y las normas reguladoras de los informes personales de calificación.

TERRORISMO MARÍTIMO. CONVENIO SUA 2005

María del Carmen VIRSEDA FERNÁNDEZ



Antecedentes



N 1985, cuando todavía no habían transcurrido tres años desde la aprobación de la CNUDM/UNCLOS (*United Nations Convention on the Law Of the Sea*) de 1982, se produjo el secuestro del crucero italiano *Achille Lauro* por una célula de la Organización para la Liberación palestina. En dicho secuestro, un grupo terrorista de cuatro hombres que aseguraba actuar en nombre del Frente para la Liberación de Palestina (FLP), cuyo líder era Abu Abbas, se hizo con el control del buque y exigió la liberación de cincuenta palestinos detenidos en Israel. Para demostrar que sus amenazas iban en serio, el súbdito israelí León Klinghoffer, anciano de 79 años de edad y en silla de ruedas, fue asesinado y arrojado con ella por la borda.

Los terroristas capturaron el barco, amenazaron a los pasajeros y mataron sin fijarse en su pabellón ni en la nacionalidad de las víctimas, siendo el motivo el odio, la venganza o el deseo de llamar la atención por una causa política (1). El incidente tensó las relaciones entre Estados Unidos, Egipto e Italia. Egipto infringió su obligación de extraditar o perseguir a los secuestradores conforme a la Convención de Refugiados; Estados Unidos obligó al avión que llevaba a los secuestradores a aterrizar en una base de la OTAN en Italia y solicitó la extradición de los secuestradores (2).

De acuerdo con la Convención de 1982, este atentado contra la seguridad marítima, no podía ser considerado piratería, ya que faltaba el *propósito*

(1) HALBERSTAM, Malvina: «Terrorism on the high seas: the *Achille Lauro*, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety». *The American Journal of International Law*, vol. 82, año 1988, pp. 269-310.

(2) CASESE, A: *Terrorism, politics and Law: The Achille Lauro Affair*. Princeton University Press, 1989.



Achille Lauro. (Foto: www.wikipedia.org).

personal y además los atacantes no procedían de otro buque o aeronave privado, ni tampoco podían ser incluidos en cualquier otra tipología de delito de persecución universal.

Aunque con la perspectiva actual nos pueda parecer alarmante, lo cierto es que la Convención de 1982 ni siquiera se refiere al terrorismo en la mar.

Rosario Domínguez-Matés (3) señala que el terrorismo en el mar es relativamente reciente, pero tiene ya una historia muy significativa. Se refiere a los casos de los buques *Santa María* (1961), *Anzoátegui* (1963), *Achille Lauro* (1985) y *City of Poros* (1988).

Fernández-Rodera (4) añade los casos de los ataques al USS *Cole* en Adén (2000) o al *Marqués de la Ensenada* en el puerto de Santander (1981), afirmando que estos ejemplos muestran que hay un riesgo de ataques terroristas en la mar y que pueden ser tan devastadores como en tierra o en el espacio aéreo.

(3) DOMÍNGUEZ-MATÉS, R.: «From de *Achille Lauro* to the present day: An Assessment of the International Response to Preventing and Suppressing Terrorism at Sea», publicado en la obra colectiva *International Legal Dimension of Terrorism*, dirigida por FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Pablo Antonio; Ed. Nijhoff, Leiden, Boston 2009.

(4) FERNÁNDEZ-RODERA, J. A.: *Terrorism at Sea. Internacional Law Response*, pp. 107 y siguientes.

El 9 de diciembre de 1985 la gran repercusión que tuvo el secuestro del crucero italiano *Achille Lauro*, tanto en los medios de comunicación como en la opinión pública, dio lugar, a raíz de una iniciativa diplomática de los gobiernos de Austria, Egipto e Italia, a que la Asamblea General de Naciones Unidas dictase la Resolución 40/61, por la que se instaba a la Organización Marítima Internacional (OMI) a estudiar el problema del terrorismo en la mar y formular recomendaciones sobre la adopción de medidas apropiadas.

El 10 de marzo de 1988 se celebró una conferencia en Roma en la que se adoptó el convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, denominado Convenio SUA, y su protocolo relativo a las plataformas fijas (5).

Los atentados terroristas ocurridos el 11 de septiembre de 2001 contra las Torres Gemelas de Nueva York y los graves daños ocasionados en el Pentágono, mediante el secuestro de aviones de línea para ser impactados contra estos objetivos y que causaron la muerte de cerca de 3000 personas, dieron un nuevo impulso a la regulación jurídica de la lucha contra el terrorismo en todos los ámbitos, entre ellos el marítimo.

En noviembre de 2001, como respuesta a la Resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad Naciones Unidas, la Asamblea OMI adopta la resolución A.924 (22). En ella, la Asamblea pide al Comité Jurídico de la Organización que examine con carácter prioritario la necesidad de actualizar las disposiciones del convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 1988, con la finalidad de hacer frente a las nuevas amenazas contra la seguridad marítima.

El 14 de octubre de 2005 se aprueba el Protocolo de 2005, de enmienda al Convenio SUA, conocido como Convenio SUA 2005.

El 31 de marzo de 2008 España ratifica el Convenio SUA 2005. El 14 de julio de 2010 se publica en el BOE (6). El 28 de julio de 2010, es decir, 90 días después de la ratificación por el duodécimo Estado Parte, la República de Nauru, tiene lugar la entrada en vigor internacional.

Objeto

El Convenio SUA 2005 cumple dos objetivos fundamentales:

- Hacer frente a las nuevas amenazas contra la Seguridad Marítima. Así, añade nuevas ofensas al catálogo inicial de 1988, introduciendo los

(5) Instrumento de ratificación por España de 15 de junio de 1989 (BOE núm. 99 del 24 de abril de 1992).

(6) BOE núm. 170, de 14 de julio de 2010.

artículos 3 bis, 3 ter y 3 quater. De conformidad con WOLFRUM (7), dentro del concepto de terrorismo marítimo tendrían cabida actividades tales como: actos de violencia contra un buque, su tripulación o pasajeros, que similares a la piratería no tienen sin embargo encaje en la estrecha definición que de esta se contiene en la CNUDM/UNCLOS: uso de un buque como arma contra la seguridad de la navegación marítima; uso del mar para proporcionar apoyo logístico a actividades terroristas; uso del mar como plataforma desde la que lanzar un ataque contra un Estado o uso de un buque como arma contra un Estado; transporte de armas de destrucción masiva para fines terroristas.

Es importante resaltar que este convenio, pese a ser fundamentalmente un convenio antiterrorista, no utiliza el término terrorista o terrorismo. La mayoría de los autores considera que ello es debido a la dificultad ya experimentada en otros foros internacionales. Al ser un protocolo de enmienda y no un tratado internacional se ha mantenido la referencia a «actos ilícitos contra la seguridad», cuando técnicamente las especies de conductas delictivas están referidas a lo que en sentido genérico puede entenderse como actos terroristas (8).

La nota común para entender la descripción del tipo es entonces el llamado «motivo terrorista» aunque la exigencia de este no se extiende necesariamente en cada una de las especies delictivas. La no definición del terrorismo en los instrumentos SUA tiene razones políticas y de conveniencia práctica para los Estados que con mayor frecuencia ejercen actos de autoridad contra el terrorismo en el ámbito internacional entre los que destaca USA (9).

El Convenio SUA de 2005, únicamente, se refiere al terrorismo en los párrafos del preámbulo del convenio (10). Asimismo, incluye en él la referencia a una serie de convenciones internacionales expresamente antiterroristas, en la que sí se incluye la palabra «terrorismo». Esta

(7) WOLFRUM, R. (2006): *Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law*. Conferencia impartida el 13 de abril de 2006 en Washington D. C., organizada por el Center for Oceans Law and Policy de la School of Law de la Universidad de Virginia. <http://www.itlos.org/news/statements/Wolfrum/Wolfrum.statement.terrorism.14.04.06.pdf>

(8) ENRÍQUEZ, David: «Terrorismo Marítimo y Libertad de Navegación. La Actividad de la Organización Marítima Internacional en materia de Protección y los Claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005», en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, núm. 7, 2007, p. 175.

(9) SAUL, Ben: «Reasons for defining and criminalizing terrorism in International Law», *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. VI, 2006.

(10) LEG\98\8.doc Comité Jurídico, documento que resume los elementos clave de la «Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación» que complementan las disposiciones de las Naciones Unidas en la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 con respecto a la piratería, 18 de febrero 2011, p. 2.

- técnica de incorporación por referencia a una serie de tratados explícitamente antiterroristas convalida la naturaleza antiterrorista del Convenio SUA 2005, a pesar de la falta de una definición expresa (11).
- Otro aspecto fundamental a tener en cuenta es que el Convenio SUA 2005 incorpora un nuevo Artículo 8 bis, en el que se contiene el hasta ahora más detallado régimen jurídico sobre la realización de MIO (Operaciones de Interdicción Marítima).

Ámbito de aplicación

El Convenio SUA se aplicará si el buque está navegando, o su plan de navegación prevé navegar, hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o de los límites laterales del mar territorial con Estados adyacentes (12). El Convenio SUA también se aplicará cuando el presunto delincuente se encuentre en el territorio de un Estado Parte (13).

En consecuencia, el único supuesto en que el Convenio SUA no sería aplicable es cuando el delito se cometió dentro del mar territorial de un solo Estado y el presunto delincuente fue encontrado dentro del territorio de ese Estado ribereño (14). En tal caso, éste es el titular de la soberanía y exclusiva jurisdicción sobre ese espacio al amparo del artículo 2 del CNUDM y, por tanto, el único que resultaría competente para reprimir tales actos (15).

Tipos delictivos

El Art. 3 castiga al que ilícita e intencionadamente:

- Se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza o intimidación.

A continuación castiga una serie de conductas si dichos actos pueden poner en peligro la navegación segura de ese buque, tales como: realizar algún acto de violencia contra una persona a bordo de un buque; destruir o causar daños

(11) ENRÍQUEZ, David: *Ibidem*, p. 176.

(12) Art. 4, texto refundido del «Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima 2005».

(13) Art. 7, Convenio SUA 2005.

(14) LEG98\8.doc, Comité Jurídico. *Op. cit.*, p. 4.

(15) LÓPEZ QUIROGA, Julio, y FERNÁNDEZ-QUIRÓS, Tomás: «La Piratería Marítima en el Derecho Internacional», en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*. Foro de Actualidad 22-2009, pp. 102-105.

a un buque; colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o sustancia que pueda destruirlo; destruir o causar daños en las instalaciones y servicios de navegación; difundir información a sabiendas de que es falsa.

El Convenio introduce el Art. 3 bis que tipifica:

- La utilización del buque como arma y el transporte en él de NBQ, explosivos y materiales relacionados.
El transporte a bordo de un buque de cualquier equipo, material o *software* o tecnología conexas que contribuya de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma NBQ con la intención de que se use para ese fin.

Respecto a esto último hay que señalar que la inclusión como delito del transporte de material de doble uso fue decisión del Comité Legal desde octubre de 2004; no obstante, las divergencias entre las opiniones sobre qué tratamiento darle eran profundas. Por un lado, la apertura extrema del tipo delictivo podía convertir el convenio en una especie de patente de corso para posibles arbitrariedades de los oficiales que efectúan inspecciones en alta mar, lo que puede generar problemas de carácter constitucional en jurisdicciones que por ello se vean impedidas para ratificar estos instrumentos. Uno de los aspectos más criticados ha sido la no inclusión de la intención o motivo terrorista (16). Ello significa que el solo hecho objetivo de transportar material que sirva para fabricar armas NBQ es constitutivo del tipo delictivo. Es decir, no tiene en cuenta la intencionalidad de la operación del transporte. En este sentido, el elemento subjetivo, conocido como la intención terrorista, no está establecido en los subtipos delictivos que prevé el convenio. Otra novedad del Convenio Sua 2005 es el Art. 3 ter que castiga:

- El transporte de personas implicadas en cualquiera de las categorías de delitos citadas con la finalidad de ayudar a esa persona a evadir su enjuiciamiento penal.

Por último, el Art. 3 quater castiga la tentativa, complicidad y la participación en los delitos reseñados.

(16) MARÍN CASTÁN, F.: «Marco Jurídico de la Seguridad Marítima», trabajo incluido en la obra colectiva dirigida por el almirante general Sebastián Zaragoza Soto *Impacto de los Riesgos Emergentes en la Seguridad Marítima*, publicado en el *Cuaderno de Estrategia*, n.º 140, ed. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa, Madrid 2008, p. 229.



El buque *Patiño* presta apoyo a un *dhow* a la deriva con 92 pasajeros a bordo.
(Foto: www.mde.es).

Consideración especial de la piratería

El Art. 3 del Convenio SUA contiene una amplia redacción de actos ilícitos, pero no se refiere explícitamente a la piratería ni a la definición de piratería que figura en el Artículo 101 de la CNUDM/UNCLOS. El Comité Jurídico de la OMI (17) señala que el principal requisito para que se dé un delito en el Convenio SUA es que la persona actúe «ilícita e intencionadamente» y que el alcance de este elemento es lo suficientemente extenso como para incluir tanto los actos por motivos políticos y los cometidos con un propósito personal, y puede facilitar el procesamiento por una amplia gama de delitos. No obstante, el Comité Jurídico de la OMI (18) apunta que muchos de los actos enumerados en el Artículo 3 contienen los elementos básicos que por lo general caen dentro del delito de piratería. En consecuencia, los actos definidos en el Art. 3 se referirán a la piratería siempre que concurren los requisitos señalados en el Art. 101 del CNUDM/UNCLOS, que son: propósito personal; que haya dos buques, atacante

(17) LEG\98\8.doc, Comité Jurídico. *Op. cit.*, p. 3.

(18) *Ibíd.*, p. 2.

y atacado; que los hechos se produzcan en alta mar o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; que el buque atacante sea privado.

Diferentes autores se han pronunciado sobre esta materia:

- El coronel auditor Marín Castán (19) señala que muchos de los actos del Art. 3 contienen los elementos del delito de piratería.
- El general Rodríguez Villasante y Prieto (20) apunta que entre los actos ilícitos que se describen en el Artículo 3.1. a) figuran las acciones intencionales de personas que se han apoderado o ejercido el control de un buque mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación. Y es evidente que los crímenes de piratería y de «robo a mano armada» están comprendidos en el convenio.
- Satya Nanda (21), Secretario General, representante especial del secretario general de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, señala que no hace falta decir que los demás elementos del delito de la piratería, por ejemplo, que tiene lugar en la alta mar y ser para fines privados, y hacer participar a un barco pirata, también deben ser satisfechos.
- Fernández Rodera (22) argumenta que la diferencia está en el propósito personal que contempla en Art. 101 de la UNCLOS; sin embargo el Art. 3 del Convenio SUA solo exige que los actos se realicen intencionadamente. Por tanto, si bien hay problemas en calificar como piratería las conductas tipificadas en el citado Art. 101 cuando se realizan por motivos políticos o religiosos, no hay problema para aplicar el Art. 3 del convenio SUA cuando los actos previstos en el Art. 101 de la CONVEMAR se realizan por motivos personales.
- El almirante Albert Ferrero (23), señala que conviene diferenciar la piratería del terrorismo. La piratería y el terrorismo marítimo son fenómenos distintos en cuanto a sus fines, pero semejantes en cuanto a su amenaza. En efecto, en la piratería marítima el fin es completamente lucrativo y no pretende la destrucción del buque atacado; por el

(19) MARÍN CASTÁN, F. (2009): *op. cit.*, p. 226.

(20) RODRÍGUEZ VILLASANTE y PRIETO, J. L.: «Problemas, jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería (una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional)», publicado en *Revista Española de Derecho Militar*, n.º 93, pp. 187-222.

(21) LEG\98\8.doc. Comité Jurídico. *Op. cit.*, p. 2.

(22) FERNÁNDEZ-RODERA, J. A.: *op. cit.*, p. 110, afirma: «In particular, it is clear that piracy must be differentiated from terrorism because it is committed for private ends...». En el mismo sentido se pronuncia DOMÍNGUEZ-MATÉS, R.: *op. cit.*, p. 232, citando a Ronzitti.

(23) ALBERT FERRERO, J.: *Piratería y terrorismo Marítimo*, p. 2. Presidente de honor de ASESMAR.

contrario, el terrorismo en la mar pretende la eliminación operativa o la destrucción del buque. En ambos casos el operativo para eliminar estas amenazas es semejante.

Jurisdicción

El convenio SUA 2005, Art. 6, distingue cuando un Estado Parte *debe* ejercer jurisdicción cuando el delito sea cometido:

- Contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado.
- En el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial.
- Por un nacional de dicho Estado.

Cuando un Estado Parte *puede* establecer su jurisdicción respecto de cualquiera de tales delitos cuando:

- Sea cometido por un persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado.
- Un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito.
- Sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa.

En consecuencia, es claro que la jurisdicción prevista en el Convenio SUA 2005 no es absoluta, sino relativa, toda vez que solo se podrá ejercer por los Estados Partes en los seis supuestos establecidos en el Art. 6. 1 y 2. A estos seis supuestos habría que añadir el previsto en el Art 6.4, que se refiere a cuando el delincuente se refugie en un Estado Parte y dicho Estado no conceda la extradición.

Operaciones de Interdicción Marítima (MIO)

El Convenio SUA 2005 incorpora un nuevo Artículo 8 bis, en el que se contiene el hasta ahora más detallado régimen jurídico sobre la realización de MIO (Operaciones de Interdicción Marítima). Este Art. 8 bis representa, sin duda, la más avanzada regulación de las MIO en el seno de un convenio internacional.

Por lo que se refiere al *procedimiento de visita e inspección* se tienen que dar las siguientes circunstancias: que se ejecute fuera del mar territorial de cualquier Estado Parte; que los agentes de un Estado Parte, tengan sospechas

de que un buque de otro Estado Parte o persona a bordo del mismo, ha participado, participa o va a participar en la comisión de cualquiera de los delitos tipificados en el Convenio (24).

Desgranando el contenido del Art. 8 bis 5 se infieren las siguientes consecuencias:

- Lo primero es solicitar la confirmación de la nacionalidad del buque al Estado del pabellón. Dicha solicitud se fundamenta en el principio de cooperación recogido en el Convenio SUA de 2005 al señalar que los Estados Parte cooperarán en la mayor medida posible en la prevención y represión de los actos ilícitos abarcados por el presente Convenio, de conformidad con el Derecho Internacional, y darán respuesta a la mayor brevedad posible a las solicitudes que se presenten de conformidad con el presente artículo (25).

Por su parte, la solicitud ha de reunir una serie de requisitos recogidos en el propio Convenio, por lo que incluirá, de ser posible, el nombre, el número IMO de identificación del buque, el puerto de matrícula y los puertos de origen y destino del buque sospechoso, así como cualquier otra información pertinente. Si la solicitud se transmite oralmente, la parte solicitante confirmará por escrito la solicitud lo antes posible. El Estado Parte al que se presenta la solicitud acusará recibo inmediatamente de toda solicitud oral o escrita (26).

- Lo segundo es pedir autorización al Estado del pabellón para realizar la visita y adoptar las medidas apropiadas con respecto al buque, entre las que pueden estar el interceptar, visitar y registrar el buque, su carga y las personas a bordo e interrogar a las personas a bordo a fin de determinar si se ha cometido, se está acometiendo o se va a cometer cualquiera de los delitos enunciados en los artículos 3, 3 bis, 3 ter o 3 quater.
- En tercer lugar, el Estado del pabellón puede:
 - Autorizar la visita e inspección solicitada, así como, en su caso, la adopción de las medidas adecuadas respecto de la retención del buque, su carga o las personas a bordo.
 - Hacer que sus propios agentes realicen la visita y el registro.
 - Realizar la visita y el registro de forma conjunta con el Estado solicitante.
 - Negar la autorización de visita y registro.

(24) Art. 8 bis 5. del Convenio SUA 2005.

(25) Art. 8 bis 1. del Convenio SUA 2005.

(26) Art. 8 bis 2 del Convenio SUA 2005.



Asalto al *So-Sang*.

El Estado del pabellón puede supeditar la autorización (27) a ciertas condiciones, incluida la obtención de información adicional del Estado solicitante y las condiciones relativas a la responsabilidad acerca de las medidas que han de adoptarse y el ámbito de estas.

El Convenio SUA de 2005 (28) incluye una cláusula de tácita autorización al señalar: «Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o posteriormente, un Estado Parte podrá notificar al Secretario General que, con respecto a los buques que enarboleden su pabellón o muestren sus marcas de matriculación, se concede autorización a la Parte solicitante para visitar y registrar el buque, su carga y las personas a bordo y para interrogar a las personas a bordo a fin de encontrar y examinar documentación acerca de su nacionalidad y determinar si se ha cometido, se está cometiendo o se va a cometer uno de los delitos enunciados en los artículos 3, 3 bis, 3 ter o 3 quater si transcurridas cuatro horas de haberse recibido un acuse de recibo de la solicitud de confirmación de nacionalidad no hay respuesta de la primera Parte».

(27) Artículo 8 bis, apartado 7 del Convenio SUA de 2005.

(28) Artículo 8 bis, apartado 5, letra d) del Convenio SUA de 2005.

La falta de autorización no afecta a la legalidad de la MIO cuando el buque navegue sin pabellón alguno o bajo pabellón de conveniencia. La razón es que la CNUDM exige una relación auténtica entre el Estado y el buque (29).

La Parte solicitante debe informar sin dilación al Estado del pabellón del resultado de la visita, registro y retención realizados.

Cuando como resultado de cualquiera de las visitas realizadas se hallen pruebas de los delitos tipificados, el Estado de pabellón podrá autorizar a la Parte solicitante a que retenga el buque, la carga y las personas a bordo, a la espera de recibir las instrucciones dictadas por el Estado del pabellón sobre qué es lo que ha de hacerse (30). El convenio establece expresamente que cuando se realiza una visita le corresponde al Estado del pabellón el ejercer jurisdicción sobre el buque retenido, la carga u otros bienes y las personas a bordo, incluidos el apesamiento, la confiscación, el embargo y la acción penal. No obstante, el Estado del pabellón, de conformidad con su constitución y demás legislación, puede dar su consentimiento a que otro Estado ejerza su jurisdicción siempre que de conformidad con el Art. 6 del convenio tenga jurisdicción al respecto (31).

El convenio establece expresamente que se evitará el uso de la fuerza excepto cuando sea necesario para garantizar la seguridad de los funcionarios y de las personas a bordo, o cuando se obstaculice a los funcionarios la puesta en práctica de las medidas autorizadas. Todo uso de la fuerza no excederá en ningún caso del grado mínimo que sea necesario y razonable en las circunstancias (32).

Entre las cautelas o salvaguardas durante la ejecución de las medidas (33), se recogen las siguientes:

- No poner en riesgo la seguridad de la vida humana en la mar.
- Velar por que las personas a bordo sean tratadas de modo que se preserve la dignidad humana, conforme con la legislación internacional sobre derechos humanos.
- Realizar las visitas y registros de acuerdo con el Derecho Internacional aplicable.
- Tener en cuenta la seguridad del buque y su carga.

(29) Artículo 91.1 del Convenio de Naciones Unidas sobre derecho del mar: «Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque».

(30) Art. 8 bis 6 Convenio SUA 2005.

(31) Art. 8 bis 8 Convenio SUA 2005.

(32) Art. 8 bis 9 Convenio SUA 2005.

(33) Art. 8 bis 10 Convenio SUA 2005.

- No perjudicar los intereses comerciales o jurídicos del Estado del pabellón.
- Procurar que las medidas que se adopten sobre el buque y su carga sean ecológicamente razonables.
- Asegurarse de que el capitán del buque sea notificado de la intención de realizar la visita, así como que tenga oportunidad de contactar con el propietario del buque y el Estado del pabellón a la mayor brevedad y hacer lo posible por evitar la demora o inmovilización indebida del buque.

Estas cláusulas de salvaguarda amplían el régimen al efecto establecido en el Protocolo de Palermo.

También se prevén indemnizaciones (34), por parte del Estado interviniente a favor de los perjudicados, en los casos en los que:

- Resulten infundados los motivos para la adopción de las medidas realizadas durante la operación.
- Cuando dichas medidas sean ilícitas.
- Cuando excedan de las razonablemente necesarias.

Durante las negociaciones del Convenio SUA 2005, la delegación mexicana encabezó las referidas propuestas en materia de indemnización (35).

Sobre el tema se planteó una contradicción de intereses: los posibles Estados solicitantes (principalmente USA) abogaban porque las indemnizaciones descritas fueran efectuadas exclusivamente por los Estados de bandera, ya que ellos eran los que confirman la nacionalidad y autorizan al Estado solicitante para que sus oficiales se embarquen a realizar la visita. Muchos Estados de bandera, entre ellos México, alegaban que el cargo de indemnización fuera cubierto solo por los Estados solicitantes, ya que solo en manos de ellos estará la operación efectiva de cada visita y no podrán tener aquellos un control real de la operación, por lo que quien causaría el daño sería el Estado solicitante. Tras diversas rondas de sesiones, México propuso un compromiso aceptado por el grupo de trabajo y que trascendió más tarde a la conferencia diplomática.

El Convenio dispone que el Estado solicitante ha de tener también debidamente en cuenta la necesidad de no interferir ni afectar a los derechos y las

(34) Art. 8 bis 10 b) Convenio SUA 2005.

(35) ENRÍQUEZ, David: «Terrorismo Marítimo y Libertad de Navegación. La Actividad de la Organización Marítima Internacional en materia de Protección y los Claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005», publicado en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, n.º 7, 2007, pp. 182, 183.



Operación ATALANTA. Fragata *Santa María*. (Foto.www.armada.mde.es).

obligaciones de los Estados ribereños (36) y el ejercicio de su jurisdicción de conformidad con el derecho internacional del mar; o a la competencia del Estado del pabellón para ejercer su jurisdicción y control en las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relacionadas con el buque.

Toda visita o registro únicamente puede ser ejecutada por agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados embarcados en buques de guerra o aeronaves militares, o en otros buques o aeronaves que ostenten signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin (37).

Se entienda por agentes de la autoridad u otros funcionarios autorizados los agentes de la autoridad u otros funcionarios gubernamentales, debidamente autorizados por su gobierno (38).

En nuestro Derecho interno español, el Real Decreto 194/2010, de 26 de febrero, por el que se aprueban las «Normas sobre seguridad en las Fuerzas Armadas», establece en la Disposición Adicional 1.^a que «Los miembros de

(36) Art. 8 bis 10 c).

(37) Art. 8 bis 10 d).

(38) Art. 8 bis 10 e) Convenio SUA 2005.



Operación ATALANTA. BAC *Patiño*. (Foto: www.armada.mde.es).

las dotaciones de los buques de la Armada tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones de vigilancia y seguridad marítima atribuidas legalmente o por convenios internacionales suscritos por España, que se llevan a cabo sin perjuicio de las que están atribuidas a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado»

En la actualidad está en vigor la Instrucción Permanente de Organización (IPOR) n.º 3/2010, de 16 de junio, de AJEMA, sobre el carácter de agente de la autoridad de los miembros de la Armada que desempeñan cometidos de seguridad. Tienen el carácter de agentes de la autoridad:

- Todos los miembros, sin excepción, que compongan o formen parte de una guardia de seguridad de una unidad, centro u organismo de la Armada.
- Todo el personal de la Armada perteneciente a una unidad de Policía Naval, en el cumplimiento de sus funciones de policía naval o escolta.
- Las dotaciones de los buques de la Armada, y personal embarcado bajo el mando o control táctico de su comandante, en el ejercicio de funciones de vigilancia y seguridad marítima.

Crítica

A raíz del convenio SUA de 2005 el principio de libertad de navegación nunca ha sido tan radicalmente acotado. Estamos ante dos bienes jurídicos tutelados: la libertad de navegación y la protección de personas y bienes ante la amenaza terrorista y un importante reto a lograr, la armonización de ambos, de modo que la efectiva protección no represente un retroceso a la legítima libertad de navegación.

El desarrollo del Convenio SUA 2005 ha sido controvertido (39), ya que el derecho de abordaje corta y atenta de forma dramática y directa los derechos de soberanía.

Durante las negociaciones, las representaciones de algunos Estados sugirieron que este procedimiento de visita y registro resultaba incompatible con los principios de libertad de navegación y jurisdicción del Estado del pabellón, expresando sus temores de que se produjeran abusos durante su aplicación práctica (40).

Solamente los Estados que tengan una armada relevante y ánimo de control internacional tendrán la capacidad y decisión de ejercer visitas de inspección de modo sistémico. En este sentido USA será el Estado solicitante por antonomasia (41).



(39) DIXÓN, María: *ISM Shipping Solutions Ltd*, año 2005, p. 1.

(40) MARÍN CASTÁN F.: *op. cit.*, pp. 228 y 229.

(41) ENRÍQUEZ, David: *op. cit.*, pp. 182-185.

ENCOMIENDAS DE GESTIÓN O ENCARGOS DE EJECUCIÓN (*IN HOUSE PROVIDING*)

Álvaro BARÓN AGUILAR-TABLADA



Carlos RODRÍGUEZ-VILLASANTE GONZÁLEZ



L buscar la definición de «Marina de Guerra» en la enciclopedia Alcubilla, nos encontramos con lo siguiente:

«Nada más confuso y caótico que la legislación sobre nuestros elementos marítimos y sobre los organismos y cuerpos dedicados a su servicio. Recogerla y ordenarla es empresa difícil, y su consecución verdadero milagro que no pueden realizar quienes no se hallen dotados de las condiciones sobrenaturales necesarias para operar maravillas.

Los ordenamientos promulgados un día se derogan, se suspenden total o parcialmente, se sustituyen o retocan al otro, y su conjunto constituye un conglomerado fragmentario entre cuyos componentes la más segura experiencia vacila sin poder concretar afirmaciones precisas y definitivas.»

(Alcubilla, tomo II, página 43).

Definición

Las operaciones *in house* son aquellos supuestos en los que la Administración acude a sus propios medios para atender sus necesidades de suministro de bienes, prestación de servicios o realización de obras.

El denominado *contrato interno* o *in house providing* es una relación jurídica en la que un poder adjudicador encarga la prestación de una obra o de un servicio a un ente instrumental con personalidad jurídica propia, sin aplicar la legislación contractual.

Se trata de una manifestación de la potestad autoorganizativa de las administraciones públicas por la cual el interés público se satisface mediante una actividad interna, y que se inspira en la doctrina y práctica denominada en el mundo anglosajón *in house providing* (literalmente, suministro doméstico o interno).

Se trata de una excepción y, por tanto, realizar encargos de forma directa, sin licitación pública, a entidades dotadas de personalidad jurídica propia pero controladas por los entes contratantes, ha sido y es fuente de conflictos, dado que puede afectar a los principios comunitarios de igualdad y de competencia.

Consideraciones jurídicas

Las operaciones *in house* no están sometidas a la normativa específica contractual pública siempre y cuando se den las circunstancias previstas en el Artículo 24.6 ref. c).

Cuando la Administración utiliza sus propios medios para la obtención de prestaciones que constituyen el objeto de los contratos públicos, dicha actuación no reviste la naturaleza jurídica de un contrato, sino que supone una operación interna en el marco de las normas y régimen de funcionamiento del organismo público correspondiente.

Según la ref. h): «Una Autoridad pública, siendo una entidad adjudicadora, tiene la posibilidad de realizar las tareas de interés público que le corresponden con sus propios medios administrativos, técnicos y de cualquier otro tipo, sin verse obligado a recurrir a entidades externas y ajenas a sus servicios. En tal caso no existirá un contrato a título oneroso celebrado con una entidad jurídicamente distinta de la entidad adjudicadora». Así pues, no habrá lugar a aplicar las normas comunitarias en materia de contratos públicos. Por ello las encomiendas no se publican en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DOUE).

Esta doctrina del *in house providing* se caracteriza por constituir una excepción a las normas de Derecho Comunitario, a la obligación y necesidad de adjudicar los contratos públicos en base a los principios de no discriminación por razón de nacionalidad, de igualdad de trato, de libre concurrencia y de fomento de la competencia.

Y esto es así en base a que la aplicación de los requisitos necesarios de esta doctrina *in house* hacen que no incida ni interfiera en la libre competencia.

Según la ref. j) la entidad concesionaria en cuestión estará sometida a un control que permita a la autoridad pública influir en sus decisiones. Debe

tratarse de una posibilidad de influencia determinante, tanto sobre los objetivos estratégicos como sobre las decisiones importantes. Abunda en este sentido la ref. n) cuando dice que el hecho de que los órganos de decisión de Brutelé estén compuestos por delegados de las autoridades públicas asociadas indica que éstas controlan los órganos de decisión de Brutelé y, por tanto, pueden ejercer una influencia determinante tanto sobre los objetivos estratégicos como sobre las decisiones importantes de ésta. Es importante ver aquí como, el que expresamente no conste en la escritura de constitución, o en los estatutos, la posibilidad de que la empresa esté obligada a realizar las encomiendas ordenadas, ni se establezca que las tarifas que retribuyan tales servicios se fijen por la autoridad adjudicadora, no es óbice para que pueda considerarse la existencia del control análogo, si este se prueba por la concurrencia de otras circunstancias, tal y como se ha expuesto más arriba.

Si el encomendado es una persona física o jurídica sujeta a derecho privado, no será posible aplicarle el Artículo 15 de la Ley del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC), debiendo aplicarse la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP). No se puede encomendar a personas sujetas a derecho privado actividades que hayan de realizarse con sujeción al derecho administrativo.

Lo dispuesto en ambas normas principales, LCSP y LRJPAC, no parece que sea contradictorio sino más bien complementario. Hay que cohesionar ambas leyes para una correcta aplicación de la encomienda de gestión.

Las encomiendas de gestión interadministrativas del artículo 15 de la Ley 30/1992 y los encargos de gestión de la LCSP son figuras diferentes. La diferenciación entre las figuras del encargo de gestión en ambas leyes ha sido analizada por la Circular 6/2009 de la Abogacía General del Estado, que llega a la conclusión de que los problemas que genera la incompatibilidad de los dos regímenes jurídicos, a causa de un conflicto positivo de las dos normas jurídicas que regulan la misma figura con requisitos diferentes, debe resolverse, básicamente, con los principios generales del Derecho, como son la doctrina de la *lex posterior* y el principio de la *ley especial* respecto de la *ley general*.

Siendo el contenido o ámbito propio y exclusivo de la encomienda de gestión a que se refieren los artículos 4.1.n) y 24.6 de la LCSP las relaciones materialmente contractuales, es decir, relaciones que tienen por objeto la ejecución de una obra, la realización de un suministro o la prestación de un servicio, ha de entenderse modificado por dichos preceptos legales el Artículo 15 de la LRJPAC en el sentido de que, si bien este último precepto comprendía inicialmente, como se ha razonado, tanto actuaciones o actividades ajenas a la legislación de contratación pública como actuaciones o actividades constitutivas de las prestaciones propias de los contratos de obras, suministro y servicios, tras la promulgación de la LCSP (y lo mismo podría decirse tras la reforma introducida en el derogado Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas por el Real Decreto-Ley 5/2005, de 11 de

marzo), el artículo 15 de la LRJ-PAC ha quedado limitado en su contenido a las actuaciones o actividades ajenas a la legislación sobre contratación pública, sin que, por tanto, las encomiendas de gestión a que se refiere este último precepto legal puedan tener por objeto actuaciones consistentes en la ejecución de obras, realización de suministros o prestación de servicios a cambio de una contraprestación dineraria, es decir, sin que puedan tener por objeto relaciones materialmente contractuales, y ello en razón de la doctrina de la *lex posterior* como principio rector de la resolución de conflictos entre normas jurídicas (...).

En este caso es evidente que hay dos normas con rango de ley que coinciden parcialmente en la regulación de una materia y la regulan de forma diferente, por lo que cabe considerar que la ley posterior, que es la LCSP, ha derogado parcialmente o ha modificado el Artículo 15 de la Ley 30/1992 en el sentido de que este precepto ya no puede incluir encomiendas de gestión de carácter meramente contractual, ya que su ámbito ha quedado circunscrito a las actividades o actuaciones materialmente ajenas a la contratación pública. Además de ser una norma posterior, la LCSP es una norma específica que regula la contratación. Por tanto, si la LCSP, en aplicación de las directrices derivadas de la doctrina y de las normas del derecho europeo sobre la adjudicación de los contratos públicos, regula la figura de los encargos de gestión como una excepción a la aplicación de las normas sobre contratación pública, resultaría incomprensible que los encargos de gestión cuyo objeto sea de naturaleza contractual, esto es, la ejecución de obras, la realización de suministros o la prestación de servicios, no tuvieran como régimen jurídico aplicable el que establece la LCSP, que, como ya se ha dicho anteriormente, conforma un régimen jurídico más reciente y más específico que el de la Ley 30/1992. Es decir, además de ser una norma posterior y más específica, la aplicación de un régimen diferente que no sea el que establece la LCSP tendría, como consecuencia no deseable, una relajación de la aplicación de los requisitos necesarios para garantizar los principios básicos y esenciales de la contratación pública en que tanto ha incidido el Derecho comunitario.

De esta manera, y como conclusión final en relación con el alcance del Artículo 15 de la Ley 30/1992, queda claro que con la entrada en vigor de la nueva LCSP (e, incluso, antes) su aplicación ha quedado circunscrita a todas las materias ajenas a la contratación. Por tanto, la virtualidad del Artículo 15 en cuestión se limita, a día de hoy, a actuaciones o actividades ajenas al ámbito de la legislación de contratos, es decir, su objeto no puede incluir prestaciones o actuaciones propias de los contratos administrativos a cambio de una contraprestación dineraria equivalente al valor de la prestación.

Las consecuencias de este hecho son las siguientes:

- Un encargo de gestión de contenido materialmente contractual debe hacerse de conformidad con los artículos 4.1 n y 24.6 de la LCSP, y

por tanto, deben cumplirse los requisitos que exige el Artículo 24.6. En caso de que no se cumplan, no se podrá llevar a cabo el encargo de gestión por esta vía ni, obviamente, por la vía del artículo 15 de la Ley 30/1992.

- Los encargos de gestión de la LCSP no exigen el cumplimiento de los requisitos formales que prevé el Artículo 15 de la Ley 30/1992, por lo que es suficiente que la entidad que hace el encargo notifique a la entidad que recibe el encargo el acuerdo que ha adoptado.

Son estas dos características, la ejecución obligatoria y la fijación de la retribución mediante tarifas, que tipifican el citado control y la realización de la parte esencial de su actividad con el poder adjudicador, las que configuran a la relación de naturaleza instrumental y no contractual, por lo que, a todos los efectos, son de carácter interno, dependiente y subordinado.

Según la ref. m) la licitación no es obligatoria si se cumplen los llamados criterios TECKAL.

Criterios TECKAL

¿Qué es control análogo? Es un control que permite a la entidad adjudicadora, influir en las decisiones del medio propio. Por ello, si el medio propio es una sociedad, la totalidad de su capital social tendrá que ser de titularidad pública (uno solo o varios poderes públicos, como por ejemplo Administración del Estado más las comunidades autónomas y más las entidades locales).

«Cuando la ejecución sea obligatoria para el encomendado, de acuerdo con instrucciones fijadas unilateralmente por el encomendante y cuya retribución se fije por referencia a tarifas aprobadas por la entidad pública de la que dependan, se entenderá que hay control análogo al que tienen sobre sus propios servicios».

Según la ref. n) el objetivo estatutario de la empresa consiste en cumplir la misión de interés municipal para cuya realización fue creada y que no persigue ningún interés distinto del de las autoridades públicas asociadas. Según la ref. l) el hecho de que el poder adjudicador posea, por si solo o junto con otros poderes públicos, la totalidad del capital de una sociedad adjudicataria tiende a indicar, sin ser un indicio decisivo, que dicho poder adjudicador ejerce sobre dicha sociedad un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios.

Lo esencial es que el control sea efectivo, pero no es indispensable que sea individual, puede ser conjunto (es preciso señalar en este punto que la primera doctrina consideraba que debía ser individual o dependiente de un único poder adjudicador — Sentencia CODITEL—).

¿Qué es parte esencial de su actividad? La totalidad o parte principal de la actividad del medio propio que debe estar destinada a la entidad adjudicadora

(este requisito se da por satisfecho cuando son varios los entes territoriales que controlan a una empresa, si ésta realiza lo esencial de su actividad, no necesariamente con uno u otro de esos entes territoriales, sino con todos ellos considerados en su conjunto). La actividad restante, si la hubiere, habrá de ser marginal.

Quién está facultado para hacer encomiendas (ámbito subjetivo)

De acuerdo con el Artículo 15 los órganos administrativos o de las entidades de derecho público pueden encomendar a otros órganos o entidades de la misma administración o de otra diferente, la realización de actividades de carácter material, técnico o de servicios de su competencia, por razones de eficacia o cuando no se posean los medios técnicos idóneos para llevarlas a cabo, sin que se transfiera la titularidad de la competencia.

Constituyen una relación jurídica bilateral de carácter voluntario entre órganos administrativos, y entre éstos y entes de derecho público que pertenecen a la misma administración o a una diferente.

Tipos de relaciones

- Relaciones entre órganos de una misma Administración Pública. (Ministerio de Defensa y Ministerio del Interior).
- Relaciones entre una administración pública y entidades dependientes de ella (Administración General del Estado (AGE) y organismo autónomo o entidad pública empresarial dependiente o vinculada a aquella, Ministerio de Defensa e INTA, Ministerio de Fomento y AENA).
- Relaciones entre entidades públicas dependientes de una misma Administración Pública (relaciones entre dos organismos de la AGE, INTA y SMC, INTA e INVIED).
- Relaciones entre administraciones públicas independientes entre sí (AGE y una comunidad autónoma o entre una comunidad autónoma y una comunidad local).
- Los encargos a sociedades públicas mercantiles cuyo capital sea íntegramente de titularidad pública, medios propios de la LCSP (estos encargos no están sujetos al régimen del Artículo 15 de la LRJPAC). (ISDEFE, TRAGSA).

Qué actividades pueden ser objeto de encomienda (ámbito objetivo)

Al referirse, en este primer inciso del artículo 4.1.n) de la LCSP, a la realización de una determinada prestación, sin hacer distinción alguna entre los

distintos tipos de contratos, el encargo podrá recaer sobre cualquiera de los tipos de contratos incluidos dentro del ámbito objetivo de la LCSP.

Pero si en el primer inciso del artículo 4.1.n) que venimos comentando habla de «negocios jurídicos» entre una entidad y un medio propio, en el siguiente inciso ya se refiere a los «contratos» que este medio propio pueda celebrar para la realización del encargo, los cuales quedarán sometidos a la LCSP en los términos que sean procedentes de acuerdo con la naturaleza de la entidad que los celebre y el tipo y cuantía de los mismos. Es decir, en la cadena de relaciones encomendante-medio propio-contratista, pueden confluir un negocio jurídico excluido de la LCSP y un contrato sometido a la LCSP.

La expresión «la realización de actividades de carácter material, técnico o de servicios» (Art. 15 LRJPAC) puede incluir no solo actividades ajenas a la contratación pública sino también actividades reguladas en la legislación de contratos. No hay obstáculo para entender que el legislador consideró que incluía las prestaciones propias de los contratos de obras, de suministro y de servicios, dado que se podían —y se pueden— calificar como actividades materiales, técnicas o de servicios. El ámbito objetivo de la encomienda del artículo 15 de la Ley 30/1992 es más amplio que el que regula la LCSP, ya que su redacción permite entender que incluye actividades o prestaciones de carácter material, técnico o de servicios, ya sean propios de los contratos administrativos o no. Por ello, el sistema de ejecución de los contratos contemplados en el artículo 24 está previsto exclusivamente para aquellos sujetos que tengan la consideración de Administración Pública y no para aquellos otros que aún perteneciendo al sector público no lo sean, y esto se confirma en el apartado 4 en el que califica a estos contratos, cuando la ejecución se haga con empresarios colaboradores, como de carácter administrativo especial, sin constituir contratos de obras, suministros o servicios, puesto que si fueran realizados por sujetos del sector público que no son Administración Pública serían contratos privados. A estos efectos basta recordar el artículo 20 de la LCSP que establece que tendrán la consideración de contratos privados los celebrados por los entes, organismos y entidades del sector público que no reúnan la condición de administraciones públicas.

Por tanto, entre ambas disposiciones se abarcan no sólo actuaciones o actividades ajenas a la legislación de contratación administrativa, sino también actuaciones constitutivas de las prestaciones propias de relaciones contractuales (obras, suministro y servicios).

Requisitos de la Encomienda de Gestión del 24.6 de la LCSP

La entidad encomendante, poder adjudicador, debe ejercer sobre su medio propio un control análogo al que puede ejercer sobre sus propios servicios (Criterio TECKAL).

La entidad encomendada (medio propio) debe, a su vez, realizar la parte esencial de su actividad con la entidad encomendante (Criterio TECKAL).

El encomendado puede ser un ente, organismo o entidad del sector público.

Las encomiendas de gestión han de ser de ejecución obligatoria para el encomendado, de acuerdo con instrucciones fijadas unilateralmente por el encomendante (esta obligatoriedad está recogida en la LCSP y no en la LRJPAC).

Por parte de la entidad pública de la que dependan, se aprobarán unas tarifas en base a las cuales se calculará la retribución a percibir por el encomendado (esta contraprestación está recogida en la LCSP y no en la LRJPAC).

El encomendado deberá reconocer en sus estatutos, o en sus normas de constitución, su condición de medio propio y servicio técnico determinando las entidades respecto de las cuales tiene esta condición el régimen de las encomiendas que se le pueden conferir.

El encomendado no podrá participar en licitaciones públicas convocadas por los poderes adjudicadores de los que sea medio propio, sin perjuicio de que, cuando no concurra ningún licitador, pueda encargársele la ejecución de las prestaciones objeto de la misma.

No opera la voluntad de la entidad medio propio.

Procedimiento para formalizar los encargos de gestión previstos en la LCSP

La resolución, acuerdo, etc., deben comunicarse al ente destinatario del acto y deben considerarse ejecutivos de acuerdo con la reglas generales de la Ley 30/1992. Es preciso que la entidad encomendada tenga constancia de la recepción del acuerdo o resolución adoptado por el encomendante.

La notificación o comunicación del encargo al ente instrumental que lo debe cumplir determina el momento en que el encargo despliega sus efectos, de acuerdo, evidentemente, con el contenido de la declaración de encargo (la cual ciertamente puede fijar un plazo inicial o una condición suspensiva), sin que, en consecuencia, sea necesaria la formalización ni, por tanto, la publicación, de ningún convenio o acuerdo entre la entidad que efectúa el encargo y la entidad destinataria de este.

Por tanto, podría ser suficiente la notificación de la adjudicación acompañada del articulado de la encomienda firmado todo ello por el Órgano de Contratación. Como no hay contrato, tampoco debería haber aval. Aunque esto es cierto, las encomiendas se están formalizando como un negocio jurídico bilateral, aunque obligatorio, suscrito por ambas partes, y ello en base a que es aconsejable que se plasmen las condiciones de la encomienda, de la manera más completa posible, en convenio, acuerdo o pacto entre las entidades afectadas o venga fijada por norma vinculante. No se exige aval.

Efectivamente, según la sentencia del caso de la Asociación Nacional de Empresas Forestales (ASEMFO), existía una naturaleza no contractual de las relaciones entre TRAGSA y los entes públicos controladores. Como TRAGSA no gozaba de libertad ni respecto a los encargos formulados por las autoridades ni en cuanto a las tarifas aplicables, no se cumplía el requisito relativo a la existencia de un contrato.

Subcontratación de las encomiendas

La ejecución de las encomiendas podrá realizarse empleando exclusivamente medios propios o también podrán llevarse a cabo estos contratos con la colaboración de empresarios particulares, siempre que el importe de la parte a cargo de estos sea inferior a los umbrales para que los contratos queden sujetos al Derecho Comunitario.

No se produce ninguna limitación para la contratación de empresarios colaboradores.

A tales empresarios no se les denomina contratistas sino colaboradores, de lo que se deduce que como tales colaboradores no asumen el riesgo y ventura en la ejecución del contrato puesto que este está a cargo del órgano gestor de la Administración; y que en consecuencia solo ejecutan parte del contrato, de manera que la Administración ha de realizar otra parte con sus medios propios.

Hay que tener en cuenta que propiamente la subcontratación de la encomienda sería la del artículo 4.1 n), ya que los contratos que deba celebrar el medio propio deben sujetarse al procedimiento de contratación de los contratos sujetos a regulación armonizada si superan los umbrales, y ello aunque el medio propio no sea poder adjudicador.

El artículo 24.1 más que un supuesto de subcontratación de la encomienda es propiamente una encomienda, ya que la administración ejecuta las obras con medios propios.

La diferencia entre el 4.1.n) y el 24 radica en que en este último el medio propio no debería subcontratar la ejecución del encargo, cosa que si puede hacer en el caso del 4.1 n).

Por ello, para solventar las diferencias expuestas en los tres últimos párrafos, se ponen en relación ambos artículos a la hora de tramitar las encomiendas y así poder subcontratar, si es que procediera.

Límites cuantitativos

Cuando es la Administración la que realiza la ejecución materialmente por sí misma, no existe propiamente contrato alguno, en estas circunstancias no se

le fija límite cuantitativo alguno, pues la directiva es inaplicable cuanto no hay contrato. En cambio, en el momento en que se contrata la colaboración de empresarios particulares, cualquiera que sea su régimen, en ese momento se cae en la órbita de la directiva en cuanto a competencias y publicidad, a menos que el contrato esté por debajo del límite cuantitativo comunitario.

Por consiguiente, no existe ningún obstáculo desde la perspectiva estrictamente comunitaria a que empresarios particulares colaboren con la Administración superando los umbrales comunitarios; lo único que exigirá el Derecho Comunitario es que en ese caso los contratos de colaboración se someterán a sus prescripciones.

Para el Derecho Comunitario es irrelevante la parte que ejecute materialmente la Administración, puesto que en este caso no existe contrato alguno. No hay contrato propiamente dicho, porque no hay autonomía de la voluntad y sin consentimiento no podemos hablar de relaciones contractuales.

Con respecto a los límites de los umbrales comunitarios contenidos en el artículo 24 de la LCSP, la redacción de la disposición deja ahora claro, en relación con la legislación anterior, que dichos límites, inferior a 5.150.000 euros para la ejecución de obras, e inferiores a las cantidades señaladas en los artículos 15 y 16 para la fabricación de bienes muebles y la realización de servicios respectivamente, se refieren exclusivamente a la parte a cargo de los empresarios colaboradores.

El límite del umbral comunitario citado será aplicable a la totalidad encargada a los empresarios colaboradores, sin ser posible la aplicación individual de los citados umbrales por cada uno de ellos, lo que elimina toda posibilidad de fraccionamiento, y para el caso de adjudicación por lotes se habrán de respetar las disposiciones establecidas al efecto. En particular, el Artículo 74.2 de la LCSP, transposición del Artículo 9.3 de la Directiva 2004/18/CE, prohíbe fraccionar un contrato con la finalidad de disminuir la cuantía del mismo y eludir así los requisitos de publicidad o los relativos al procedimiento de adjudicación que correspondan.

Por su parte el Artículo 76.7 en relación con el 74.3 de la LCSP, prevén la posibilidad de adjudicación por lotes, para cuando la realización de una obra, la contratación de unos servicios o la obtención de unos suministros homogéneos pueda dar lugar a la adjudicación simultánea de contratos por lotes separados, en los que se deberá tener en cuenta el valor global estimado de la totalidad de dichos lotes. Para cada tipo de contrato de obras, suministro y servicios, los artículos 14.2, 15.2 y 16.2 contienen las normas reguladoras de la acumulación de lotes cuando superen los umbrales comunitarios.

El segundo límite es para los supuestos de obras incluidos en las letras a) que la Administración tenga montadas fábricas, arsenales, etc., y b) que igualmente tenga elementos auxiliares que supongan una economía superior al 5 por 100 del presupuesto. En tales supuestos la contratación con colabora-

dores no podrá sobrepasar el 50 por 100 del importe total del proyecto, límite razonable si se piensa que es la Administración la encargada de ejecutar el contrato y que sólo para los casos en que se exigiese equipos o medios de los que careciese sería posible su contratación con empresarios, lo cual resulta conforme con el carácter subordinado o secundario de la colaboración. No obstante, dicha limitación no se ha previsto para la fabricación de bienes muebles y realización de servicios.

En relación con los servicios, si bien la ley no hace mención expresa a su realización con sus medios propios, lógicamente hay que entender que no existe ningún impedimento para ello:

- Si la Administración utiliza materialmente sus propios servicios no personificados. En estos casos la Administración asume directamente el papel principal en la ejecución de las obras, fabricación de bienes muebles o realización de servicios, no existiendo contrato alguno, salvo los de los posibles suministros o aprovisionamientos a que antes se ha aludido, por lo que no opera limitación alguna.
- Si la Administración utiliza sus medios propios, mediante entes, organismos, o entidades como medios instrumentales y estos realicen la ejecución materialmente con sus propios medios. En estos casos, supuesto que tales entes instrumentales cumplan los requisitos contemplados en el apartado 6 del Artículo 24 de la LCSP, nos encontraríamos en las mismas circunstancias que el apartado anterior en cuanto a la inexistencia de contrato.
- Si la Administración utiliza sus medios propios, ya sea mediante servicios no personificados o entes instrumentales, junto con empresas colaboradoras. A la parte realizada materialmente por la Administración por sus propios servicios o mediante entes instrumentales se le aplicarían las consideraciones expuestas en las letras a) y b) anteriores, y a la parte ejecutada por empresas colaboradas el límite de los umbrales comunitarios al conjunto de todas ellas, y en los casos de ejecución de obras de las letras a) y b) del Artículo 24.1 el límite del 50 por 100 del importe del total del proyecto tal como se indica en su apartado 4.
- Si la Administración utiliza sus medios propios, mediante entes, organismos, o entidades como medios instrumentales, y estos al no disponer de medios para realizar materialmente la ejecución tengan que contratar a terceros. En este caso, los encargos habrán que reconducirse a través del artículo 4.1.n) de la LCSP en el que el medio propio podrá contratar la totalidad de la prestación con terceros, aplicándoseles, dependiendo de que el medio propio sea una Administración o no, las reglas a tal efecto establecidas en la LCSP.

Características del Artículo 4.1.n y 24.6

- El encargo puede hacerlo cualquier ente del sector público que sea poder adjudicador de la Administración Pública.
- El encargo puede tener por objeto cualquier prestación incluida dentro del ámbito de la LCSP.
- En la contratación con terceros éstos pueden asumir la ejecución de la totalidad de la prestación.
- Los contratos con terceros tendrán la calificación jurídica que se derive de la naturaleza del contrato de acuerdo con los distintos tipos previstos en la LCSP.
- El riesgo y ventura de los contratos celebrados con terceros no recaerá en estos, pues son colaboradores, recae en la Administración, ya que la ejecución estará a cargo de sus servicios.

Tarifas

Pero cuando el ente instrumental contrate a su vez con terceros la ejecución, en estos casos existe una actividad de gestión por parte del ente instrumental, no comprensiva de la ejecución material del encargo sino de la selección del empresario, pues bien, también en estos supuestos será la entidad pública de la que dependa la que deberá determinar las tarifas correspondientes a estas gestiones.

Prórrogas y ampliaciones

No hay límites respecto a las prórrogas al no ser de aplicación las limitaciones de los artículos 23 y 279 LCSP.

Para resolver la cuestión de que sea preciso que dicha posibilidad figure reflejada de manera expresa en el acuerdo de encomienda, para dar una respuesta negativa podemos acudir al criterio señalado en el Artículo 6.2 f) LRJPAC, sobre el contenido mínimo de los convenios, que, como es sabido, es el modo de formalizar las encomiendas del art. 15 LRJPAC. Así el citado artículo señala que:

Los instrumentos de formalización de los convenios deberán especificar, cuando así proceda:

...

f) El plazo de vigencia, lo que no impedirá su prórroga si así lo acuerdan las partes firmantes del convenio.

Ciertamente, a las encomiendas del Artículo 4.1 n) y 24 LCSP no les es de aplicación dicha previsión legal; sin embargo no se observa inconveniente legal alguno para aplicar analógicamente dicha posibilidad, considerando admisible que aun cuando la posibilidad de prórroga no esté prevista, se prorrogue la encomienda siempre que se realice de manera expresa, dado que con carácter general están prohibidas las prórrogas tácitas.

No obstante, y al objeto de evitar problemas interpretativos, se recomienda contemplar de forma expresa la posibilidad de prórroga en el articulado del Acuerdo.

Modificaciones

Respecto a las posibilidades de modificación, serán las que se recojan en el articulado de la Encomienda y que podrían quedar redactadas así:

El presente Acuerdo podrá modificarse cuando resulte necesario para la mejor realización de su objeto por mutuo acuerdo entre las partes o por decisión del órgano encomendante por razones de interés público. Y, siguiendo en ambos casos, los mismos trámites que se siguieron para su suscripción.

Ciertamente, aun cuando no se contemple de forma expresa esta posibilidad en el articulado del Acuerdo, es posible proceder a su modificación por razones de interés público, sin embargo y como se ha señalado para las prórrogas, se recomienda que dicha posibilidad esté expresamente prevista en el Acuerdo.

Extinción

Respecto a las posibilidades de extinción, serán las que se recojan en el articulado de la encomienda y que podrían quedar redactadas así:

«La presente Encomienda se extinguirá por su cumplimiento o por su resolución, que podrá acordarse por mutuo acuerdo entre las partes o por decisión del órgano encomendante, por razones de interés público que así lo aconsejen.

En caso de extinción anticipada, deberá salvaguardarse la necesaria continuidad de aquellas actuaciones que se encontraran en ejecución en el momento de aquella, por lo que ambas partes deberán seguir cumpliendo sus obligaciones durante el plazo que pacten que no podrá ser superior a meses.»

Recursos

Por su carácter instrumental e interno, no cabe recurso alguno contra el encomendante.

Legislación y Jurisprudencia

Ley 24/2011, de 1 de agosto, de contratos del sector público en los ámbitos de la defensa y de la seguridad.

Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Artículo 15.

Ley 30/07, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público. Artículos 4.1 n), 24.6 y Disposición Adicional Trigésima (TRAGSA).

Directiva 92/50/CEE, del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios (DOCE L núm. 209, de 24/07/1992). Anexos III y IV modificados por la Directiva 2001/78/CE de la Comisión, de 13 de septiembre de 2001.

Directiva 93/36/CEE, del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de suministros (DOCE L núm. 199, de 09/08/1993). Anexo IV modificado por la Directiva 2001/78/CE de la Comisión, de 13 de septiembre de 2001.

Directiva 93/37/CEE, del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras (DOCE L núm. 199, de 09/08/1993). Anexos IV, V y VI modificados por la Directiva 2001/78/CE de la Comisión, de 13 de septiembre de 2001.

STJCE, de 18 de noviembre de 1999, asunto C-107/1998, Teckal.

STJCE, de 11 de enero de 2005, asunto C-26/2003, apartado 48. Stadt Halle y RPL Lochau.

STJCE, de 13 de enero de 2005, asunto C-84/2003, Comisión contra España.

STJCE, de 13 de octubre de 2005, asunto C-458/2003, apartado 65, Parking Brixen.

STJCE, de 10 de noviembre de 2005, asunto C-29/2004, Comisión contra Austria.

STJCE, de 11 de mayo de 2006, asunto C-340/2004, apartado 37, Carbo-termo.

STJCE, de 19 de abril de 2007, asunto C-295/2005, Asemfo vs Tragsa.

STJCE, de 13 de noviembre de 2008, asunto C-324/2007, apartado 34, Coditel.

SOSA WAGNER, «El empleo de los recursos propios por las Administraciones locales». Estudios de Derecho Público Económico, Civitas, 2003.

Acuerdo de la Comisión Permanente de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de 30 de marzo de 2010 (Gobierno de las islas Baleares).

Informe 21/2008, de 27 de noviembre, de la Junta de Andalucía, sobre la legislación aplicable a las encomiendas que la Universidad de Huelva realice a la Corporación de la Universidad de Huelva, S. A. U.

Informe 2/2008, de 27 de noviembre, de la Junta de Andalucía, sobre diversas cuestiones relativas a las encomiendas de gestión o de ejecución.

Circular 6/2009 de la Abogacía General del Estado.

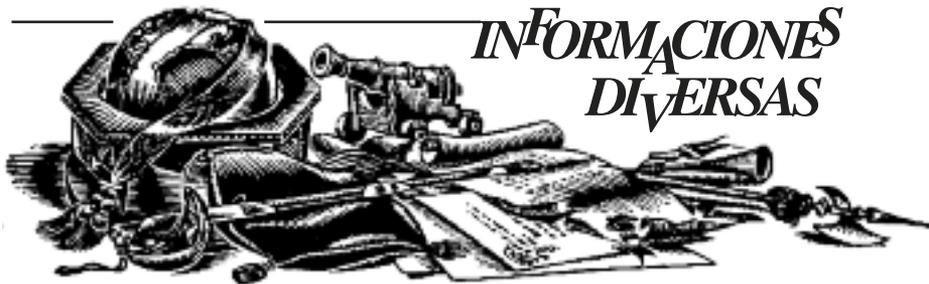
Análisis de la sentencia Coditel y reflexiones desde una Perspectiva Española, por Ignacio del Cubillo Contreras.

Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.



Baldeo.—Es la primera operación que se efectúa á bordo de todos los buques de guerra después del toque de diana. Sin esta cotidiana costumbre, que se observa con todo rigor, sería imposible la saluda á bordo, donde, en un sitio relativamente escaso, se aglomeran un extraordinario número de personas. (Colección de autótipias de Alía Plans).





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo, escrito por don José Recart y Giralt, director de la Escuela de Náutica de Barcelona, dirigido a don José Pidal, ministro de Marina, abre este número de octubre del 1912, al que sigue el titulado *Nuevos Explosivos*, del coronel de Artillería don Ricardo Aranaz e Izaguirre. Continúa con *Manejo marinerero de los modernos buques de guerra*, en el que se trata *Embarcaciones menores. Remolques y otras faenas en las embarcaciones menores*. El artículo

Minas submarinas automáticas Elia. Sistema Vickers-Breguet (del *Engineering*) pone fin a los contenidos en este número.

Entre las *Notas Profesionales* elaboradas por la sección de información, encontramos las siguientes: (Alemania) *Radio-telegrafía; Nuevo cañón; Nuevos buques acorazados alemanes*; (Francia) *Los dreadnoughts de las principales marinas y la evolución de los buques de combate; La seguridad de los submarinos; Aviación Naval; Submarinos; Los acorazados de 1913; La concentración en el Mediterráneo, Revista naval de Portsmouth; Fuerzas navales al Mediterráneo*; (Inglaterra) *Futuro acorazado; Armamento contra los aeroplanos; Nuevos acorazados; Botadura del Audacious; El crucero de combate Princess Royal; El destroyer Lurher; Conferencia Radiotelegráfica de Londres*; (Italia) *Las construcciones navales italianas; Lanzamientos de proyectiles desde los dirigibles y aeroplanos; La concentración naval francesa en el Mediterráneo; Nuevos acorazados*; (Japón) *Ley de expansión naval*.

La sección de *Miscelánea* contiene las reseñas: *Motor único para los sumergibles y La turbina de vapor marina de 1894 a 1910*. En *Bibliografía* se da cuenta de las siguientes obras recibidas en la biblioteca de la redacción de la REVISTA: *Observatorio meteorológico magnético y sísmico del Colegio de Belem de la Compañía de Jesús en La Habana, Año 1911; Programa de las Regatas de yates a la vela organizada por el Real Sporting Club de Bilbao; Turbinas marinas, por el teniente de navío J. Cornejo y el maquinista mayor de primera V. Baliño; La fábrica de Krupp en el transcurso de cien años; La galerna de abril de 1878, por el general de la Armada Pelayo Alcalá Galiano; Tratado de física Elemental por el P. B. F. Valladares de la Compañía de Jesús, segunda edición; El sitio de Cádiz por las tropas de Napoleón en 1812, por Manuel Quintero de Atauri. El *Sumario de Revistas* cierra este número de octubre de 1912.*

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



Este número de octubre de 1962, comienza con un artículo titulado *Dos noticias inéditas sobre San Martín, su regreso a España en 1798, ¿Conoció a Napoleón Bonaparte?*, elaborado por el contralmirante Julio F. Guillén, al que sigue *La normalización de las escalas en los cuerpos de la Armada*, escrito por el capitán de navío J. García-Frías.

Los capitanes de corbeta J. J. Pérez Aguirre, Rodrigo Díaz y F. Javier Astray son autores de los artículos que

llevan respectivamente por título *Reflexiones sobre el Polaris, Carta abierta a un sistema racional de ascensos y al Sistema de navegación por canales, rías y puertos*, y que figuran a continuación de los mencionados en el párrafo anterior.

Continúa la REVISTA con un artículo del comandante médico J. Soler Canto, cuyo título es *Ascensos Activos; no pasivos*, al que sigue el titulado *El médico y el deporte*, elaborado por el capitán médico F. Velayos Gómez. *El capitán Mourelle en la Polinesia*, escrito por F. Serra Serra, capitán de la Marina Mercante, pone colofón a los artículos de este número.

Entre las *Notas Profesionales* podemos destacar: *La guerra submarina alemana de 1939 a 1945*, de R. Moneger; *Misión esencial de la marina federal alemana: La defensa de los estrechos daneses*, de Philippe Nourry; *Curso de verano en Hamburgo*, del capitán médico M. Nieto Noya; *El derecho de guerra en los futuros conflictos por mar, tierra y aire*, del comandante de Intendencia Agostino Berti; *Una controversia que dio que hablar*, de Brow Taylor capitán de navío US Navy.

Miscelánea, Informaciones diversas, en las que se incluyen los artículos: *El Ministro de Marina hizo en Panjón la ofrenda del mar; Monumento a un navegante español en el Estrecho de Magallanes*; además de *Historias de la mar*, que incluyen: *Consejos que dio el teniente de navío retirado de la Real Armada D. Joseph Maria Butrón y Cortes a su hijo el guardia marina D. Rafael Butrón y Pareja en su primera navegación a Lima*; y las secciones de *Lexicografía, Noticiario y Libros y Revistas* completan este número de octubre de 1962.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO

EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

Día Año

1 1541.—Con el ataque a la ciudad de Santiago, defendida valientemente por los españoles mandados por Alonso de Monroy ante el toki Michimalonco y sus guerreros mapuches, se extiende un levantamiento general de los indios, comenzando la guerra de la Araucanía contra los españoles.

2 1528.—El rey Carlos V, en cédula fechada en este día, ordena al gobernador de Nicaragua, Pedrarias Dávila, que los oficiales reales cobrasen los diezmos para pagar a los clérigos que sirviesen en Nicaragua, en contra de las pretensiones de los de Panamá, que pretendían tener derecho sobre los diezmos de Nicaragua.

3 1528.—Álvaro Saavedra Cerón, pariente de Hernán Cortés, fue uno de los primeros exploradores europeos que navegó por el océano Pacífico. En esta fecha llega Cerón a las islas Molucas después de recorrer la costa norte de Nueva Guinea.

4 1551.—El primer Concilio limense fue convocado por el arzobispo Jerónimo de Loayza con el fin de organizar la iglesia de Lima, uniformando criterios y textos de catequesis para propagar la doctrina en dichos territorios. En este día comienzan sus sesiones del mismo.

5 1546.—Jorge Robledo figura en la historia de Colombia como el conquistador de Antioquía, uno de los descubridores de Nueva Galicia y destacado en la conquista de Guatemala. En este día es ejecutado por otro conquistador español, Sebastián de Benalcázar.

6 1542.—Juan Rodríguez Cabrillo, comisionado por Pedro de Alvarado para explorar la península de la Baja California, después de descubrir la bahía de San Diego llega con su expedición a San Pedro, hoy ciudad de Los Ángeles.

7 1541.—El gobernador y adelantado de La Florida, Hernando de Soto, en su viaje por tan vastos territorios en las cercanías del río Caddo encuentra una tribu de guerreros muy hostiles a la que llamaron Tula.

8 1565.—La nao *San Pedro*, de la expedición de Legazpi a las Malucas, cuyo capitán era Felipe Salcedo, nieto de Legazpi, llega en esta fecha al puerto de Acapulco desde la isla de Cebú, después de cuatro meses de navegación, descubriendo la ruta del tornaviaje por el Pacífico.

9 1785.—Por orden del rey Carlos III de España y para perfeccionar el conocimiento del estrecho de Magallanes, zarpa del puerto de Cádiz en este día la fragata *Santa María de la Cabeza*, al mando de Antonio de Córdoba.

10 1502.—Cristóbal Colón, en su cuarto y último viaje de exploración a las Indias, llega en esta fecha a la costa de la actual provincia de Veraguas, en Panamá, y se sorprende de las joyas de oro que usaban los aborígenes.

11 1469.—En este día, tiene lugar en la ciudad palentina de Dueñas una entrevista entre los reyes Fernando II de Aragón e Isabel I de Castilla que determinó el matrimonio de ambos, los futuros Reyes Católicos.

12 1524.—El conquistador de México Hernán Cortés ejerce un poder absoluto en el vasto territorio conquistado. Con su partida a las Hibueras, la Corona impone limitaciones con el envío de oficiales reales.

13 1540.—En su viaje de exploración a las islas de la Especiería, Pedro de Alvarado, gobernador de Guatemala, llega con su Armada al puerto de la Navidad, situado al noroeste del actual puerto de Manzanillo, en México, con la intención de proveerse de agua fresca y alimentos.

14 1568.—La escuadra portuguesa, al mando de Gonzalo Pereyra, cabo mayor de las islas Malucas, se presenta en las costas de la isla de Cebú donde estaban los españoles, y recrimina a Legazpi su establecimiento en tierras que a su juicio pertenecen al rey lusitano.

15 1546.—En vista de la ausencia del gobernador de Venezuela, la Audiencia de Panamá nombra provisionalmente al escribano Juan de Carvajal. La Corona nombró al licenciado Juan Pérez de Tolosa, que enterado de los desmanes cometidos por Carvajal lo apresa en este día en la ciudad de Tocuyo.

16 1600.—La flota holandesa, formada por el *Mauritius*, el *Hope*, el *Eendracht* y el *Hendrik Fredrik*, fondea cerca de la isla de Luzón haciéndose pasar por francesa. A bordo del buque insignia *Mauritius*, el almirante Olivier de Noort comanda una operación contra Manila.

17 1566.—Entra en erupción el volcán de Pichincha en Ecuador. La capital ecuatoriana de Quito que se encuentra en sus faldas se cubrió de ceniza.

18 1605.—En esta fecha, el arzobispo de la ciudad de Santafé de Bogotá, Bartolomé Lobo Guerrero, restaura el seminario y lo anexa al colegio de San Bartolomé, regido por los jesuitas.

19 1527.—En esta fecha llega a Nueva España el nombrado obispo, fraile dominico Julián Garcés, para regir la primera diócesis mexicana, la de Tlaxcala-Puebla.

20 1687.—En esta fecha, un fuerte terremoto asola las ciudades de Lima y El Callao. En palabras del virrey Melchor de Navarra: «...la tierra que pisaba hacía olas como el mar y no me podía tener en pie y arrodillado para morir, tampoco me podía mantener en el suelo...».

21 1593.—El gobernador de Filipinas, Gómez Pérez Dasmariñas, prepara cuatro galeras en Manila para ir a la conquista de las islas Molucas, completando la dotación de la nave capitana con doscientos cincuenta remeros chinos. En este día sale la Armada camino de Ternate.

22 1603.—Después de más de 15 días de duros combates entre los chinos y los españoles, ayudados por los filipinos en la ciudad de Manila, se da por sofocada la rebelión china con el ajusticiamiento de su cabecilla Juan Bautista de Vera.

23 1540.—Enterado el virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, de la presencia en el puerto de Manzanillo de la Armada del gobernador de Guatemala Pedro de Alvarado, solicitó se encontraran ambos en un punto medio entre la ciudad de México y Manzanillo.

24 1520.—Magallanes, pasado el cabo de las Once Mil Vírgenes con su expedición, ordena que las naves *San Antonio* y *Concepción* exploren una bahía profunda. Las naves regresan con buenas noticias por haber encontrado un canal que puede ser el paso buscado.

25 1575.—Fallece en la ciudad de Lima su primer obispo y luego arzobispo, el dominico Jerónimo de Loaysa. Destacó por su labor caritativa, la fundación de hospitales para los pobres y la realización de dos concilios convocados en la ciudad de Lima.

26 1533.—En este día, Nicolás de Ribera el Viejo recibe la orden de bajar a la costa de Pachacamac y posesionar aquellos territorios en nombre del rey de España y del gobernador Francisco Pizarro.

27 1777.—Mediante real cédula emitida en esta fecha, se declara constituido el Virreinato del Río de la Plata, y bajo su jurisdicción los territorios de las ciudades de Mendoza y San Juan del Pico, que estaban a cargo de la gobernación de Chile.

28 1553.—Mediante la bula *In Apostulatus Culmine XV* del papa Paulo III, emitida en esta fecha, se instituye la Universidad de Santo Tomás de Aquino, regida por los dominicos, como Primada de América. La actual Universidad Autónoma de Santo Domingo es su heredera y continuadora.

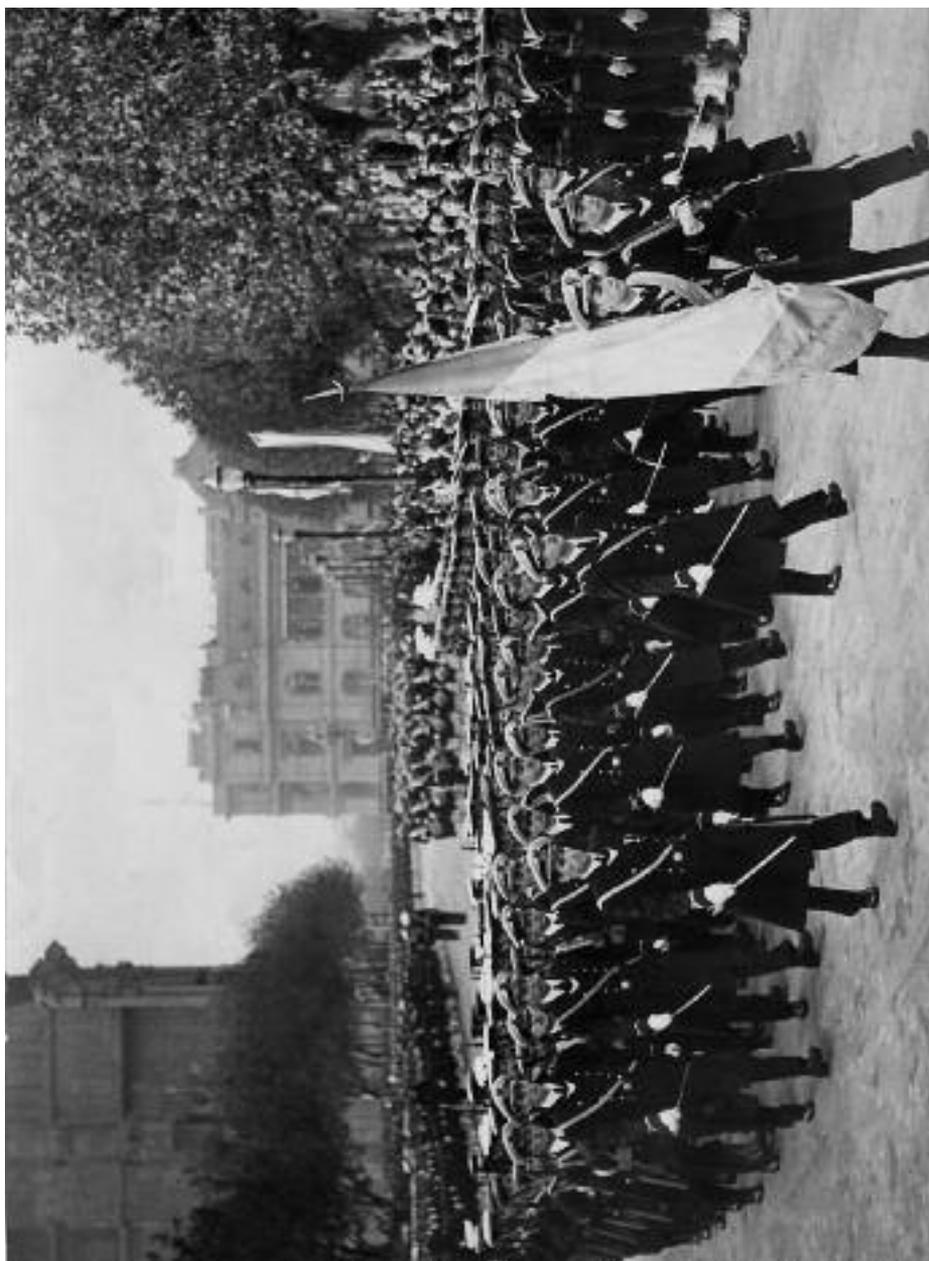
29 1526.—Los supervivientes de la expedición de Loaysa a las Malucas, en la nave *Victoria* mandada por Martín Íñiguez de Carquisano, por estas fechas llegan a Zamafo, al este de Gigoló, al sur de la isla Talao.

30 1533.—Sale del puerto mexicano de Manzanillo la expedición enviada por Cortés por el Pacífico norte al mando de Diego de Becerra.

31 1769.—Tras una expedición de más de seis meses de duración, el explorador español Gaspar de Portalá descubre el golfo de San Francisco.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO



El día 4 de junio de 1946 se celebró en Buenos Aires la ceremonia de transmisión de poderes presidenciales al recién electo presidente, general don Juan Domingo Perón. El Gobierno español envió como embajador extraordinario al almirante don Salvador Moreno Fernández, que había dejado la Cartera de Marina el 20 de julio del año anterior y que la volvería a tomar el 19 de julio de 1951. El almirante viajó a la República Argentina a bordo del crucero *Galicia*.

Ese día 4 de junio, la dotación del *Galicia* desfiló por la capital del Plata y, gracias a la excelente memoria del vicealmirante don Ricardo Álvarez-Maldonado que pertenece a la misma promoción (344) de los alféreces de fragata que aparecen en la fotografía, podemos ofrecerla con casi todos los oficiales identificados.

El abanderado es el alférez de navío don José María González de Aldama y va escoltado por el alférez de fragata don Manuel Leira Pena.

Los oficiales de la compañía son, de izquierda a derecha, los alféreces de navío don Ángel Rodríguez-Carreño Manzano, don Fernando Sebastián Dacosta y don Miguel Cebrián Cuquerella.

Los alféreces de fragata de la primera fila, también de izquierda a derecha, son don Manuel Osorio Ordoñez, don Guillermo González de Aledo Ritwagen, uno tapado por R. Carreño, don Guillermo Tejera Ruiz, don Saturnino Suances Mercader, otro al que tapa Sebastián, don Lorenzo Martínez Busutil, don Mario Cavestany García y don Gonzalo Fernández Lequerica

E. C.



MARINOGRAMA NÚMERO 476

Por TAL

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

De *Rumbo a La Habana*. Cecil Roberts.

DEFINICIONES

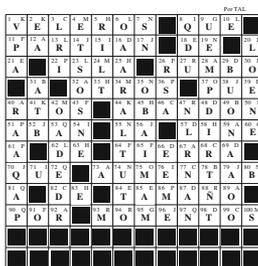
Palabras

- A.—Nav. y man.: Hablando de la bandera, es enrollarla, dándole de trecho en trecho una amarradura con filásticas e izándola de esta forma, que es señal de pedir auxilio de práctico
- B.—Nav. y man.: Hale
- C.—Arq. Nav.: Hilada de tablas que se pone en los costados y cubiertas y que no va a rematar a los extremos de popa y proa, quedando sus topes cerrados a «boca de lobo» entre las tracas que arriman a sus cantos.
- D.—Nav. y man.: La carga que lleva o puede llevar un batel.
- E.—Org.: Uno de los documentos que usaban los oficiales de cargo para el control de los consumos

12	28	89	67	40	32	59	73	92
31	78	49	39					
3	46	82	68	99	77			
29	69	98	66	57	16	48	87	
18	21	84	85					

F.—Arq. Nav.: Embarcación pequeña que usaban los griegos; este nombre es el que en su idioma tenía la ballena, ya porque imitaba la ligereza de este cetáceo o porque llevaba en su proa esta figura	11	26	65	43	64	91
G.—Org.: Unidad de las FAS españolas muy en candelero este verano a causa de los numerosos incendios que se produjeron en todo el territorio nacional (acrónimo)	9	95	60			
H.—Man.: Conjunto cualquiera de toda clase de betas y, por consiguiente, del total de las que van a bordo	45	83	33	63	5	58 25
I.—Bio.: Organismos excepcionalmente resistentes a las condiciones ambientales adversas y que cuando colonizan en la obra viva de los buques o embarcaciones reducen su capacidad operativa	20	15	8	71	76	54
J.—Man.: Cada uno de los escalones que en el interior de la muralla o malecón de los diques sirve para el apoyo de las escoras	52	79	17	70	38	96 14 56
K.—Constr. Nav.: Embarcación dispuesta como el gánguil para vaciar en la mar el fango de las dársenas y puertos	1	2	41	44		
L.—Nav.: Referido a un cabo o punta, la parte más expuesta a los vientos duros	13	10	62	6	23	30
M.—Biogr.: Jefe de Escuadra de la Armada española, nacido en Mahón en 1796. Al sobrevenir la invasión francesa se enroló como grumete en la escuadra del almirante Collingwood. En 1812 ingresó en el Colegio de Guardias Marinas de Cartagena. Como jefe de Escuadra ocupó los cargos de comandante de Ingenieros de la Armada y vocal de la Junta de Dirección. Falleció en Jerez de la Frontera en 1858	100	42	24	4	34	
N.—Geogr.: Parroquia, con una preciosa playa, del municipio de Bueu en Pontevedra	80	19	55	74	7	35
O.—Maq.: Referido a un motor de explosión en el momento en que el pistón invierte su sentido, ya sea en la parte superior o en la inferior de su carrera	37	75				
P.—Nav.: Magnetizas	22	86	61	50	51	36
Q.—Arq. Nav.: Palo que en el plan de las embarcaciones de remos atraviesa de babor a estribor para que el bogador afirme o apoye los pies	90	72	53	97	81	
R.—Maq.: Una de las partes del cigüeñal de un motor de explosión .	93	27	88	94	47	

MARINOGRAMA NÚMERO 476



De Bumbo a La Habana. Ciccó Roberts.

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Cosidura de canal

Historia

Nos encontramos a bordo de la galera *Bazana* navegando por el golfo de León (1) con viento del NE. Don Diego, el conrmaestre, se encontraba repasando la maniobra de la entena de la vela. Miguelito, nuestro grumete, que ya tenía algunos días de mar en su haber, se acercó interesándose en su trabajo: «¿Qué hace don Diego? ¿Qué es esa guía que está colocando?».

Don Diego le explicó: «Se llama cosidura de canal. La aparición de esta amarradura puede remontarse hacia el año 3100 a. de C., cuando los egipcios comenzaron a construir barcos que además de remos empleaban grandes velas cuadradas para navegar por el mar Rojo. Al principio, los mástiles solían ser largos para aprovechar la suave brisa proveniente de tierra. Pero, en la navegación marítima, los fuertes vientos provocaban un esfuerzo muy grande sobre la jarcia y por ello se prefirió instalar mástiles más cortos. El izar y arriar la vela se hacía de manera similar a como la conocemos en la actualidad, aunque con medios más rudimentarios. Para ayudar al deslizamiento por el mástil se colocaban una especie de collar de cabo con protecciones para facilitar la maniobra, el racamento y bastardo (2) de racamento. Estas protecciones fueron mejorándose con el paso del tiempo y derivaron en lo que hoy conocemos como los vertellos ó bolas elípticas de madera, y las liebres ó tablitas que van agujereadas á trechos proporcionados y ensartadas por los bastardos entre vertello y vertello. En la liebre central se ataban unos vertellos acanalados para facilitar el movimiento vertical».

Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura. En España, la descripción más antigua que he podido hallar se encuentra en la lámina número 65, «Virador del cable del ancla, diferentes modos de guarnir racamentos», del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (3) y en la que se ilustra esta atadura.

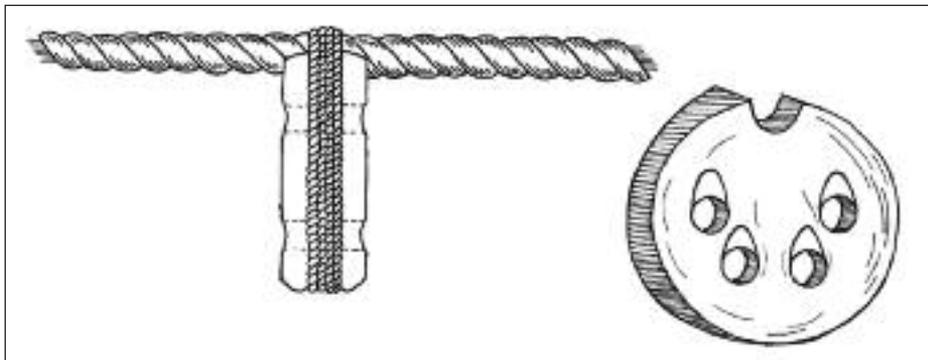
Etimología

El *bertello* o *vertello de canal* es aquel que tiene una hendidura exterior diametral y perpendicular al taladro, que sirve para embutir un cabito o piola pequeña para amarrarlo sobre un obenque, jarcia firme u otro paraje mediante una cosidura para servir de guía a un cabo de labor que pasa por el taladro. A veces en este caso suelen tener uno o más agujeros pequeños por los que se pasa un cabo de labor. La amarradura empleada para sujetar o afirmar este *vertello de canal* a su paraje se llama *cosidura de canal*.

(1) El nombre actual del Golfo apareció al menos en el siglo XIII (en latín *sinus Leonis, mare Leonis*), sugiere que esta zona del mar sería tan peligrosa como un león por lo violento y sorprendente de los vientos que amenazan los barcos.

(2) Al «bastardo» también se le llama «ahorcaperro» por algunos autores. Según el *Diccionario Marítimo* de Timoteo O'Scanlan (1831).

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



Confección del nudo y usos más comunes

Para hacerlo, don Diego tomó un cabo y explicaba de esta manera la forma de hacer esta amarradura: «Tomamos la pieza que queremos unir, vertello, al firme en cuestión, en este caso un obenque de la jarcia firme. Tomamos una piola o cabito fino de longitud suficiente y colocamos el vertello por su canal sobre el obenque, de manera que quede perpendicular a este. Con la piola empezamos a darle vueltas para sujetar el vertello sobre el firme, dando un número impar de vueltas. La última además la amarramos mediante un ballestrinque sobre el obenque, dando media vuelta al obenque por cada lado del vertello. Para mayor seguridad el chicote lo introducimos por entre los cordones del obenque o bien le damos unas vueltas alrededor del obenque y lo amarramos sobre este mediante unos cotes. Se finaliza precintando la ligada para que no se zafe».

Hoy en día no es muy utilizada, aunque he visto amarraduras parecidas en barcos de vela de crucero.

Otras denominaciones

Esta amarradura se denomina en italiano: *ligature paternostro con scanalatura*; francés: *aiguillete de pomme de raccage*; Inglés: *binding parrel*; alemán: *ligatur oder binden*; en portugués: *amarração de racamento*.

Juan OZORES MASSÓ





LEXICOGRAFÍA

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

COMBATE NAVAL EN LA RÍA DE PONTEVEDRA CON UN BOGO ENTALINGADO

*No existe viento favorable
para el marinero que no sabe a dónde ir.*

Séneca.

«Quero un bogo, papá». Así me pidió un globo Lucía, mi hija pequeña, con dos años, la primera vez que la llevé a la feria del Carmen y de la Sal en San Fernando (Cádiz). ¿Qué hubiese pasado por la cabecita de la chiquilla si su padre en esos momentos le compra un remo?

Además, paciente lector, un bogo no es un remo. En ningún diccionario aparece bogo con el significado de remo. Aunque bogar sea remar y tanto podríamos decir «yo bogo» como «yo remo», no es cierto que de ello se deduzca que el sustantivo remo sea sinónimo de bogo como supuesto sustantivo. Bogo es,

y sólo es, la conjugación de la primera persona del presente de indicativo del verbo bogar. Aunque, allá por agosto de 1978, mis brigadieres de primero se empeñaron en decir a toda mi brigada que una forma de conseguir que el bote de «nueve metros» ciña un poco más (de lo poco que de sí es capaz de navegar de bobina esa embarcación) es «entalingando un bogo» en el puño de boca de la vela trinquete. Mire, si no, lo muy necesitado que estaba de caer a babor el «nueve metros» de la fotografía, navegando con toda la caña a estribor, la vela mayor cazada al medio, la escota de la vela trinquete largada en banda y



(Foto: archivo de la Escuela Naval Militar).

ese amenazante espigón que se vislumbra a pocos metros de la amura de estribor. Si en ese momento, se obligase de alguna manera al puño de boca de la vela trinquete a ir hacia barlovento, la vela trabajaría a la mala y quizás el bote caería un poco más a babor de lo que lo haría normalmente. Pero, eso no es lo que nos enseñaron mis brigadieres cuando nos ordenaban «entalingar un bogo», cuya maniobra consiste en coger el remo más largo (olvidémonos ya definitivamente del palabro bogo), colocar su guión en un guardapolvo de la proa en la banda de barlovento y apoyar en el puño de boca el extremo de la pala del susodicho remo. La maniobra se representa en la figura que ha elaborado el maestro de arsenales don Miguel Ángel Pérez Quiroga, delineante de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales.

Pero, mis queridos brigadieres, con profundo respeto os comunico hoy, treinta y cuatro años después (ahora sí me atrevo), que «entalingar» significa «asegurar el chicote del cable o cadena al anclaje del ancla». Por

tanto, siento decirlos, con la misma cantidad de respeto que de osadía (algunos ya portan entorchados de almirante en la bocamanga) que ni un bogo es un remo, ni un remo se entalinga. Entonces, ¿qué expresión debemos usar? Aquí, como siempre que me arriesgo a navegar en medio de las tormentas del lenguaje, sabiendo que en esto del marinero lingüístico los hay muy expertos, sugiero emplear «encapillar un remo», sin que mi propuesta sea dogma irrefutable, pues otros papas hay con suma infalibilidad en materia del hablar marinero. Mi argumento para «encapillar» es que la tercera acepción de este verbo registrada en el DRAE es: «*Mar.* Dicho de una cosa: Montar, engancharse o ponerse por encima de otra». O sea, «encapillar = montar o enganchar un remo en el puño de boca de la vela trinquete». Mas estoy segurísimo de que muchos hombres de mar (y mujeres también, claro) me corregirán o propondrán otra manera más marinera de nombrar esa forma de usar un remo en el «nueve metros».

Personal de Infantería de Marina a bordo de la fragata *Reina Sofía* (F-84), durante el paso del canal de Suez. (Foto: E. Regodón).





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.

24.748.—Churruca



Que don Cosme Damián Churruca fue una figura de enorme prestigio lo

demuestran no pocos documentos de la época. Faltaban pocos meses para Trafalgar cuando, en febrero de 1805, el capitán general de Ferrol recibía la orden del Generalísimo de las Armas de Mar y Tierra, el Príncipe de la Paz, para que dispusiera que el brigadier don Cosme Churruca cesara en el mando del navío *Príncipe de Asturias* y tomase el del *San Juan Nepomuceno*, en el que por no estar aún hechas las distribuciones interiores se le permitía a Churruca las dispusiera y armara a su entera satisfacción, pero teniendo siempre en consideración el estado en que se hallaba



este arsenal y la escasez de medios de que disponía.

P. G. F.

24.749.—Marino y jinete



Al parecer, a principios del pasado siglo y encontrándose al efecto en Madrid don Augusto Miranda —posiblemente en el año 1906—, se cursó al Ministerio de Marina la sorprendente y un tanto anómala solicitud de que designase a un jefe de la Armada para participar en una parada militar a caballo que sería presidida por S. M. el Rey.

Y así fue la especial circunstancia en que nuestro protagonista, marino de guerra pero también buen jinete, se ofreció voluntario para prestar esta singular «comisión de servicio», tomando parte en la referida celebración castrense. Según testimonio fidedigno de uno

de los nietos de Miranda —y como prueba fehaciente de lo que aquí comentamos—, se conserva en las caballerizas reales una silla de montar que lleva grabadas en ambos lados las divisas del empleo militar naval de capitán de fragata.

J. A. V.

24.750.—Maniobras



Las que realizó la Flotilla de Submarinos en los meses de verano de 1928. Al mando del capitán de navío Mateo García de los Reyes, zarpó de Cartagena el día 21 de julio con rumbo al litoral cantábrico, donde se encontraban veraneando los reyes. Hasta llegar a su destino recalaron en Cádiz, La Coruña (27 de julio) y Ferrol (1 de agosto), arribando felizmente a Santander el 7 de agosto. Durante los días que estuvieron en Ferrol, al submarino *B-6* se le reconocieron



Submarino *B-6* levantado por grúa flotante, 2-8-1928.

los fondos de proa. Para ello, y tal como vemos en la foto que acompañamos, fue levantado el día 2 de agosto por la grúa flotante de 100 toneladas del arsenal.

A. A. A.

24.751.—Asalto anfibio fallido



Referimos el que fracasó en las playas de Villajoyosa por el tiempo en que las tropas de Angulema acababan de tomar Cádiz. Lo hacemos transcribiendo lo que dice don Pascual Madoz en la voz correspondiente a dicho puerto, inserta en el Tomo 16 de su famoso diccionario:

«Acosados los liberales por las tropas realistas á la caída de la Constitución en 1823, y fortificados en Alicante, despreciando hasta cierto punto el descalabro que sufrieron por los sitiadores, trataron de hacer una expedición dirigida por mar contra Villajoyosa á bordo de siete faluchos. Una mar gruesa y un viento furioso de proa, hizo casi naufragar a los soldados apenas salidos de las aguas de aquella ciudad; pero habiendo calmado el tiempo pudo la escuadrilla presentarse á la vista de Villajoyosa. Fue sin embargo tan lenta la operación de desembarco, que su duración dio lugar á que los enemigos fuesen avisados y acudiesen en considerable número á la costa, donde todavía no habían tomado tierra más que las compañías transportadas en 4 de los 7 faluchos. Los soldados mareados, dejándose caer muchos sobre la arena y sin haber colocado antes las oportunas avanzadas, apenas pudieron resistir el repentino ataque de los enemigos, mandados por el titulado Manco Samper, de Alcoy, los cuales, lanzándose sobre aquellos con espantosa algazara, vinieron á las manos llevando por ventaja la sorpresa y su mayor número. No obstante los constitucionales hicieron los más desesperados esfuerzos para ganar otra vez las lanchas; pero los marineros que las montaban, mandados a la fuerza para esta operación, las abandonaron en aquel terrible trance, quedando por consiguiente aquellos entre el mar y las bayonetas de los enemigos,

que les estrechaban rápidamente. Cubierta ya la playa de cadáveres, rompieron el fuego los faluchos que aún no habían hecho el desembarco, cuyos disparos herían á amigos y enemigos; esta resistencia contuvo bastante a los realistas, y después de un conflicto de algunas horas, se consiguió reembarcar a los soldados, merced á los esfuerzos de Bazán (se trata del coronel del Ejército Antonio Fernández Bazán que morirá, junto a su hermano Juan, en otro desembarco liberal fallido, esta vez en Guardamar, en 1826), dejando en el campo más de 50 hombres entre muertos, heridos y prisioneros; contándose entre los primeros al valiente Orozco, capitán de la milicia de Altea (...) Los realistas dejaron por recuerdo en este pueblo el completo saqueo de la casa del hacendado D. Nadal Mayor, á quien causaron perjuicios de gran consideración.»

Se puede constatar que las simpatías de don Pascual estaban del lado constitucional, o liberal si lo prefieren.

J. B. N.

24.752.—Artilería naval



La enseñanza práctica de la artillería naval que en Sevilla llevaba a cabo Andrés Espinosa, «artillero mayor de la Carrera de Indias», estaba regulada por las instrucciones que en 1576 dispuso para ello Juan de Ledesma, redactándose una serie de preguntas y respuestas que debían conocer los discípulos; pero con el paso del tiempo empiezan a publicarse los primeros tratados de artillería, entre los que destacan la «Instrucción y Regimiento para que los Marineros sepan usar de la Artillería con la seguridad que conviene. Compuesto por Andrés Muñoz el Bueno, Artillero Mayor del Rey nuestro Señor de su Casa de la Contratación de las Indias y Armadas y Flotas que a ellas se despachan», rigiendo hasta su fallecimiento en 1633.

J. A. G. V.



Crucero portaaviones *Ark Royal*.

24.753.— Ventas y compras



No es frecuente que aparezcan en los medios noticias de ventas o compras de portaaviones, y menos aún por Internet (www.disposals.com), tal como ha sido el anuncio sobre el HMS *Ark Royal*, un híbrido entre portaaviones y crucero porta helicópteros, el más nuevo de una serie que resultó decepcionante para la Royal Navy por los múltiples problemas de ascensores, máquinas, etc. Solo la guerra de las Malvinas evitó la venta del trío formado por los *Invincible*, *Illustrious* y *Ark Royal* a países como India o Australia.

El viaje de promoción de la serie en 1982 fue un fiasco, viéndose obligado el HMS *Invincible* a hacer una escala en Bombay para reparar.

El HMS *Ark Royal*, que recuerda con su nombre las hazañas del galeón de Francis Drake, ha sido adquirido al parecer por el

mismo desguazador turco que convirtió en chatarra el HMS *Invincible*.

Durante las elecciones municipales de 1991 para el Ayuntamiento de Marbella, el partido Grupo Independiente Liberal (GIL) incorporó en su programa electoral la adquisición al Gobierno de la República del Plata del portaaviones argentino *25 de Mayo* para su conversión en un casino flotante. Esta noticia que arribó a los medios no fue otra cosa que un elemento más de propaganda política, porque el buque, tras pasar por tres manos (británicas, holandesas y argentinas), no era otra cosa que chatarra naval, acabando sus días, en 2000, desguazado en la India. Así al frustrarse las posibilidades reales de la operación, el GIL especuló con la compra de uno ruso en otra de las clásicas fintas de dicho partido político.

A. C. i R.

24.754.—Walter Raleigh

A este navegante, pirata y cortesano británico que combatió a los españoles en la Armada Invencible, Cádiz y Guayana, se le debe esta increíble afirmación: «No puedo menos de alabar la paciente virtud de los españoles. Raramente o jamás nos es dado encontrar una nación que haya sufrido tantas desgracias y miserias como sufrieron ellos en sus descubrimientos de las Indias; persistiendo, sin embargo, en su empresa con constancia invencible y logrando brindar a su Patria regiones tan maravillosas que se pierde el recuerdo de tantos peligros pasados».

TAGOMAGO

24.755.—Galeras reales

Siempre hubo constructores especializados en el ornato de las naves, así que una vez terminada en el año 1569 en las Reales Atarazanas de Barcelona la galera destinada a ser capitana de don Juan de Austria surcó las aguas del Mediterráneo con rumbo a Cádiz, mandada por el capitán don Antonio de Alzate, a fin de que allí fuera decorada según las instrucciones del rey Felipe II. Vargas Ponce, en su colección de documentos históricos, recogió un título real de 1640 que se refiere a Mateo Núñez de Sepúlveda: «...maestro mayor de la pintura de las Armadas del mar Océano, galeras de España, galeones de la plata y Escuadras reales, en atención a su mérito y habilidad; con muchas prerrogativas, contada la de que él sólo había de pintar las banderas estandartes y otras obras delicadas que se ofrecieran en las naos, que se tasarían por dos profesores, uno por parte del rey y otro por la suya, y en caso de discordia que se nombrara un tercero, y que lo tasado se le pagara sin descuento alguno. Empezó a ejercer en Cádiz en 1641 en banderas que pintó para los navíos del rey con las figuras de Santiago y de la Concepción, y se le pagaron por ellas 1.350 reales...».

J. A. G. V.

24.756.—Flota de guerra apresada por un contingente de caballería

Aunque parezca un chiste, realmente no lo es. Ocurrió el 1795 durante las guerras revolucionarias francesas (1792-1802), cuando los galos, al mando del general Carlos Pichegru (1761-1804), ocuparon Holanda, lo que dio lugar a que los nacionalistas del país proclamaran la República de los Países Bajos Unidos (16-1-1795/5-6-1806), a la que puso fin la coronación de Luis Bonaparte (1769-1821), hermano de Napoleón I (1769-1821), como rey del lugar. En el ínterin, enterado el citado general Pichegru de que una poderosa flota holandesa, compuesta de 14 naves de guerra y muchas mercantes, había quedado presa de los hielos entre el puerto de Den Helder y la isla Texel, el 23-1-1795 ordenó al 8.º escuadrón de húsares, formado por 128 hombres, al mando del



general José Luis Lahure (1767-1853), que la tomara. Y ante la sorpresa de toda la dotación, los franceses se hicieron con ella, sin necesidad de disparar un solo tiro. Indudablemente es el único caso en la historia del apresamiento de una flota de guerra por una tropa de caballería. El hecho lo recuerda la placa existente en la iglesia de Wavrechain-sous-Faulx, una localidad francesa del departamento del Norte, cercana a la actual frontera con Bélgica.

L. C. R.

24.757.—Primera mujer sargento primero de Infantería de Marina

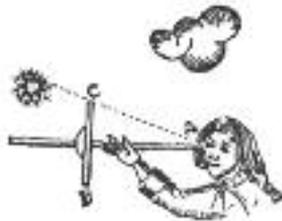


A Ana María Antonia de Soto, natural de la Villa de Aguilar (Córdoba), por la Real Orden de 4 de diciembre de 1798, se le concedió el grado y sueldo de sargento primero de Batallones y, al año siguiente, en otra Real Orden de 24 de julio Su Majestad el Rey Carlos IV disponía «en atención a la heroicidad de esta mujer, la acrisolada conducta y singulares costumbres con que se ha comportado durante el tiempo de sus apreciables servicios...» se le otorgaran

dos reales de vellón diarios por vía de pensión y «que en los trajes propios de su sexo pueda usar de los colores del uniforme de Marina como distintivo militar».

La causa de tal distinción estuvo motivada porque el 26 de junio de 1793, a la edad de 16 años, respondiendo al nombre de Antonio María de Soto había sentado plaza de soldado voluntario de Infantería de Marina en la 6.^a Compañía del XI Batallón. A lo largo de más de cinco años de servicio desempeñó muy diversos destinos y siempre destacó por su disciplina, abnegación y eficacia, evidenciando su entusiasmo por la carrera de las armas. En permanente actividad estuvo combatiendo en campañas terrestres en Aljama, Bañuls y Rosas, y en las marítimas estuvo a bordo de las fragatas *Mercedes* y *Matilde*, y en 1797 formando parte de la guarnición de las famosas cañoneras de Barceló que con otras fuerzas sutiles defendieron Cádiz. El 1 de agosto de 1798 solicitó la licencia, declarando ser mujer y dando cuenta de su verdadero nombre, que tras su comprobación se le concedió inmediatamente al tiempo que la merecida recompensa por su patriótico proceder.

J. J. P. C.





PIRATAS, CERA Y ACEITE

Una tropa que es todo un despropósito, un desorden, una indisciplina evidente y muy poco regular, al mando de un singular y desconcertante patrón que gufa, a su muy especial manera, la embarcación.

Tal situación, que sus guionistas presentan de forma aguda y ágil, es uno de los elementos que sorprende al espectador de *Piratas*, dirigida por Peter Lord en el presente año. Un grupo de piratas poco ortodoxo, aunque habría que preguntarse si tiene sentido hablar de ortodoxia en el turbulento mundo de piratas, siempre preparados para el abordaje, a la búsqueda desesperada del deseado botín. Pero en el mundo de la cinematografía y de la literatura más creativa, por fortuna, todo es posible.

Este pintoresco grupo a lo largo del desarrollo de la película tiene como objetivo principal vencer y derrotar a unos eternos rivales, Black Bellamy y Sablazo Kiz, y conseguir de esta forma el ansiado premio Piratas del Año. Un acto que podría recordar

la noche de los Óscar de Hollywood. Estamos, pues, en el mundo de la fabulación, del invento y, de manera especial, de la imaginación.

La idea, el despliegue de fuerzas se inicia en una isla del Caribe y, tras una larga y tensa odisea, todo desemboca en una oscura y cargada de niebla ciudad de Londres. Mientras, en el viaje, toda una serie de curiosos personajes se van alternando: reinas perversas, jóvenes enamorados, científicos, Charles Darwin, por ejemplo... Un mundo desbordante, algo barroco, expresivo y vital casi siempre configura el argumento, una excelente cinta que evoca los mundos antiguos de un cine ya perdido en el tiempo y en el espacio, ahora recobrados merced al lenguaje de los dibujos animados.

Piratas se inspira —en realidad una muy personal adaptación— en los libros de carácter humorístico originales del escritor Gideon Defoe. Desde su lanzamiento al mercado del cómic, hace una década aproximadamente,



las peripecias de los personajes de Gideon cuentan ya con cinco volúmenes publicados, prueba evidente de la gran aceptación popular de esta notable serie ahora traducida en imágenes cinematográficas.

La aparición en pantalla mediada la década de los noventa del siglo pasado de los creadores de Pixar —auténticos talentos que han renovado inteligentemente el género de animación— fue en su momento una auténtica revolución, un terremoto, quizás controlado a distancia, que pudo cambiar todos los parámetros del cinema de dibujos, ahora ejecutados desde y a través del ordenador. *Toy Story* y su fértil y fecunda prolongación en títulos memorables marcaron la pausa, ordenaron el ritmo y elevaron el género hacia una cima de máximas expectativas. Tras ellos, tras los hombres de la Pixar, otros talentos también renovadores siguieron la pauta marcada. Una bomba de notables repercusiones con la que pudimos gozar del

entrañable mundo del cine de animación. Evidentemente, no era el universo creado por Walt Disney, y no estamos hablando de *Blancanieves* y *los siete enanitos*, *Bamby* o de los entrañables *Tom y Jerry*, aunque estos no pertenecieran a la pluma del mago de Burbank. Es otra historia, y los años treinta y cuarenta del pasado siglo están archivados en la biblioteca cinematográfica de Hollywood. Aquí y ahora impera el mundo del ordenador, de las nuevas tecnologías implicadas en la renovación del lenguaje cinematográfico.

Pero curiosamente en *Piratas*, todo un homenaje a los personajes Wallace and Gromit, la técnica utilizada para darle movimiento y agilidad al dibujo se hizo manualmente, con el soporte de la plastilina que, según los técnicos y expertos en la materia, es una mezcla de cera y de aceite. Con estos elementos, y un gran presupuesto que no regateó en medios, Peter Lord ha logrado un excelente film que imagino habrá desbordado la cartelera. Y con toda justicia. *Piratas* es una hábil combinación que recoge el espíritu, la esencia, de las viejas películas de piratas y bucaneros de larga tradición en el Hollywood de otros tiempos y, a la vez, representa el contenido principal de los clásicos dibujos animados. Un recorrido desde la antigüedad a la modernidad expuesto de manera inteligente, con gran dominio de la técnica y una sagaz visión de la comercialidad. En palabras del crítico Gonzalo de Pedro: «El mayor síntoma de inteligencia que puede dar un adulto es tratar a un niño como a un igual. Y eso es lo que lleva haciendo Peter Lord desde hace muchos años en su estudio de animación Ardman, nido de piratas aficionados a la animación con plastilina, que convirtieron un pasatiempo de domingos en un negocio gracias al éxito de sus personajes Wallace & Gromit. Y siempre sin perder de vista el sentido del humor ni la capacidad de dialogar con los niños como humanos, y no como mascotas sin cerebro...». Tal cual.

Toni ROCA



LOTERÍA, FILATELIA Y MAR

Un nuevo tema

Para variar, esta vez voy a hablar de la lotería y de la colección de sus décimos; es decir: de loterofilia. Esto no quiere decir que me olvide del tema central de esta sección, que versa sobre filatelia y mar, pero es que en varios de los décimos de la Lotería Nacional del año 2011 fueron reproducidos sellos de correos, muchos de ellos dedicados a barcos y a la mar, y bien se merecen una crónica especial. Por otra parte, en el presente año 2012 se cumple el centenario del primer sorteo de la Lotería Nacional, que tuvo lugar en Cádiz el 4 de marzo de 1812. Por lo que en esta ocasión, y para cambiar un poco de aires, al tema de la mar en la filatelia le añado la loterofilia en su temática de filatelia y mar.



Carraca (siglo XVI). Sello emitido el 16 de julio de 1964. Décimo del sorteo del 22 de enero de 2011.

Lotería Nacional

Para empezar, vamos a echar un vistazo al nacimiento e historia de la Lotería Nacional, que se encuentra entre los juegos de azar con más popularidad en España, con una gran tradición y un enorme arraigo entre los espa-



Corbeta *Atrevida* (siglo XVIII). Sello emitido el 16 de julio de 1964. Décimo del sorteo del 5 de marzo de 2011.

ños. El comienzo de la lotería en España se lo debemos a Carlos III, que trajo de Nápoles una lotería parecida a la actual primitiva. Dicho juego fue instaurado en España a propuesta del ministro de Hacienda, marqués de Esquilache, y su primer sorteo tuvo lugar el 10 de diciembre de 1763.

Más adelante, a iniciativa de Ciriaco González Carvajal, ministro del Consejo y Cámara de Indias, y con objeto de recaudar fondos para la Hacienda Pública que se encontraba bajo mínimos a causa de la Guerra de la Independencia, nació en Cádiz en 1811 la Lotería Nacional como hoy la conocemos. Ciriaco presentó el proyecto de Lotería ante las Cortes Generales y Extraordinarias en Cádiz, donde tuvo muy buena acogida. Fue aprobado en la sesión del 23 de noviembre de 1811, y el 25 de diciembre siguiente se publicó la correspondiente instrucción pública que decía:

«Las Cortes Generales y Extraordinarias de la Nación, enteradas del proyecto que les fue presentado de una Lotería que se ha de nominar Nacional, y ha de ser igual a la que hace muchos años se halla establecida en Nueva

España; se sirvieron autorizar al Consejo de Regencia de España e Indias para que lo llevase a efecto del modo que considere más útil y conveniente. En consecuencia, S. A. considerando que este puede ser un medio de aumentar los ingresos del erario público sin quebranto de los contribuyentes, y atendiendo a que los fondos que se versen en este juego, sean manejados con fidelidad, sin agravio ni perjuicio del público interesado; para que estos fines se consigan, ha tenido por conveniente autorizar con su suprema aprobación a los

señores D. Antonio Romanillos, Ministro decano del Consejo Supremo de Hacienda, y D. Ciriaco González Carvajal, del Consejo y Cámara de Indias, para jueces conservadores del establecimiento.»

El precedente de aquella Lotería Nacional venía de la que desde 1771 se jugaba en Nueva España, hoy México. Su primer sorteo tuvo lugar el 4 de marzo de 1812, 15 días antes de la proclamación de la Constitución del 19 de marzo, «La Pepa». Y en poco tiempo la gente denominó a la nueva lotería «Lotería Moderna», para no confundirla con



Yate *Giralda* (siglo XX). Sello emitido el 15 de julio de 1994. Décimo del sorteo del 12 de marzo de 2011.

la anterior «Lotería Primitiva». Al principio, dicha lotería se jugó solo en Cádiz y San Fernando, más adelante se empezó a jugar también en Ceuta, se extendió por el resto de Andalucía y poco a poco pasó a otras provincias siguiendo la retirada de los ejércitos de Napoleón. El 27 de enero de 1814 tuvo lugar el último sorteo de dicha lotería en Cádiz, y el 28 de febrero siguiente se celebró el primer sorteo en Madrid, que se convirtió en la sede de la Lotería Nacional o Lotería Moderna.

Desde sus principios, los billetes de la Lotería Nacional son valores del Estado y documentos al portador, cuya falsificación está sujeta a lo prescrito en el Código Penal.

Sorteos

Hay dos modalidades o sistemas de sorteo, ambos con bombos y bolas: el tradicional y el de bombos múltiples. En el sistema tradicional hay un bombo para los números, con una bola para cada uno, y otro bombo para los premios, con una bola por premio. En el sistema de bombos múltiples hay cinco o más bombos, para las unidades,

decenas, centenas, etc. Cada uno tiene diez bolas, del cero al nueve, excepto el que corresponde a unidades de orden superior, que contiene tantas bolas como sean necesarias dependiendo de los billetes en juego.

Normalmente se celebran dos sorteos a la semana, todos los jueves y sábados, además de algunos extraordinarios. Entre los más famosos están el Sorteo Extraordinario de Navidad, que se celebra el 22 de diciembre, y el Sorteo Extraordinario del Niño, que tiene lugar el 6 de enero. El primer sorteo extraordinario de Navidad se celebró en Cádiz el 18 de diciembre de 1812. En premios se distribuye el 70 por 100 de lo recaudado, quedando para el Estado el 30 por 100 restante.



Fragata Asturias (siglo XIX). Sello emitido el 16 de abril de 1997. Décimo del sorteo del 4 de junio de 2011.



Nave medieval (siglo XIII). Sello emitido el 16 de julio de 1964. Décimo del sorteo del 15 de enero de 2011.

Temas

La Lotería Nacional comenzó en el año 1960 a ilustrar sus billetes con los temas más variados, convirtiéndolos en vehículos culturales, informativos o de entretenimiento, entre los que alguna vez aparece la filatelia y otras veces la mar. A modo de ejemplos se pueden citar varias emisiones. En el año 1970 el tema fue «El Mar». En 1975, «La Filatelia». En 1978 aparecieron varios bille-



Navío *San Juan Nepomuceno* (siglo XVIII). Sello emitido el 7 de abril de 1995. Décimo del sorteo del 7 de mayo de 2011.

tes dedicados a la mar dentro del tema «Recursos Naturales». En el año 1983, se emitieron billetes con el tema de la «Génesis del Descubrimiento». El de 1986 fue «El Proyecto de Colón». En los años 2006, 2007 y 2008 muchos billetes estuvieron dedicados a «Faros de España». Y en el pasado año 2011, uno de los temas volvió a ser la filatelia, con los billetes protagonistas de la presente crónica.

Billetes emitidos en el año 2011

Muchos de los billetes de lotería puestos en circulación en el pasado año 2011 reprodujeron sellos de correos emitidos por España en diferentes épocas, de los que una gran parte presentan barcos como motivos principales, otros hacen referencia a la mar y solo unos pocos reproducen sellos dedicados a castillos, monumentos y paisajes. Los que reproducen sellos con imágenes de barcos son los siguientes:

Cuatro billetes con sellos tomados de la serie de 14 valores, emitidos el 16 de julio de 1964 en «Homenaje a la Marina Española». Representan a los siguientes barcos: nave medieval (siglo XIII), carraca (siglo XVI), navío *Santísima Trinidad* (siglo XVIII) y corbeta *Atrevida* (siglo XVIII).

Dos billetes con sellos extraídos de la serie de «Barcos de Época», emitida el 15 de julio de 1994, reproducen las imágenes de dos yates que pertenecieron a Don Juan de Borbón, ambos del siglo XX: *Giralda* y *Saltillo*.

Dos billetes con sellos procedentes de la serie de «Barcos de Época», emitida el 7 de abril de 1995. Muestran las imágenes de dos navíos de línea del siglo XVIII: *San Telmo* y *San Juan Nepomuceno*.

Otros dos con sellos de la serie de «Barcos de Época», emitida el 19 de abril de 1996, reproducen las imágenes de otros dos navíos de línea del siglo XVIII: *Real Felipe* y *El Catalán*.

Y dos billetes con sellos extraídos de la serie de «Barcos de Época» emitida el 16 de abril de 1997. Reproducen las imágenes de dos barcos del siglo XIX: fragata *Asturias* y bergantín español.

Otros billetes con sellos relacionados con la mar son los siguientes:

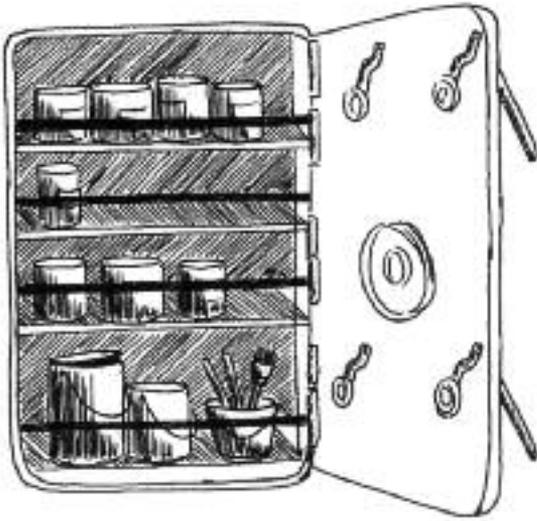
Un billete con un sello de la serie de «Paisajes y Monumentos», emitida en 1964, dedicado a un paisaje de la Costa Brava en Gerona.

Y dos billetes con sellos emitidos en la serie de «Turismo» de 1965, dedicados al monumento a Colón en Barcelona y un paisaje de Cudillero en Asturias.

Como se puede apreciar, ha sido un perfecto hermanamiento entre la loterofilia y la filatelia, en el que los barcos y la mar han tenido un destacado protagonismo.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

MARITXU UGARTE PITA DA VEIGA

Siempre se ha dicho que la Armada es una pequeña gran familia porque nos conocemos casi todos y, si indagamos un poco, enseguida encontramos un pariente más o menos cercano. Esta circunstancia es la que en muchas ocasiones nos lleva a través de familia o amigos a dar con un nuevo artista en este campo de las Bellas Artes.

Hoy tenemos el gusto de presentar a una pintora que tiene mucho que decir en relación con su trabajo, por la brillantez de sus obras y el agradable impacto de quienes las contemplan.

Maritxu es hija del capitán de navío Rafael Ugarte de la Azuela, gran amigo prematuramente desaparecido.

A nuestra protagonista le viene su vena artística casi por obligación, y al pronunciar semejante juicio lo hago en función de sus antecedentes



Maritxu Ugarte Pita da Veiga.



pictóricos familiares, que ella nos explica en contestación a mis preguntas para la redacción de este *Pañol*.

Ildefonso Sanz Domenech, bisabuelo materno, médico de la Armada (*Pañol* agosto-septiembre de 1998), gran pintor de marinas, con obras en el Museo Naval de Madrid y de Washington, le inspiró su pasión por la pintura.

Entre otros parientes destacar a Manuel Morgado Pita da Veiga, paisajista; Juan Pita

da Veiga Jáudenes, pintor marinista, y su abuela materna y tocaya, una de cuyas obras sobre un tema floral posee Maritxu en su casa.

Su madre Amalia Pita da Veiga, aunque tenía facultadas para el arte, se dedicó al canto, del que muchos hemos disfrutado.

Maritxu ha asistido a varias escuelas de Artes y Oficios, en función de cambios de residencia, y fruto de esos estudios es la culminación de un proyecto de diseño gráfico en la escuela de Ramón Falcón de Lugo; en aquellas escuelas empezó a tener contacto con las técnicas de acuarela, carbón y pastel.

Desde hace 15 años reside en Vivero (Lugo) y casi desde entonces conoce a Pablo Livio, pintor cubano, amigo y maestro, con el que comparte en todo este tiempo jornadas de taller.

Al preguntarle cómo le gustaría pintar, responde (y escribo textualmente): «A mi modo de sentir la pintura, actualmente a través del retrato, me gustaría llegar a la síntesis por medio del dominio del oficio».





Ha participado en numerosas exposiciones colectivas con la Asociación Pinturiña, con organizaciones periódicas desde hace seis años, en la sala de exposiciones del Concello (ayuntamiento) de Vivero y Fundación Caixa Galicia.

Sus exposiciones individuales han sido dos, en los locales «El Café» y «El Kiev».

La obra de Maritxu se encuentra principalmente en colecciones privadas, en casas de familiares, amigos y, como es natural, en la suya.

No posee premios específicos de pintura, pero dentro del mundo del color y la forma del diseño de carteles tiene el primer premio del Concello de Vivero en dos convocatorias consecutivas.

Sus pintores favoritos son muchos y ante este dilema nos cita a: Vermeer, Fortuny, Klimt, Sorolla, Monet, Mary Cassatt, Maruja Mallo, Jeremy Lipking.

En la actualidad utiliza como técnicas grafito, pastel, acuarela, acrílico y óleo. Reconoce que el ambiente de su infancia,

donde la música y el arte estaban presentes, le han hecho ensanchar y valorar la vida.

Respecto a su obra, de la que nos envía varios retratos y algún ensayo, debemos decir que los primeros son verdaderamente magistrales, reconociendo la dificultad de representar el rostro humano, reflejando la personalidad con acierto, el equilibrio cromático y sobre todo ello una notable elegancia y buen gusto.

Otro tema difícil, la representación de las manos, que realiza con soltura, evidenciando el dominio que posee del dibujo, soporte imprescindible para acabar una buena obra.

Con mi admiración por su trabajo, que me ha sorprendido por su belleza, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



Electrónica de navegación...



Quando en el buque se dispone del equipo electrónico más preciso, la eficacia está asegurada. NAUTICAL ofrece una completa selección de equipos de calidad y asegura su máximo rendimiento.

...y comunicaciones



Muelle de Reparaciones de Barcos, s/n. Ed. Nautical
36200 Vigo, Pontevedra • T. +34 986 214 741 • F. +34 986 214 794
www.nautical.es

NAUTICAL



MARCO • KR 800 • KR 8000 • VSB3 • LSA PUL HDA • KR 8001 ENG • A. 800100A • AR 1000 (MCC) (M 400) • HOLA (Prestalco) • FORNIA • M 401 (Prestalco)

NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (abril-noviembre 2012) (junio-noviembre 2012).— Encuadrado en ASPFOR XXXI, se encuentran desplegados dos equipos TACP/FAC en Qala-e-Naw, en total 10 efectivos de la FIM en zona desde el 14 de junio. Desde el pasado día 3 de abril están desplegados en LUDINA 45 efectivos de la FIM correspondientes al equipo OMLT 1/3-IV. Todas las unidades con fecha prevista de finalización en el mes de noviembre 2012.

Desde el pasado día 1 de septiembre, y hasta el 13 del mismo mes, se desplegaron tres efectivos de la ASPFOR XXXII, para efectuar reconocimiento en la zona de operaciones.



Cubriendo sectores. (Foto: F. Herráiz).



El BAM *Relámpago* entrando en Rota el 2 de marzo de 2012. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

Operación LIBRE HIDALGO (L/H), LÍBANO (julio-noviembre de 2012).—Se encuentra desplegada la FIMEX LH-VII desde el pasado día 13 de julio, con un contingente en zona de 116 efectivos de la FIM. Este contingente será relevado por uno de menor entidad (44 efectivos).

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del contralmirante italiano Credendino, compuesta actualmente por las siguientes unidades: ITS *San Giusto* como buque de mando, SPS *Castilla* con equipo FGNE y equipo EOS, FGS *Sachen*, FS *Lafayette* y el BAM *Relámpago* con equipo EOS.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *D4 Vigma* del Ejército del Aire (ESP), un *SW-3 Merlin* de Luxemburgo y un *P3C* alemán.

El BAA *Castilla* está previsto que finalice su participación el día 6 de diciembre de 2012. Actualmente se encuentra realizando

escortas a mercantes del WFP (Programa Mundial de Alimentos), y tiene prevista su próxima escala en Port Victoria (Seychelles) del 24 al 30 de septiembre.

El BAM *Relámpago* se incorporó a la Operación ATALANTA el pasado día 1 de septiembre. Realizó escala en el puerto de Muscat (Omán) hasta el día 19 de septiembre, saliendo a la mar para realizar vigilancia en el mar Árábigo.

Operación CENTINELA GALLEGO 2012 (1 de agosto-2 de octubre de 2012).—Operación de prevención de incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Galicia, en el marco del convenio de colaboración que se ha firmado entre el Ministerio de Defensa y la Xunta de Galicia.

Unidades de la Armada implicadas en la operación: TERNOR. FLOAN (6.^a Escuadrilla), en caso de riesgo alto o muy alto.

Operación GLAUCO 2012 (9-15 septiembre de 2012).—Operación conjunta

de Vigilancia Aeronaval Aduanera, desarrollada en tres fases, para la detección y control de tráfico ilícitos en el Mediterráneo occidental, entre el estrecho de Gibraltar y Sicilia, en la que participaron los servicios aduaneros de España, Francia e Italia.

La Armada autorizó el uso de las instalaciones del Arsenal Militar de Cartagena a los patrulleros franceses e italianos, para la realización de esta operación.

Medios participantes:

— Italianos: un patrullero en Cartagena y un avión *ATR 42* en Alicante.

— Franceses: un patrullero *DF-30* en Cartagena y un avión *F-406* en San Javier.

— Españoles: patrulleros del SVA, un avión en Alicante, otro en Málaga, un helicóptero en Almería y otro en San Javier.

La Agencia Tributaria, desde su Centro Operativo Regional de Cartagena, coordinará esta operación.

El COVAM colaborará con el Centro Operativo Regional.

El patrullero *Formentor* participó en la fase operativa formando parte del dispositivo, con los objetivos de incrementar el nivel de vigilancia marítima en las áreas de interés nacional, colaborando con otras entidades que operan en el entorno marítimo e identificar, seguir y registrar buques sospechosos.

AFRICAN PARTNERSHIP (5 de septiembre-19 de noviembre de 2012).— Se encuentran desplegados cinco efectivos de la BRIMAR a bordo del buque USS *Fort McHenry* en el golfo de Guinea.

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR /“NRF” (31 de agosto-2 de octubre de 2012).— El pasado 31 de agosto, el submarino *Tramontana* se incorporó a la OPERACIÓN ACTIVE ENDEAVOUR. Salió a la mar en el día 17 de septiembre tras efectuar escala en el puerto de Augusta (Italia).

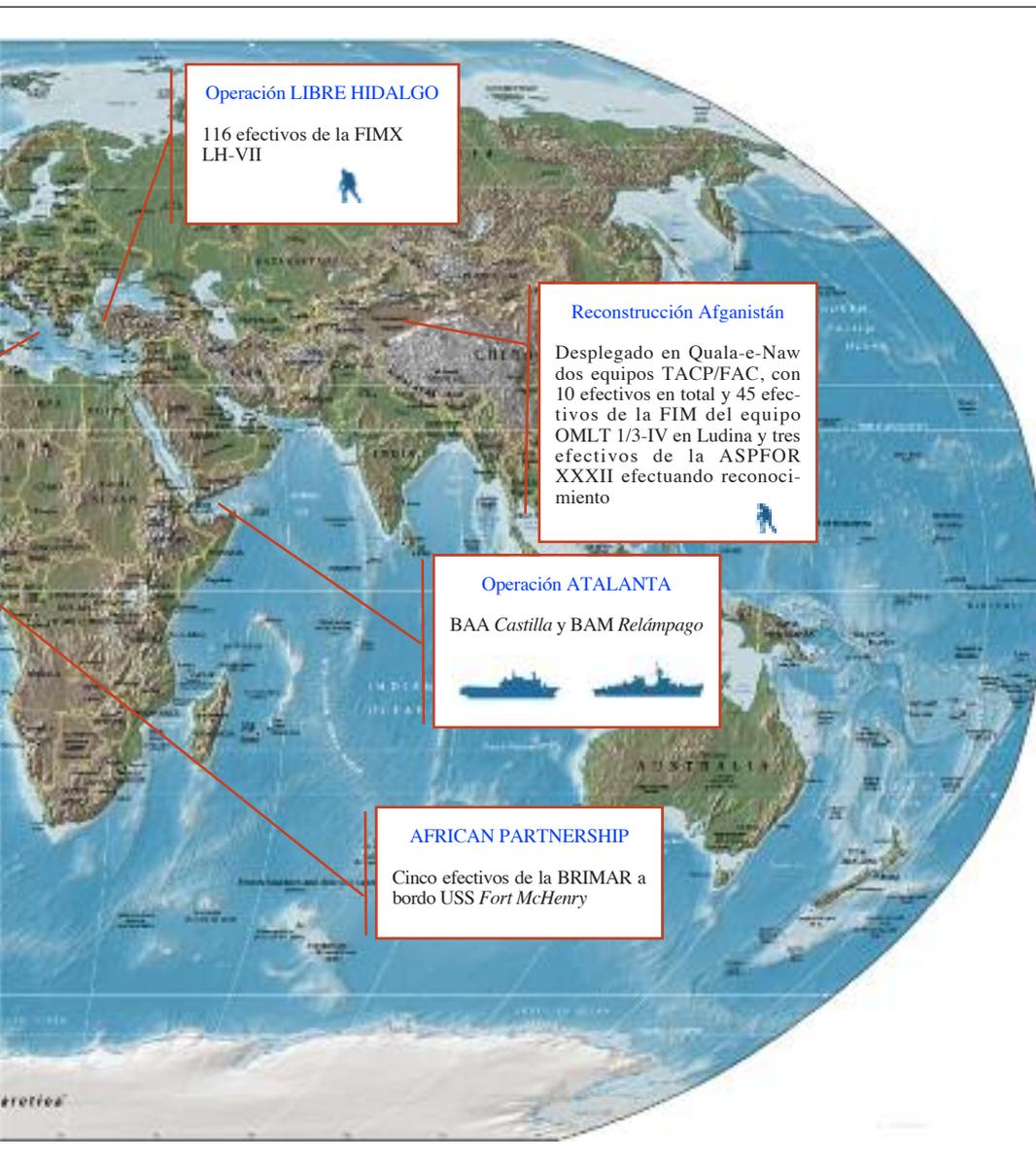


Patrullero *Formentor* saliendo de Cartagena. (Foto: A. Galán Cees).

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA





Submarino *Tramontana* en la dársena de Cartagena. (Foto: J. Peñuelas).

El patrullero *Infanta Elena* es el buque asignado para permanecer en *standby* bajo Opcón Nacional en el período comprendido entre el 1 de julio al 31 de diciembre del 2012.

Ejercicios

Desde el 30 de agosto se han realizado los siguientes ejercicios:

OLIVES NOIRES (20 de septiembre-12 de octubre de 2012).—Participa el cazaminas *Tambre* en aguas del Mediterráneo, integrado en la EURONAVFOR.

ATENEA 02/12 (17 de septiembre-2 de octubre de 2012).—Cuatro EOS (TERNOR, TERLEV, TEAR Y USCAN) realizan este ejercicio en la Base Naval de Rota, bajo mando de COMTERSUR, englobando adiestramiento y CALOP.

PEGASUS 2012 (17 de septiembre-5 de octubre de 2012).—Veinticuatro pax de la FGNE1 se desplazaron a Bélgica para este ejercicio conjunto de operaciones especiales contando con colaboración del EA.

FTX (17-21 de septiembre de 2012).—El GASC (Grupo de Apoyo de Servicios de Combate) realiza este ejercicio en la sierra del Retín (Cádiz).

Adiestramientos

Desde el 30 de agosto han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Camino Español* (4-6 de septiembre de 2012); *Martín Posadillo* (11-13 de septiembre de 2012); *Tajo* (6, 7, 12, 13 y 17 de septiembre de 2012);

Juan Carlos I (19 de septiembre 2012); *Gali-
cia* (19-20 de septiembre de 2012); *Álvaro de
Bazán* (18 de septiembre 2012); *Santa María*
(18-19 de septiembre de 2012); *Victoria* (17 de
septiembre de 2012); *Numancia* (19 de septi-
embre de 2012); *Almirante Juan de Borbón*
(18 de septiembre de 2012).

**Adiestramiento individual, tiro anclaje,
pruebas en puerto y mar y tránsito a Las
Palmas: Tornado** (30 de agosto-10 de
septiembre de 2012).

**Adiestramiento de buzos de gran
profundidad: Neptuno** (10-14 de septiembre
de 2012).

**Adiestramiento básico inicial y colabo-
ración CALPIL: Santa María** (11-14 de
septiembre de 2012).

Fase de Concentración LH XVIII: 44
efectivos del BDMZ III en Cerro Muriano
(Córdoba) (2 de septiembre-5 de noviembre
de 2012).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

**ASPFOR XXXII (3-7 de septiembre de
2012).**—Efectuó inspección de adiestramien-
to CALOP. Efectúa ejercicio INTEVAL en
CENAD, San Gregorio (Zaragoza), del 15 al
26 de septiembre.

**Infanta Cristina (4-5 de septiembre de
2012).**—Efectuó relevo de la isla de Alborán.

Tabarca (1 de septiembre de 2012).—
Colaboró con las escuelas Antonio de Escaño
y ESENGRA (3 de septiembre). Efectuó
entrega de mando.



Tajo de regreso de SNMCMG 2. (Foto: A. Arévalo).

Almirante Juan de Borbón (5, 11, 13 y 18 septiembre de 2012).—Realizó salidas a la mar para efectuar colaboraciones con el remolcador *Mahón* para ARMEX-14/15, con un helicóptero *SHL*, con GAVAS EVADIZ, con TERNOR en ejercicios de amenaza asimétrica y con el BAC *Patiño* para realizar Ras-Fas.

Mahón (12 de septiembre de 2012).—Efectuó colaboración con la fragata *Almirante Juan de Borbón* en aguas próximas a Ferrol.

Tambre (12 de septiembre de 2012).—Efectuó colaboración en el curso de operaciones MCM en aguas próximas a Cartagena.

La Graña (10 de septiembre de 2012).—Efectuó pruebas de mar en aguas próximas a Cádiz.

Numancia y Canarias (10-14 de septiembre de 2012).—Realizaron pruebas RIGEL en aguas del golfo de Cádiz.

Galerna (20 de septiembre de 2012).—Salió a la mar para realizar pruebas de fin de obras.

Neptuno (20 de septiembre-10 de octubre de 2012).—Salió a la mar para colaborar en tareas de recuperación.

Tornado (22-24 de septiembre de 2012).—Realizó tránsito hacia la Base Naval de Rota para comenzar el día 25 el periodo de adiestramiento propio previo a la EVALO.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

Alborán (22 de agosto-22 de octubre de 2012).—Se encuentra realizando campaña de

vigilancia pesquera en caladeros del Atlántico norte (NAFO).

Tiene previsto efectuar las siguientes escalas en el puerto de St. John's (Canadá):

- Del 31 de agosto y el 2 de septiembre.
- Del 20 al 22 de septiembre.
- Del 11 al 13 de octubre.

Cazadora (28 de agosto-5 de septiembre de 2012).—Realizó vigilancia marítima en aguas del Estrecho y mar de Alborán.

Infanta Cristina (3-14 de septiembre de 2012).—Realizó vigilancia marítima en aguas del Mediterráneo.

Atalaya (3-7 de septiembre de 2012).—Efectuó vigilancia marítima y colaboración con escuelas del 3 al 7 de septiembre. El 4 efectuó escala en el puerto de Málaga para recogida del relevo de la isla de Alborán.

P-101 (1-30 de septiembre de 2012).—Realizó vigilancia marítima entre la frontera y meridiano de Punta Umbría.

P-114 (1-30 de septiembre de 2012).—Realizó vigilancia marítima en aguas del Estrecho y Ceuta.

Serviola (13-23 de septiembre de 2012).—Realizó vigilancia marítima en aguas del Cantábrico con equipos EOS a bordo.

Tarifa (9-22 de septiembre de 2012).—Realizó campaña pesquera de especies pelágicas en aguas del Atlántico nordeste.

Cabo Fradera (1-30 de septiembre de 2012).—Realizó presencia naval y vigilancia de pesca entre Tui y Camposancos.

A. P. F.



Australia

Submarino hunde destructor norteamericano.—El Departamento de Defensa australiano ha hecho público en la red un vídeo en el que se aprecia el hundimiento del ex destructor norteamericano USS *Kilauea* tras

ser alcanzado y partido en dos por un torpedo Mk-48 disparado por el submarino australiano de la clase *Collins*, HMAS *Farncomb*. El lanzamiento se produjo durante la realización del ejercicio RIMPAC 2012 en el Polígono de Tiro de Misiles del Pacífico (PMRF), en aguas de las islas Hawái. El torpedo Mk-48,



Hundimiento del *Kilauea*. (Foto: Internet).



Canberra a bordo del Blue Marlin. (Foto: www.revsista naval .com).

de construcción norteamericana, alcanzó al USS *Kilauea* bajo el puente, partiéndole la quilla en dos y provocando el hundimiento del destructor en cuestión de minutos. Australia es uno de los 22 países que participan anualmente en el Ejercicio RIMPAC, que este año contó con seis submarinos, 40 buques de superficie y un portaaviones.

Botadura del segundo LHD.—El segundo buque de proyección estratégica construido para la Marina australiana en los astilleros de Navantia, el HMAS *Adelaide*, fue botado en Ferrol el 4 de julio con la presencia del jefe de la Real Marina Australiana (RAN), vicealmirante Ray Griggs, y la embajadora australiana en Madrid Zorica McCarthy. El buque ha sido bautizado con el nombre de la capital meridional australiana, *Adelaide*, y entrará en servicio en 2015, la madrina del acto fue Maureen Banks. La botadura del primer LHD, el *Canberra*, se celebró el año pasado y su entrada en servicio está prevista para 2014.

Ambos buques son similares al español *Juan Carlos I*, desplazan 27.000 t y permitirán a la Marina australiana contar con uno de los sistemas de despliegue anfibio aire-tierra-mar más capaz y sofisticado del mundo. Una vez entren en servicio serán los buques de guerra más grandes que jamás haya tenido la RAN. La embajadora McCarthy elogió públicamente el excelente trabajo realizado por los astilleros de Navantia y mostró su confianza en que la relación continúe en los próximos años, ya que Australia tiene una amplia lista de propuestas navales, algunas de las cuales será probablemente de interés para Navantia.

El LHD Canberra viaja a Australia a bordo del Blue Marlin.—El transporte del HMAS *Canberra*, el primero de los dos buques de proyección estratégica construido por los astilleros de Navantia para la Marina australiana, ha sido embarcado a bordo del transporte gigante *Blue Marlin*. La delicada operación de carga que duró nueve días se realizó en aguas próximas a La Coruña; para

ello el *Canberra* fue remolcado hasta las inmediaciones del puerto coruñés para proceder a su socaire, a la carga a bordo del *Blue Marlin*. Navantia, de acuerdo con el contrato firmado con el Gobierno australiano, se encargó de construir todo el casco con sus servicios hasta la cubierta de vuelo del HMAS *Canberra*, mientras que en el astillero australiano se construirá el puente y se dotará al buque del sistema de combate, sensores y armamento.

Para proceder al transporte del *Canberra*, y una vez preparada la *cama* del LHD, el *Blue Marlin* se sumergió unos ocho metros para que el *Canberra* pudiese ubicarse sobre los picaderos ubicados en su cubierta. Una vez centrado el LHD y comprobado por los buceadores que el buque se encontraba en su sitio, el *Blue Marlin* comenzó a achicar sus tanques de lastre, hasta dejar en seco el *Canberra*, que quedó estibado con la proa hacia afuera de la cubierta del *Blue Marlin*, sobresaliendo 53,2 metros, ya que la cubierta de carga del transporte es de 178,2 m y la eslora de 231,4. La navegación hasta su destino en Williamstown, en la bahía de Melbourne, durará dos meses.

La Marina australiana operará con el Cantabria.—Las marinas de Australia y España han firmado un acuerdo de cooperación por el cual el AOR *Cantabria* se desplegará en Australia en 2013 con el objeto de «apoyar diversas actividades operativas y ayudar a incrementar el adiestramiento de la Marina Australiana».

Con un coste cero para España, unos 180 marinos españoles se desplegarán el próximo año en las aguas de las antípodas con mando y pabellón españoles y sin ceder un ápice de su soberanía. Este despliegue abre la puerta a un posible contrato por parte de la Marina australiana para la adquisición de dos buques de apoyo logístico similares al *Cantabria*.

Australia ya había manifestado a Navantia su interés por este tipo de buque. De hecho, en abril de este año, miembros del Comité Permanente Conjunto de Asuntos Exteriores, Comercio y Defensa del Parlamento y del Senado de Australia conocieron *in situ* las prestaciones del *Cantabria* en una

visita realizada al Arsenal de Ferrol y a los astilleros locales.

Brasil

Recepción de un navío hidrográfico fluvial.—La Marina de Brasil incorporó el 27 de julio el aviso hidrográfico fluvial *Río Tocantins* en una ceremonia realizada en la base naval de Val De Caes, en Belem, Estado de Pará. Este navío es el primero de una serie de cuatro unidades que será destinada a realizar levantamientos hidrográficos en las aguas interiores de la cuenca amazónica, a fin de actualizar y levantar la cartografía náutica de las principales hidrovías de la región, lo que permitirá una mejora en la seguridad de la navegación. La ceremonia fue presidida por el Jefe del Estado Mayor de la Marina, almirante Fernando Stuart Wiemeer y contó con la presencia del comandante de Operaciones Navales, almirante Gilberto Roffé Hirschfeld, del comandante del 4.º Distrito Naval y del director de Ingeniería Naval. Luego de la tradicional rotura de la botella de champán a cargo de la madrina del buque, Helena Barten Wiener, los asistentes al acto realizaron un recorrido por los compartimentos del *Río Tocantins*, que con una eslora de 25 metros y un desplazamiento de 140 t, cala tan sólo 0,91 m con objeto de poder recorrer todos los ríos y afluentes de la cuenca amazónica sin problemas de calado. Su dotación la componen dos oficiales y ocho suboficiales y marineros. Los cuatro buques de esta serie llevarán los nombres de ríos brasileños; así el río Tocantins es el segundo en longitud exclusivamente brasileño, después del Sao Francisco.

Colombia

Adquisición de dos submarinos Tipo 206 A.—Después de una prolongada negociación, la Armada Nacional de Colombia recibió dos submarinos *Tipo 206 A*, de construcción alemana, que entraron en servicio en 1974 y 1975 para la Bundesmarine, y a principios de los 90 fueron modernizados, instalándose nuevos sonares, periscopios, ESM y sistema de combate, un sistema de navega-

ción GPS y modernización de su sistema de propulsión. Los submarinos adquiridos son los que llevaban las numerales *U-23* y *U-2*, y deberán sufrir un proceso de *tropicalización* en Kiel por HDW para poder navegar por las aguas del Caribe.

Estos submarinos reemplazarán a los dos *Cosmos SX-506* de tan solo 23 m de eslora y 75 t de desplazamiento, comprados por el Gobierno colombiano en 1974, razón por la que los dos *Tipo 206 A* tomarán sus nombres y serán bautizados como *ARC Intrépido* y *ARC Indomable*, complementando de esta forma a los dos del *Tipo 209-1200* con que cuenta la Marina colombiana: los *ARC Pijao* y *ARC Tayrona*, que se encuentran en un proceso de modernización que les permitirá alargar su vida 15 años más. Cabe destacar que la compra de los dos *U-206 A* incluye otros dos submarinos similares para ser canibalizados como fuente de repuestos.

Estados Unidos

Crucero nuclear subastado en Internet.— El primer crucero nuclear de la historia de la Marina Norteamericana, el *USS Long Beach* (CGN-9), una vez desposeído de sus reactores nucleares y armamento, será subastado en Internet para chatarra. El *Long Beach* (CGN-9) estuvo en servicio activo desde 1961 hasta 1994, y fue el primer buque de guerra de superficie dotado de dos reactores nucleares. Si bien inicialmente carecía de cañones, aunque más tarde se le instalaron dos montajes de 5"/38. La dotación del crucero de 15.450 t y 219 m de eslora, la componían 1.160 personas. Junto con el portaaviones nuclear *USS Enterprise* y la fragata *USS Bainbridge*, formó parte de la primera *Task Force* enteramente nuclear, la *Task Force 1*. A finales de los 60 participó activamente en la guerra de Vietnam, donde derribó varios aviones enemigos gracias a sus misiles Talos. Al finalizar la primera Guerra del Golfo, la US Navy decidió dar de baja



USS *Long Beach*. (Foto: Internet).



Fragata *Allal Ben Abdallah*. (Foto: Internet).

todos sus cruceros nucleares, por lo que el 2 de julio de 1994 arrió su bandera por última vez en la Base Naval de Norfolk. El USS *Long Beach* es el primer buque de guerra norteamericano en ser vendido para chatarra por Internet.

Francia

Se estrella un caza Rafale M del Charles de Gaulle.—Durante los ejercicios rutinarios de adiestramiento realizados en el Mediterráneo por la Unidad Aérea Embarcada del portaaviones *Charles de Gaulle*, se estrelló un caza *Rafale M* que había despegado del portaaviones francés. Felizmente el piloto pudo eyectarse y salvar su vida al ser recogido, aparentemente en buen estado, minutos después por un helicóptero SAR del *Charles de Gaulle*.

No es la primera vez que ocurre este tipo de incidente con este caza, orgullo de la aviación francesa. En 2009 dos aviones colisionaron en vuelo por un error de los pilotos, que murieron en el acto, y en 2010 otro *Rafale M* se perdió durante un vuelo táctico sobre Afganistán, aunque el piloto pudo eyectarse y ser recuperado posteriormente.

A comienzos de 2012 Francia ganó un concurso para dotar con 126 aviones *Rafale* a la Fuerza Aérea india, estimándose el importe en 10.400 millones de dólares. El contrato con la India marca el hito de ser la primera vez que se exporta el *Rafale* multipropósito de 5.^a generación a un país extranjero, si bien Brasil tiene una opción de compra por 36 *Rafale*.

Marruecos

Recepción de la última fragata FMMM.—El 8 de septiembre los astilleros holandeses Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS) entregaron la última fragata multimisión tipo *SIGMA* (*Ship Integrated Geometrical Modularity Approach*) a la Marina Real marroquí. La *Allal Ben Abdallah* (F-615) se unirá a las *Tarik Ben Ziyad* (F-613) y *Sultan Moulay Ismail* (F-614), transferidas en septiembre de 2011 y marzo de 2012 respectivamente. El país norteafricano adquirió estas tres unidades de las designadas FMMM (*Frégate Multimissions Marocaine*), la F-613 de la versión *SIGMA 10513* y las otras dos de la *SIGMA 9813*, de menor desplazamiento, eslora y dotación por

1.600 millones de dólares, mediante un contrato firmado en febrero de 2008.

En abril de 2008 Thales Nederland fue la encargada de suministrar los sensores y el sistema de combate Tácticos, el director de tiro electroóptico LIROD Mk2, el sonar de casco, el equipo de contramedidas electrónicas Vigile 100 y Scorpion 2, radares de navegación, vigilancia aérea y de superficie.

Estas fragatas llevarán embarcado el helicóptero *Panther*, ya en servicio en Marruecos. En el verano de 2013, la Marina marroquí recibirá una fragata *FREMM (Frégate Européenne Multi Missions)* construida en los astilleros franceses de la DCNS en Lorient. Con estas cuatro nuevas fragatas, la Marina del país vecino incrementa considerablemente su potencial naval de superficie, compuesto por dos fragatas clase *Floreal*, una corbeta clase *Descubierta*, cinco patrulleros oceánicos *OPV-64* y un número indeterminado de patrulleros costeros. Se está negociando actualmente la entrega de cuatro patrulleros oceánicos tipo *OPV-70* adquiridos a los astilleros franceses RAIDCO Marine.

Irán

Aumento de la actividad naval.—La Marina iraní ha dado un gran salto en la fabricación nacional de equipos embarcados, gracias a la masiva cooperación de la industria nacional con los astilleros nacionales. Según el contralmirante Amir Rastegari, segundo jefe de la Fuerza Naval iraní, esto se debe a que, «la presencia de la Armada en el golfo de Adén no solo garantiza la seguridad del país, sino que también se ha convertido en un elemento auxiliar para apoyar a la flota comercial de países transregionales». Irán goza de una ubicación geográfica privilegiada desde el punto de vista estratégico, al ser geobloqueante en una zona vital para la navegación marítima internacional como es el estrecho de Ormuz.

Desde el pasado año, la Fuerza Naval iraní ha extendido el radio de acción de su presencia en aguas internacionales, incluyendo despliegues en el océano Índico y Cuerno de África; además, y por primera vez en la historia naval de esa nación, envió dos

buques de guerra al Mediterráneo cruzando el canal de Suez. También, y en concordancia con los esfuerzos internacionales para combatir la piratería, la Armada iraní ha estado llevando a cabo desde noviembre de 2008 patrullas con buques de guerra en el golfo de Adén para proteger a los buques mercantes que navegan por esas aguas, especialmente los de bandera iraní.

Portugal

El fiscal general investiga la compra de dos submarinos.—Miembros de la oficina del fiscal general hicieron público el inicio de las gestiones para realizar una investigación sobre la compra de dos submarinos diésel-eléctricos con AIP (*Air Independent Propulsion*) del tipo *U-209P* en el año 2004. Los dos submarinos fueron construidos en los astilleros alemanes de HDW. La Fiscalía General informó que solicitará la cooperación de los ministros de Defensa anteriores y del actual, así como de la documentación relevante sobre el proceso de licitación, selección, firma de contrato, acuerdos de compensación industrial (*offset*), algunos de los cuales no han tenido lugar todavía.

De acuerdo con un artículo del periódico *The Portugal News Online*, el actual ministro de Relaciones Exteriores, Paulo Portas, ejercía las funciones de ministro de Defensa durante las negociaciones y gestiones realizadas para la compra de los dos submarinos. El actual ministro de Defensa, Jose Pedro Aguiar-Branco, afirmó recientemente desconocer la desaparición de cualquier documento oficial archivado en su despacho y relacionado con este tema, colocándose a la disposición del fiscal general para las investigaciones que considerase pertinentes.

La denominación asignada a los submarinos: *U-209P* fue ideada para esquivar las cuestiones legales y de procedimiento en la fase de selección, debido a que la propuesta alemana original eran submarinos clase *U-209/1400* sin AIP, y *U-209/1500* con AIP, propuesta posteriormente modificada y mejorada por HDW, que finalmente construyó un submarino similar a los *U-214* exportados a Italia y Grecia. Los astilleros franceses



HMS *Defender*. (Foto: www.wikipedia.org).

DCNS habían propuesto desde el principio el submarino *Scorpéne*, similar al exportado a Chile y Malasia. La modificación y mejora fuera de plazo de la propuesta alemana originó la natural protesta de la DCNS, al perder la adjudicación del contrato.

Reino Unido

Pruebas de mar del sexto destructor Tipo 45.—El HMS *Duncan*, sexto y último destructor del Tipo 45, construido por BAE Systems para la Marina británica, salió a la mar desde el astillero de Scotstoun el 31 de agosto para dar inicio a la primera fase de pruebas de mar en la costa oeste de Escocia. Durante las tres semanas de duración de las pruebas, el HMS *Duncan* llevó a cabo un intenso programa de pruebas en la mar para evaluar su sistema de propulsión y equipos auxiliares. El HMS *Duncan* está previsto sea entregado a la Royal Navy en el primer

semestre de 2013. Las pruebas de mar de este nuevo destructor siguen de cerca a la entrega de su antecesor, el HMS *Defender*, cuya ceremonia de entrada en servicio tuvo lugar en la Base Naval de Portsmouth el pasado mes de julio.

Una vez aceptada su entrada en servicio, el HMS *Duncan* estará basado en Portsmouth, donde BAE Systems continuará proveyendo el necesario apoyo dentro de un completo programa de gestión de apoyo logístico para los destructores del Tipo 45, incluyendo las cuatro unidades ya entregadas: HMS *Daring*, HMS *Dauntless*, HMS *Diamond* y HMS *Dragon*.

Ucrania

Incorporación a la Operación OCEAN SHIELD.—La fragata *Getman Sagaidachni* se incorporará en 2013 a la lucha contra la piratería en el Cuerno de África y el Índico.

Según ha declarado el portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores, Oleg Voloshin, la OTAN y el Ministerio de Defensa de Ucrania están discutiendo los aspectos técnicos de la participación de la Marina ucraniana en la Operación OCEAN SHIELD el año próximo. La contribución ucraniana se sumará al esfuerzo internacional para robustecer la seguridad marítima, en especial en lo que respecta a la protección de las dotaciones ucranianas que navegan por las vías internacionales.

La OTAN prolongó hasta el 2014 la Operación OCEAN SHIELD contra la piratería en el Cuerno de África. La Organización Atlántica se incorporó a esta Operación en 2009, de la misma forma que la Unión Europea (UE) iniciaba la Operación ATALANTA. La primera agrupación naval atlántica incluía cuatro buques al mando de un comodoro turco. De forma similar a la OTAN, las 27 naciones de la UE, a finales de febrero acordaron prorrogar hasta 2014 la Operación ATALANTA, iniciada en 2008, para combatir la piratería en el golfo de Adén. De forma similar a la futura cooperación de Ucrania, la Marina rusa participa en la misión internacional contra la piratería en el Golfo y el Cuerno de África desde el año 2008.

Uruguay

Botadura de la mayor unidad fluvial.—

En los astilleros y diques del Servicio de Construcciones y Reparaciones de la Armada en Montevideo y con amplia presencia de autoridades, se llevó a cabo la botadura de la embarcación *Playa de Conchillas*, la mayor unidad fluvial construida en Uruguay hasta el momento.

Esta embarcación es la primera de tres unidades construidas por los astilleros y diques de la Armada y que será capaz de transportar hasta 5.000 toneladas de carga. La *Playa de Conchillas* ha sido construida en tan solo cinco meses, un tiempo un 50 por 100 inferior a los antes registrados en Uruguay para embarcaciones de un porte similar. En este proyecto participaron más de un centenar de técnicos. Con una eslora total de 90 m, ha sido ensamblada en acero soldado, con una

manga de 16,6 m, un calado de 4,7 y un desplazamiento de 970 toneladas.

J. M.^a T. R.

Desarrollo de un helicóptero de combate

naval.—Aviation Company Progress (Arseniev, Extremo Oriente ruso) ha desarrollado una variante navalizada del helicóptero de ataque terrestre *Kamov Ka-52*, denominado *Ka-52K Katran*, para operar desde los nuevos buques de asalto clase *Mistral* que están actualmente en construcción y de los que se han ordenado cuatro unidades en el Programa Estatal de Armamentos 2011-2020. El primer prototipo, un *Ka-52* terrestre modificado, realizó en diciembre de 2009 las primeras pruebas de toma y despegue desde el porta-helicópteros *Mistral* de la Marine Nationale con motivo de la visita oficial que realizó al puerto de San Petersburgo. Posteriormente, en agosto-septiembre de 2011 efectuó ejercicios de vuelo desde el gran destructor antisubmarino clase 1155 626 *Vicealmirante Kulakov* en el mar de Barents. El *K-52K* de serie estará equipado con una versión simplificada del radar Zhuk-AE lo que le otorgará la capacidad de lanzar misiles antibuque Kh-31 y Kh-35. El programa de desarrollo contempla el primer vuelo del *Ka-52K* en 2013, y la entrega de las primeras unidades de serie en 2014, al mismo tiempo que la Armada reciba el primer LHD de la nueva clase. Hasta ahora no se conoce el número de *K-52K* navales, pero según informaciones del Ministerio de Defensa de 12 marzo de 2012, dentro del contrato firmado en septiembre de 2011 para la adquisición hasta 2020 de 140 *Ka-52*, se incluirán los ejemplares de la versión navalizada necesarios para equipar a los cuatro nuevos LHD de la Armada.

Nuevo SSBN clase Borei.—

El presidente Vladimir Putin asistió el 30 de julio a los actos que se desarrollaron en los astilleros Sevmash de Severodvinsk con motivo de la botadura del nuevo submarino portamisiles de la clase *Borei*, que ha recibido el nombre de *Kniaz Vladimir* (hasta ahora se conocía



(Foto: RIA Novosti).

con la denominación no oficial de *Svyatitel Nikolai*). El Programa Estatal de Armamentos 2011-2020 prevé la construcción y puesta en servicio de ocho SSBN clase 955 *Borei*, que formarán el núcleo de las Fuerzas Submarinas Estratégicas de Rusia durante los próximos treinta años. En 2010 se botó el primero de la serie, K-535 *Yury Dolgoruky*, y a finales de 2011 el K-550 *Alexander Nevsky*; actualmente se están realizando los trabajos finales previos a la botadura del tercero de la serie, el *Vladimir Monomakh*. Los astilleros Sevmash han anunciado que antes de final de año se botarán la quinta y sexta unidades. Los primeros SSBN se incorporarán a la Flota del

Pacífico en el segundo semestre de este año para sustituir a los SSBN clase 667BDR en servicio y, posteriormente, irán sustituyendo a los 667 BDRM más antiguos de la Flota del Norte. La política nuclear militar de Rusia prevé el mantenimiento de un número estable de 12 submarinos portamisiles repartido en dos escuadrones, uno en la Flota del Norte y otro en la Flota del Pacífico, lo que se ajusta a las previsiones del Tratado START firmado con los Estados Unidos en Praga en abril de 2010 y en vigor desde el 5 de febrero de 2011.

L. V. P. G.



Tecnología para el mar a medida del cliente

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



Navantia

www.navantia.es

La estela del futuro





Autopistas del mar entre Vigo y puertos franceses

El 30 de octubre de 2009 el Consejo de Ministros autorizó la firma del Acuerdo entre Francia y España para la puesta en marcha y financiación de los proyectos de autopistas del mar, que conectarían los puertos de ambos países en la fachada atlántica-canal de la Mancha y mar del Norte.

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

La sociedad explotadora inicial para la línea de Vigo, servicio entre el puerto de Vigo y de Nantes-Saint Nazaire, y entre Algeciras, Vigo y Le Havre, era Autopista del Mar Atlántica S. L., formada por la naviera Acciona Trasmediterránea. Esta acordó a principios de 2011 la venta de sus acciones a la Compañía Marítima Hispano-Francesa (CMHF), contratista de PSA Peugeot Citröen para el transporte de coches por mar entre la factoría de Vigo y Francia.

A pesar de diversas declaraciones conjuntas hispano-francesas, durante 2011 la luz verde del cambio de accionariado menciona-

do no es definitiva. Las autoridades francesas condicionan la subvención de esta línea a que la filial de transporte de PSA Peugeot Citröen, GEFCO, participe en el proyecto durante al menos siete años, lo que se considera un tiempo excesivo.

La rentabilidad de la línea se basa en mover durante el primer año al menos 20.000 unidades de carga (unos 120.000 vehículos), por lo que se considera imprescindible que GEFCO se implique en el proyecto de esta autopista del mar.

A. P. P.

Nace la Asociación Española para el Impulso de las Autopistas del Mar

En la jornada de trabajo presidida por el director de SASEMAR, Juan Luis Pedrosa, acompañado por el director del Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», Rafael García Méndez, y el presidente de la Fundación Philippe Cousteau «Unión de los Océanos», almirante Gabriel Portal Antón, llevada a cabo en el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» el pasado 4 de julio, ha sido presentada por José Luis Almazán Gárate la Asociación Española para el Impulso de las Autopistas del Mar, un lugar de encuentro que servirá para unir esfuerzos tendentes a la creación de un multi-



(Foto: Corporación Marítima).

modal del transporte basado en el tráfico estable y predecible, con miras a mejorar el servicio al cliente, los resultados económicos y la eficiencia energética.

Se trata de un paso más para la construcción de una Política Marítima Integrada de la UE, que se suma a los numerosos programas de cooperación impulsados por la Comisión Europea, para llegar a esa ansiada doctrina y posición marítima común. El objetivo es facilitar la interacción de todos los operadores relacionados con Europa a través de la existencia de dinámicas y plataformas que brinden fluidez, conocimiento y colaboración para beneficio de las actividades de todos los involucrados.

Durante la jornada se han expuesto y analizado proyectos para el ámbito europeo, como el MOS4MOS (para la formación continua de profesionales) y el TRAINMOS (plataforma de conocimiento focalizada en el valor humano) impulsados por la Comisión Europea, así como los resultados del proyecto METALS y de Cooperación con Gambia y Cuba en materia de igualdad y sostenibilidad, desarrollados por la Fundación Philippe Cousteau «Unión de los Océanos».

La reunión de trabajo ha fomentado la discusión sobre la importancia del espacio marítimo europeo como dimensión estratégica para la política del transporte en general y para el transporte marítimo, el negocio marítimo y la gobernanza marítima en España y desde España, así como la falta de una doctrina común, para que agentes y operadores, con base en un modelo de transporte integral, converjan en sus intereses mientras añaden valor a su negocio.

Una vez concluida la jornada de presentación y discusión se han llevado a cabo la reunión constitutiva y la presentación de los primeros planes de trabajo del Grupo de Exportadores Marítimos de Asturias (GEMA) y de Galicia (GEMGA), organizaciones creadas para fortalecer el sector de las exportaciones de ambas regiones y su estrecha relación con el transporte marítimo y sistema de puertos.

A esta jornada seguirán las previstas en Galicia y Melilla, con presencia tanto de las autoridades responsables como de los operadores de referencia.

Corporación Marítima

La actividad de las navieras afectada por la crisis

Como en años anteriores, ANAVE en su asamblea general y ante los nuevos responsables del Ministerio de Fomento, ha puesto de manifiesto los temas que preocupan a la actividad naviera de cara al futuro, solicitando para ello la colaboración de la Administración. Entre los muchos problemas planteados en un momento económico delicado, ha reiterado las demandas anteriormente expuestas, como la reforma del Reglamento de Extranjería y el alineamiento normativo del mundo marítimo con el aéreo, junto a nuevas propuestas como la homogeneización en los criterios que siguen las capitanías marítimas en la aplicación de cuestiones como la exención de practicaje.

Con la reforma del Reglamento de Extranjería, la patronal desea que se les permita la contratación con salarios referenciados en el país de origen, ya que a su entender el actual ha limitado la efectividad del registro canario y provocado que la flota bajo bandera española haya dejado de crecer, después que los armadores se decantaran por otros registros europeos en condiciones más competitivas para sus empresas.

ANAVE pide también que se amplíen los supuestos en los que se puede acudir a una sociedad de clasificación, y se limite la responsabilidad de estas organizaciones, mientras que por otra parte solicita también

más agilidad y flexibilidad en los mecanismos de inspección de buques que realiza la administración marítima, sugiriendo que se aumenten los supuestos en los que se puede delegar en las sociedades de clasificación.

En la exposición del presidente de ANAVE también hubo espacio para recordar la coyuntura económica y su incidencia en el sector marítimo, que hace que las perspectivas para las navieras no sean muy tranquilizadoras a medio plazo.

Nueva iniciativa de la Comisión Europea

La Comisión Europea ha lanzado una convocatoria de ayuda para «la creación y mejora de los servicios de transporte de mercancías» dentro del segundo programa «Marco Polo» en la que da prioridad a proyectos realizados con tecnologías innovadoras o al desarrollo de prácticas que reduzcan «significativamente» las emisiones contaminantes del transporte marítimo.

La ayudas se centrarán en programas relacionados con la transferencia entre modos de transporte, proyectos vinculados a las autopistas del mar, acciones encaminadas a reducir la congestión de las carreteras y, por último, acciones para favorecer la mejora de la cooperación y el intercambio de conocimientos.

J. C. P.





Morsa desde el BPE Juan Carlos I durante navegación de resistencia. (Foto: A. Ortega Felipe).



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Buque logístico para Noruega

El Gobierno noruego ha vuelto a reabrir el proceso concursal para dotar de un buque logístico a su fuerza naval. El concurso ya había sido convocado a mediados de 2011, con una inversión prevista de 150 millones de euros, y en la corta lista de astilleros seleccionada se encontraban uno alemán, uno coreano y otro noruego.

Las ofertas de estos astilleros, al igual que la de Navantia, superaron la inversión prevista por lo que en abril de este año 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.

Las noticias disponibles señalan que la Marina noruega ha decidido rebajar parte de los requisitos inicialmente pedidos, que exigen doble casco, bodegas para material rodante como camiones y carros de combate, y capacidad de hospital.

Con esta decisión de Noruega se reabren las expectativas de la empresa española

Navantia para convertirse en el suministrador del buque.

Grupo Armón, pruebas de mar y adjudicación

La factoría de Vigo del Grupo Armón ha comenzado durante el mes de agosto las pruebas de mar del buque de apoyo a plataformas y rescate *Esvagt Stavanger*. El buque responde al diseño SX-123 de Ulstein y externamente su imagen destaca por la proa invertida tipo «pico de loro».

Sus características principales son: desplazamiento de 3.680 t, 80 m de eslora, 17 de manga, seis de calado, planta propulsora con dos motores diésel y 18 nudos de velocidad. Está preparado como buque de rescate, con capacidad para 300 personas, y como buque para la lucha contra incendios y lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos; cuenta con dos embarcaciones auxiliares.

Su entrega está prevista durante el último trimestre de este año. El buque trabajará para la compañía petrolera Statoil.

Por otra parte, el mismo grupo ha sido el adjudicatario de la licitación internacional abierta a finales del pasado año por el Instituto Nacional de Pesca de México (INAPESCA) para la construcción de un buque oceanográfico por valor de unos 25 millones de euros, que estará preparado para investigaciones marinas hasta los 1.500 m de profundidad y contará con un vehículo operado a control remoto (ROV) para la colocación de instrumentos, recogida de muestras y estudio del lecho marino. También estará dotado con un sónar científico, sistema de posicionamiento dinámico, sonda multihaz y su casco y maquinaria a bordo estarán preparados para cumplir las normas de buque de bajo sonido acústico radiado.

Armón ha construido recientemente dos buques similares para el Instituto Español de Oceanografía: *Ramón Margalef*, ya entregado a finales del pasado año y que ha participado en el estudio de las erupciones volcánicas de la isla de El Hierro, y su gemelo *Ángeles Alvariño*, que se encuentra realizando las pruebas previas a la entrega definitiva.

A. P. P.

Astilleros Gondán asegura carga de trabajos hasta el verano próximo

Astilleros Gondán aguanta el tirón de la crisis, ya que la empresa asturiana afincada en La Felguera (Castropol) ha iniciado en septiembre la construcción de un buque de apoyo a petrolíferos del norte que la compañía logró contratar este mismo año con el armador Otsenjo Reder.

El director de la empresa aseguró que este contrato garantiza carga de trabajos hasta el verano de 2013, por lo que la empresa no tendrá que prescindir de muchos trabajadores,

como está ocurriendo en otros astilleros de sus mismas características.

La construcción del buque con destino a Noruega permitirá a la empresa mantener parte de su carga de trabajo y evitar despidos masivos. En la actualidad el astillero negocia nuevos contratos, aunque hasta el momento no haya nada definido.

Astilleros Murueta bota un nuevo barco para un armador francés

Astilleros Murueta ha realizado la botadura del *Stella Maris*, buque arenero con destino al armador francés DTM. Se trata del primer navío que el citado grupo encarga a un astillero español. El buque está diseñado específicamente para extraer arena desde el fondo del mar hasta 45 metros de profundidad, mediante una bomba extractora de vacío sumergida de 600 kW. Dicha bomba aspira la arena mezclada con agua y luego, una vez en el buque, ambos componentes son separados y el líquido devuelto al mar. Cuenta también con una segunda bomba de 1.800 kW para descargar la arena a las extracciones de tierra. Esta arena, una vez tratada, se emplea como material de construcción en la fabricación de cemento y hormigón, fundamentalmente, aunque también puede ser empleada en el restablecimiento de las playas.

El *Stella Maris* es el primer barco que el armador galo encarga a España, y el hecho de que para su construcción haya confiado en el astillero vasco es una demostración de la confianza y la profesionalidad de la empresa naval vizcaína, que en su cartera de pedidos tiene contratadas dos dragas de 5.793 y 6.907 GGT para otro armador francés y un barco atunero congelador para la empresa «Inpesca» de Bermeo.

J. C. P.





VI Edición del Foro PBIP México 2012 sobre Seguridad y Protección Marítima Portuaria

Los próximos 30 y 31 de octubre y 1 de noviembre se llevará a cabo en La Paz, Baja California Sur, México, el VI Foro Internacional sobre Seguridad y Protección Marítima Portuaria, conocido como Foro PBIP México 2012. La Red PBIP es un mecanismo de cooperación técnica en materia de Protección Marítima y Portuaria que busca abrir espacios técnicos y operativos para que se pueda tratar la problemática a la que se enfrenta en materia de seguridad y protección de buques e instalaciones portuarias, así como para intercambiar información y experiencias relativas a la puesta en práctica del Código Internacional para la protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Instituida en el puerto de Veracruz, México, el 30 de septiembre de 2005, su objetivo principal se ha inspirado en la Parte A/1.2.1 del Código PBIP, que señala «establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar amenazas para la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten la protección de los buques o

instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional».

En el encuentro, que contará con representantes de América Latina, el Caribe, Europa y Estados Unidos, se reunirán autoridades y organizaciones internacionales, compañías navieras, empresas portuarias, representantes de la industria naval y petrolera, así como organizaciones y profesionales dedicados a las áreas de la seguridad y protección, para participar en un ciclo de conferencias y mesas de debate que servirán para exponer avances normativos, experiencias y visiones acerca de la seguridad y protección marítima portuaria, elemento de gran importancia para el cabal desempeño de las actividades de este estratégico y productivo sector.

Para esta VI Edición del Foro Internacional PBIP México 2012, la representación de Europa, a cargo de Rafael Lobeto Lobo, ha comprometido la asistencia y participación de destacadas personalidades e instituciones de diferentes ámbitos relacionados con la seguridad y protección marítima, como la Comisión Europea, autoridades portuarias españolas, universidades y empresas dedicadas al sector marítimo en Europa.

Corporación Marítima

Futuro puerto de Granadilla en Tenerife

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife mantiene su plan de inversiones 2011-15, que contempla un total de 210,8 millones de euros para el desarrollo y consolidación de los puertos que de ella dependen: Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, San Sebastián de La Gomera, La Estaca (isla de El Hierro) y Los Cristianos

Entre las principales actuaciones hay que destacar las obras del nuevo puerto de Granadilla, situado en el sureste de la isla de Tenerife, que van a suponer una inversión de 154,8 millones de euros hasta 2015. La inversión supone la construcción de las obras de abrigo, contradique, *by-pass* de arena norte-sur y adquisición de suelo para la zona de servicio terrestre.

El dique y contradique se espera que estén finalizados en 2013. La longitud prevista del dique es de 2.512 m, repartidos en tres alineaciones y un martillo final. El dique cajonero Tarifa Primero es el encargado de la construcción de los diferentes bloques de hormigón para las nuevas instalaciones portuarias.

A. P. P.

Puertos del Estado podría negociar la devolución del crédito del ICO a El Musel

El organismo autónomo Puertos del Estado se muestra dispuesto a renegociar los plazos de devolución del crédito de 215 millones de euros concedidos por el Ministerio de Fomento a El Musel a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO) para financiar parte de los sobrecostos de la obra de ampliación del puerto de Gijón, según informa el presidente del organismo estatal.

La Autoridad Portuaria pretende también renegociar el otro crédito solicitado en su día para financiar la ampliación concedida por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por valor de 250 millones de euros. El puerto

propone alargar en diez años el reintegro del crédito, que comienza a amortizarse este mismo año. La financiación del mismo está firmada a 22 años, es decir, hasta 2033, pero la Autoridad Portuaria intentará prolongar este plazo en diez años más.

Ocho millones para obras en el puerto de Algeciras

El Boletín Oficial del Estado ha hecho pública la adjudicación a Sacyr y Ferrovial de sendos contratos de obras de ampliación y mejora del puerto Bahía de Algeciras, que suma 7,9 millones de euros.

El grupo empresarial Sacyr se ha hecho cargo de las obras de ampliación y refuerzo del vial principal del puerto por un importe de 5,5 millones de euros, encargándose la compañía de ejecutar una nueva calzada, una vez que previamente se demuelan los firmes y se saneen las explanadas existentes.

Las obras comenzarán tras el verano, discurriendo desde la rotonda del PIF al puente sobre el río de la miel. Dichos viales se encuentran muy deteriorados por el continuo paso de vehículos pesados, por lo que se reforzaría el firme y se procedería a la ampliación del número de carriles. Las obras incluyen también actuaciones en las zonas de preembarque de Ceuta y Tánger, proyecto que enlazará con el que ahora se ha ejecutado junto a la estación marítima para reordenar el aparcamiento y la estación de autobuses de la terminal.

Los trabajos deberán compatibilizarse con la circulación de vehículos entre la zona norte y sur del puerto de Algeciras, lo que alargará las obras durante diecisiete meses.

Por su parte Ferrovial se ha adjudicado las obras de demolición del espaldón y de adecuación del firme en el tramo del muelle adosado al dique Ingeniero Castor R. del Valle del puerto, estimándose el presupuesto de la obra en 2,4 millones de euros.

J. C. P.



Salvamento Marítimo y Cruz Roja Española firman el Plan de Acción Conjunta 2012

El pasado día 27 de junio, el director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo Rafael Rodríguez Valero y el presidente de Cruz Roja Española Juan Manuel Suárez del Toro renovaron el Plan de Acción Conjunta para 2012 que garantiza la cobertura desde 42 ubicaciones localizadas en todo el litoral peninsular y ambos archipiélagos. Fomento invertirá más de un millón de euros en concepto de disponibilidad, mantenimiento y seguro de las unidades.

El Plan de Acción Conjunta para 2012 pretende que el actual despliegue de unidades de Salvamento Marítimo se adecue al ámbito de actuación de Cruz Roja Española (CRE) para las tareas de búsqueda y rescate, modernizando y rejuveneciendo su flota y buscando el modelo de embarcación más idóneo que se adapte al despliegue previsto de medios de Salvamento Marítimo, con el objetivo de conseguir una mayor y más eficaz cobertura conjunta.

El funcionamiento de las embarcaciones operadas por CRE se centrará preferentemente en las aguas costeras, extendiéndose este en supuestos de emergencia donde sea necesario y a criterio del Centro de Coordinación

de Salvamento Marítimo que corresponda, de acuerdo con el patrón de la embarcación.

De esta manera el sistema de atención a las emergencias marítimas dispone de unos recursos y un equipo humano que están en alerta las 24 horas del día, los 365 días del año para dar respuesta a todas las incidencias que puedan surgir en la mar, ya sea para la salvaguarda de la vida humana, la protección ambiental o la ayuda al tráfico marítimo.

Estas capacidades desarrolladas por Salvamento Marítimo y Cruz Roja resultan del máximo valor y efectividad debido al total grado de integración en el mecanismo público de atención a las emergencias y a la complementariedad de sus recursos. En total, Cruz Roja realiza anualmente más de 4.000 intervenciones en este ámbito, atendiendo a unas 2.000 personas.

La relación de las unidades propiedad de Salvamento Marítimo adscritas al Plan es la siguiente: Burela (Lugo); Cedeira, A Coruña, Ribeira, Laxe (A Coruña); Suances (Cantabria); Luarca (Asturias); Isla Cristina (Huelva); Cádiz; Águilas (Murcia); Santa Pola (Alicante); Castellón; Tarragona, L'Ametlla (Tarragona); Castelldefels, Arenys (Barcelona); Soller, San Antonio (Baleares); Puerto de la Cruz y Tazacorte (Tenerife).

Las embarcaciones de Salvamento Marítimo propiedad de CRE adscritas al Plan es: Fuenterrabía, Guetaria, San Sebastián, Pasa-



(Foto: Marina Mercante).

jes (Guipúzcoa); Bermeo, Arriluce, Ondárroa (Vizcaya); Laredo, Santander (Cantabria); Malpica (A Coruña); Gijón (Asturias); Barcelona; Altea (Alicante), Denia (Alicante); Valencia; Tarifa (Cádiz); Motril (Granada); Málaga; San Pedro del Pinatar (Murcia); La Estaca (El Hierro); Mogán (Gran Canaria) y Puerto del Rosario (Fuerteventura).

Asimismo, se dispondrá de 48 unidades de salvamento utilizadas por CRE que con diferentes niveles de disponibilidad participan en estas actividades coordinadas por los centros de coordinación de Salvamento Marítimo.

F. M. M-C.





Anteproyecto de la Ley de Costas

A mediados del mes de julio el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) presentó el anteproyecto de la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y modificación de la Ley de Costas.

Con la modificación de la Ley de Costas 22/1988, de 28 de julio, se pretende lograr una protección medioambiental efectiva y otorgar seguridad jurídica plena a empresas y ciudadanos, para lo que refuerza la protección y uso sostenible del litoral con disposiciones específicas para evitar un aumento de la construcción en ese ámbito.

Para ello se introduce un mecanismo de control que permitirá al Estado tutelar a las administraciones locales para que se puedan suspender de forma automática las licencias concedidas que vulneren la Ley de Costas. De esta forma, se introduce la suspensión automática en vía administrativa, a instancia de la Administración del Estado, de los acuerdos adoptados por las corporaciones locales que afecten a la integridad del dominio público marítimo-terrestre o servidumbre de protección.

Además, se apuesta por la prevención como elemento fundamental para la protección de la costa, y se introduce una importan-

te reforma respecto al uso de las playas: se establece un régimen diferenciado para las playas urbanas (contiguas a suelos urbanizados) y para las playas naturales (junto a espacios protegidos o suelo rural); estas últimas tendrán un nivel de protección superior al existente en la ley vigente.

Por otra parte se trata de dar mayor seguridad a las relaciones jurídicas en el litoral y modificar el actual régimen de concesiones que ha provocado la redacción de un informe del Parlamento Europeo en 2009 (Informe Auken) sobre la preocupante situación en las costas españolas.

En el régimen general se amplía a 75 años el plazo de las concesiones y se permite la transmisión *mortis causa e intervivos*. También se establece una prórroga extraordinaria para las concesiones ya existentes.

Se regularizarán numerosas barriadas históricas existentes en diversos municipios para excluirlas del dominio público marítimo-terrestre y ofrecer un marco jurídico claro y estable.

Reunión del Convenio de Barcelona

A principios del mes de julio tuvo lugar en Málaga el Tercer Encuentro del Programa de Acción Estratégico para la Conservación

NOTICIARIO

de la Diversidad Biológica en el Mediterráneo, reunión de los representantes de las naciones firmantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo, conocido como Convenio de Barcelona.

En las jornadas se analizaron los avances realizados en el proyecto de implementación de las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM), más allá de la jurisdicción nacional, en aguas de alta mar y profundas, y las acciones futuras a desarrollar.

Hasta la fecha se han identificado diez áreas prioritarias de conservación que podrían contener zonas candidatas a convertirse en ZEPIM de alta mar y aguas profundas. En España se encuentran tres de estas áreas: mar de Alborán (jurisdicción compartida con Marruecos y Argelia), golfo de León (jurisdicción compartida con Francia) y mar Balear.

El objetivo es alcanzar la meta de 2020, en que al menos el 10 por 100 de las zonas marinas y costeras deberían estar bajo alguna figura de protección por su importancia para la diversidad biológica y los servicios de los ecosistemas.

En la reunión se presentó también un proyecto piloto sobre los impactos del cambio climático y el enfoque ecosistémico de la gestión de la acuicultura en los humedales mediterráneos: este proyecto tiene como objetivo proporcionar a los países mediterráneos una estrategia integrada para conservar y gestionar la biodiversidad costera a través de la promoción del uso de la acuicultura y de la pesca de captura como bases para la rehabilitación del hábitat, la mitigación del cambio climático y la mejora del bienestar de las comunidades locales.

A. P. P.





Regularización de buques pesqueros

Se ha aprobado el Real Decreto 1081/2012, de 13 de julio, por el que se establece el procedimiento de regularización de los buques pesqueros y su actualización en el censo de la flota pesquera operativa y en el registro de buques y empresas navieras.

Se establece un procedimiento común para todo el territorio nacional y su tramitación correrá a cargo de las comunidades autónomas.

El número de expedientes regularizados conforme a esta nueva normativa superará los 1.600 buques pesqueros con base en los diferentes puertos del litoral español.

Nueva especie de navaja

Biólogos españoles del Grupo de Investigación Evolutiva de la Universidad de La Coruña han descubierto en Terranova una nueva especie de navaja, bautizada como *Ensis terranovensis*.

El descubrimiento ha sido casual y se ha producido durante el estudio de la especie *Ensis directus*, originaria de las costas de Estados Unidos y Canadá, pero ya instalada en las costas europeas.

Al efectuar la comparación entre ejemplares de los dos lados del Atlántico de esta

especie, se identificaron los que al final han resultado ser de la nueva especie.

Ahora está previsto que los investigadores estudien la distribución, ecología y evolución de la nueva especie.

En España se producen tres especies principales y comestibles: *Ensis arcuatus* (navaja), *Ensis siliqua* (longueirón) y *Solen marginatus* (longueirón vello o muergo).

A. P. P.

La Comisión Europea y el arrastre de fondo

La Comisión Europea pretende que la pesca en aguas profundas del Atlántico nordeste no supere las recomendaciones científicas y, si no fuera posible, conocer la tasa de explotación. El límite de capturas se fijará de acuerdo al criterio de información basado en la mayor científica posible.

En el caso de no poderse establecer una recomendación de captura, la actividad no podrá llevarse a cabo. Así se desprende de la propuesta de reglamento hecho público por la Comisión, sobre condiciones aplicables a las pesquerías en aguas profundas y que la organización Oceana ha celebrado, mostrándose satisfecha con la progresiva eliminación de las autorizaciones de los buques que utilizan

prácticas pesqueras poco selectivas y destructivas, como el arrastre de fondo y las redes de enmalle de fondo, la exigencia de evaluaciones de impacto en nuevas áreas de pesca para las artes de fondo y la definición de directrices para asignar las posibilidades de la pesca.

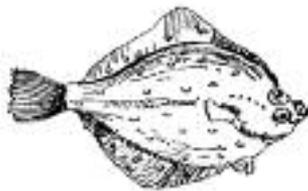
Bruselas estudia la reforma de la Política Pesquera Común

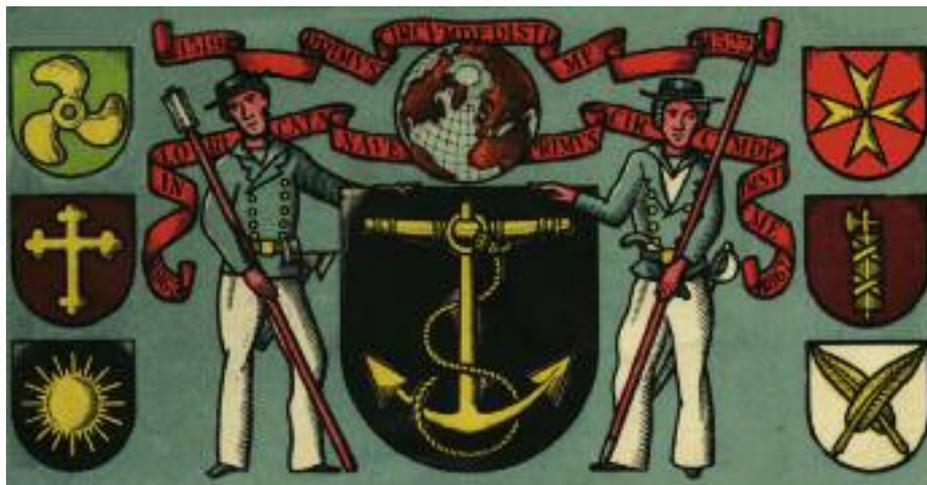
Los ministros comunitarios de pesca, siguen manteniendo reuniones en las que se debate la modificación de la propuesta comunitaria para la reforma de la Política Pesquera Común que debería aplicarse desde 2014. Estos trabajos han culminado inicialmente con un primer logro por el que se ha conseguido introducir una mayor flexibilidad a la hora de aplicar la reforma en cuestiones tan importantes como los descartes o el desembarco de especies que no cumplan condiciones de tallas mínimas, por lo que en medios del sector se valora el acuerdo como un paso positivo. Pero se estima que siguen sin abordarse cuestiones claves para el futuro de la actividad en el sector, como es el problema

de la estabilidad relativa por la que se concedieron a España unas posibilidades de capturas totalmente injustas frente a los intereses de los demás países comunitarios.

De todas formas, la aplicación de la propuesta de reforma, tal y como ha sido planteada por la Comisión, dará lugar a una progresiva paralización de la flota, pérdida de cuotas y de empleo de 50.000 tripulantes de todos los países de la Unión Europea, así como el cierre de numerosas empresas del sector, según datos manejados en un estudio de la Cooperativa de Armadores del puerto de Vigo. Para evitar estos efectos, entre otras medidas se propone: en primer lugar, la necesidad de un mayor esfuerzo en política de investigación para saber exactamente la situación de cada caladero; la revisión de los modelos actuales para lograr el rendimiento máximo sostenible, y flexibilizar cuestiones como la estabilidad relativa con un mercado más abierto sobre derechos de la pesca. La Cooperativa insiste en que hay un gran desconocimiento científico, sin datos que permitan conocer los *stocks* en áreas hoy desconocidas.

J. C. P.





Cultura Naval

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *EL ALMIRANTAZGO GENERAL DE ESPAÑA E INDIAS EN LA EDAD MODERNA*

El pasado 9 de julio tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la presentación del libro *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna*, del que es autor Alfonso de Ceballos-Escalera Gila, vizconde de Ayala, obra que ha sido editada por la Real Academia de la Mar.

El acto, organizado por la Armada y la Real Academia de la Mar, fue presidido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) Manuel Rebollo García, a quien acompañaban en la presidencia el presidente de la Real Academia Fernando Fernández-Tapia Román y los académicos de número de esta, Carlos Martínez Shaw y el autor de la obra.

Tras unas palabras introductorias de bienvenida a los asistentes por parte del AJEMA, tomó la palabra el presidente de la Real Academia, quien agradeció a la Armada la colaboración para la organización del acto y

destacó brevemente la trayectoria del autor y la importancia de su obra.

A continuación tomó la palabra Carlos Martínez Shaw, catedrático de Historia Moderna y Contemporánea por la UNED y académico de la Real Academia de la Historia, quien tras señalar que la glosa de la obra correspondería al autor destacó la brillantez del prólogo, desarrollado por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, duque de Tetuán, también académico de la de Historia. Como principales virtudes del libro destacó que es el primer estudio completo de los tres Almirantazgos del siglo XVIII, la solidez del trabajo y la gran aportación en cuanto a referencias bibliográficas y la importancia de los «apéndices» de la obra, lo que le proporciona un gran valor en el ámbito académico.

También enfatizó la importancia de la colaboración de la Armada con la universidad española en beneficio de la ciencia y de la historia, muy especialmente de la historia



marítima. En esta línea, señaló como hitos más relevantes de colaboración de la Armada con el mundo académico la reciente creación de una cátedra de Historia con la Universidad de Murcia, las continuas colaboraciones del Órgano de Historia y Cultura Naval con la universidad y la disponibilidad de las instalaciones de la Armada para el desarrollo de actividades académicas, como la presentación de este libro.

Finalmente intervino el autor, quien en primer lugar pronunció unas palabras de agradecimiento a las dos instituciones organizadoras del acto, al profesor Martínez Shaw y a todos aquellos que de una u otra forma le ayudaron en la elaboración de la obra. Destacó

la ardua labor de investigación desarrollada, en la que ha tenido una importancia relevante el Archivo General de la Armada en El Viso del Marqués, y glosó brevemente el libro, destacando la importancia de la inclusión en este de los aspectos económicos y judiciales que afectaron a los tres Almirantazgos dieciochescos.

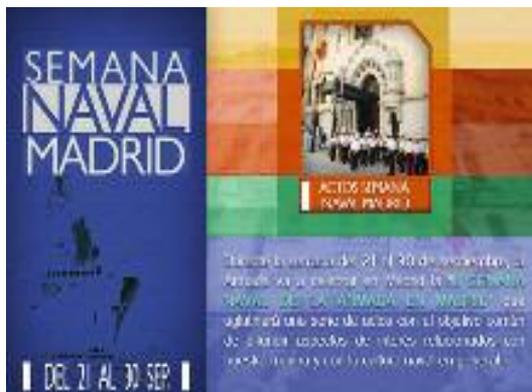
Con unas breves palabras de clausura del AJEMA se dio por finalizado el acto, después del cual, durante una breve copa de vino español, el nutrido auditorio tuvo la oportunidad de intercambiar opiniones y de disponer de una copia de la obra.

D. R.

II SEMANA NAVAL DE LA ARMADA EN MADRID

La Armada celebró durante la semana del 21 al 30 de septiembre, al igual que el año anterior, la II Semana Naval de la Armada en Madrid. Ya que el proceso de edición de este número de nuestra REVISTA no nos permite incluir su desarrollo, lo cual haremos en la edición de noviembre, adelantamos el programa de actividades, dispuestas con el objetivo común de difundir aspectos de interés relacionados con nuestra Armada y con la cultura naval en general.

D. R.



	Viernes 21	Sábado 22	Domingo 23	Lunes 24	Martes 25	Miércoles 26	Jueves 27	Viernes 28	Sábado 29	Domingo 30
MUSEO NAVAL	1300-1400 Presentación Domingo Naval	1000-1400 Nubarras Inherentes			1100-1300 Toda sala matrimon. Nal. Bona Esp. Int. Aut.			1300-1400 Clausura de la expo "No Nubarras solas"	1320-1400 Nubarras Inherentes	
SALÓN ACTIVIDADES				1100-1300 Expo Nubarras	1100-1300 Exposición de la Armada 1300-1400 Exposición de la Armada					
EDM				1700-2000 Seminario Nubarras Inherentes		1100-1300 Jornada Nubarras Inherentes				
CATEDRALES		1000-1400 Día de exposición SABORADO en Caja						2000 Cuentos de la Armada en Caja de Madrid		1000-1400 Día de exposición SABORADO en Caja
<p>Exposición fotográfica de la Armada en C/ Manzanares.</p> <p>Actividad educativa de Nubarras en Manzanares.</p>										
<p>Actividad educativa de Nubarras en Manzanares.</p>										

CELEBRACIÓN DEL 520 ANIVERSARIO DE LA SALIDA
DEL VIAJE DEL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

El almirante de la Flota, Santiago Bolívar, en su condición de presidente de honor de la Real Sociedad Colombina, presidió el día 3 de agosto en Palos de la Frontera (Huelva) la conmemoración del 520 aniversario de la salida del viaje en el que la flota al mando de Cristóbal Colón descubriría América.

El acto comenzó con una misa en la capilla del monasterio de La Rábida, que conmemoraba la celebrada en este lugar la misma mañana de la partida de Colón y las carabelas el 3 de agosto de 1492. A continuación se celebró un izado solemne de la bandera y el tradicional pleno extraordinario que la sociedad convoca cada 3 de agosto.

Durante la ceremonia, que contó con una extensa representación institucional de autoridades civiles, militares, religiosas y académicas, el presidente del Congreso de los Diputados, Jesús Posada, recibió la medalla y el título de presidente de honor de la Real Sociedad Colombina. Otras autoridades presentes fueron el vicepresidente del Congreso Javier Barrero y los alcaldes de Huelva, Pedro Rodríguez; de Palos, Carmelo Romero, y de Moguer, Gustavo Cuéllar.

El almirante Santiago Bolívar, que en 1992 mandó la expedición a América de una nao y dos carabelas para conmemorar la hazaña de Colón, destacó en su discurso ante la Sociedad Colombina que si bien el viaje comenzó el 3 de agosto de 1492, «su concepción fue muy anterior y comienza casi al nacer España».

«España nació irremediablemente marinera, y la costa onubense y sus pueblos y villas y ciudades nacieron marineros y trasatlánticos y supieron cumplir con su deber como pocos en este navío que es España, que en el siglo xv necesitaba navegar al oeste para expandirse, y lo hizo, y bien».



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

El almirante de la Flota destacó también la importancia de Huelva en la mar en aquellos tiempos: «Quien como yo ha navegado hacia el norte en una nao sabe que todo lo que salía del Atlántico; al oeste se pegaba a la costa onubense hasta librar San Vicente y así es fácil de comprender que todo lo que se adentraba en el Atlántico de España pasaba por estas tierras y así se convirtieron en la Proa Atlántica de ese gran navío que era España».

El convento franciscano de La Rábida, que este año celebra el 600 aniversario de su fundación, fue un enclave esencial para Cristóbal Colón, ya que en él se gestó entre 1485 y 1492 la realización del primer viaje a América. Cabe destacar el papel fundamental de fray Juan Pérez en su mediación con la reina Isabel la Católica, y que este es el lugar donde Colón conoció a su compañero de viaje, el almirante Martín Alonso Pinzón.

OCS AJEMA

EXPOSICIÓN EN CÁDIZ

La exposición temática dedicada a la construcción naval con el título «Armada Española, una inversión segura» se presentó el pasado día 19 de julio en el Palacio de Exposiciones y Congresos en Cádiz, donde pudo ser visitada hasta el 31 de julio, a escasos metros de donde se encontraron atracados los buques participantes en la Gran Regata de Veleros a finales de dicho mes.

La exposición fue inaugurada por el almirante de la Flota, almirante Santiago Bolívar, acompañado por la alcaldesa de Cádiz Teófila Martínez. Al acto también asistieron autoridades civiles y militares, así como representantes del astillero de Navantia de Cádiz.

A iniciativa de la Armada, y con el objetivo de dar a conocer la importancia de la dimensión marítima de España no solo en el ámbito de la seguridad y defensa, sino también en el campo económico, académico y cultural, la muestra ofreció una profunda

visión de la industria naval española desde una perspectiva histórica, económica y social y permitió al visitante realizar un recorrido por la construcción naval, sus antecedentes históricos, la evolución en el diseño de buques, la industria actual, su impacto económico y los principales programas de construcción naval. En ella se expusieron paneles, fotografías, modelos, maquetas, material diverso y audiovisual.

La presentación coincidió también con la escala en Cádiz del buque de asalto anfibio *Galicia*, que había llegado a la ciudad gaditana en la mañana del mismo día con los expedicionarios que participaban en la Ruta Quetzal. El buque pudo ser también visitado ese día en horario de mañana y tarde.

S. L.



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

EL MUSEO NAVAL DE SAN FERNANDO INCORPORA
A SUS FONDOS UN VOLUMEN II DEL *ATLAS MARÍTIMO*
DE ESPAÑA DE DON VICENTE TOFIÑO DE SAN MIGUEL

Se ha incorporado con el número de inventario MNSF-66, donado por los Amigos del Museo, después de su completa restauración, un volumen II del *Atlas Marítimo* de Tofiño, que se encontraba guardado y en muy mal estado en la oficina de dicha fundación.

El atlas fue realizado por Tofiño (Cádiz 6 de septiembre de 1732-Isla de León 15 de enero de 1795) entre los años 1783 y 1789. Fue el trabajo hidrográfico por excelencia del siglo XVIII, al que acompañaban también dos derroteros elaborados en los años 1787 (Mediterráneo y su correspondiente de África) y 1789 (Atlántico y Azores o Terceras).

La restauración fue realizada por el personal del INEM que se incorpora todos los años a los museos como personal de apoyo en los segundos semestres y que se solicita a la Subdirección General de Patrimonio, y más

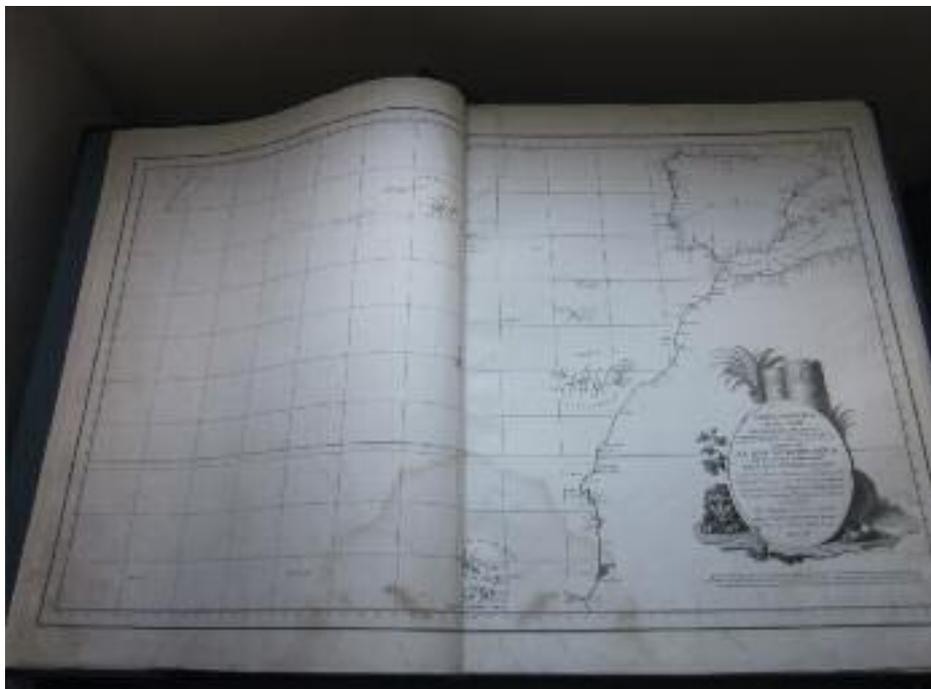
concretamente por la restauradora licenciada en Bellas Artes María del Carmen Verdugo Franzón.

Como se ha mencionado, su estado de conservación era lamentable a consecuencia posiblemente de una vida de consultas, traslados de mano en mano y olvidos dentro de recipientes poco adecuados que incrementaron su mal estado, hasta su depósito en el museo, donde se colocó en una vitrina fabricada expresamente para él a la espera de que se llevara a cabo la restauración.

Realizado en el papel verjurado con la técnica del grabado a buril aguafuerte sobre plancha de cobre y encuadernado con la técnica tradicional, entre cartivanas a su vez cosidas individualmente al tocho general. De las portada y contraportada, casi inservibles, realizadas a partir de planchas de cartón que



(Foto: Museo Naval San Fernando).



(Foto: Museo Naval San Fernando).

se encontraban prácticamente desmoronadas, y forradas de papel marmolado, únicamente se conservaba la portada. El lomo, en piel, se encontraba roto y despegado y en algunas zonas inexistente.

Los daños que sufría eran manchas de humedad, polvo y suciedad, hongos, huellas de la presencia de insectos y restos de excrementos de estos, deformaciones, roturas, desgarros, adherencias y pérdida de papel.

El tratamiento ha consistido en documentar con imágenes el estado de conservación de la obra, desmontaje de todas las hojas una a una tomando nota del sistema de encuadernación (cada hoja va adherida a una solapa llamada «cartivana» en el centro de la misma, en el lugar donde se pliega, y era a través de esta por donde iba el hilo cosido; de esta manera la hoja no está sometida a las tensiones de la encuadernación) y, por último, se analizó su pH.

Posteriormente se procedió a la limpieza mecánica, seguida de otra mediante baño, con lo que se consigue no solo eliminar manchas y el amarilleo del papel, sino que también el agua, al entrar en contacto con las fibras, favorece su hidratación, devolviéndole su resistencia mecánica. A continuación se procedió a su secado, reparación de cortes y desgarros, incorporación de injertos (en zonas perdidas) y laminación (refuerzo de hojas debilitadas).

Una vez listo, se encuadernó en el afamado taller de los hermanos Galván en Cádiz, uno de los mejores que existen en la actualidad (y hace muchos años) a nivel mundial.

Museo Naval de San Fernando

SEMANA NAVAL MADRID



ACTOS SEMANA
NAVAL MADRID

Durante la semana del 21 al 30 de septiembre, la Armada va a celebrar en Madrid la "II SEMANA NAVAL DE LA ARMADA EN MADRID" que aglutinará una serie de actos con el objetivo común de difundir aspectos de interés relacionados con nuestra marina y con la cultura naval en general.

DEL 21 AL 30 SEP.



GACETILLA

Relevo al mando de la Armada

El almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río tomó posesión, en la mañana del día 31 de julio, como almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) en un acto presidido por el Ministro de Defensa en el Cuartel General de la Armada.

El nuevo AJEMA, había jurado su cargo en un acto presidido por el ministro el pasado 30 de junio en la sede del Ministerio, tras haber sido promovido a almirante general y nombrado para dicho cargo por el Consejo de Ministros el pasado viernes 27 de julio. Sustituye en el cargo al almirante general Manuel Rebollo García.

Durante la ceremonia de toma de posesión, previa a la cual el almirante general Rebollo besó la enseña nacional, despidiéndose así de la bandera ante una formación de marineros e infantes de Marina, el AJEMA salien-



Almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río.
(Foto: www.armada.mde.es).



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

te entregó el Bastón de Mando al recién nombrado AJEMA.

En su última alocución, el almirante general Rebollo destacó cuatro conceptos para afrontar el futuro de la Armada: confianza, optimismo, innovación y tradición. Por su parte, el almirante general Muñoz-Delgado señaló la necesidad de ser muy rigurosos en la gestión de los recursos ante la situación económica del país, manteniendo una Fuerza Naval moderna y ajustada a las necesidades del momento. Para ello, dijo, será necesario contar con personal altamente cualificado y comprometido, y con medios materiales modernos, tecnológicamente avanzados y sostenibles.

El almirante general Muñoz-Delgado, que nació en Las Palmas de Gran Canaria en 1952, ingresó en la Escuela Naval Militar a los 19 años, siendo promovido al empleo de alférez de navío el 16 de julio de 1976. Ascendió a teniente de navío en 1979, a capitán de corbeta en 1989, a capitán de fragata en 1996 y a capitán de navío en noviembre de 2001. En octubre del año 2005 es promovido

a contralmirante, y a vicealmirante en julio del año 2008. En enero de 2012, asciende al empleo de almirante.

Entre sus destinos de embarque destacan las fragatas *Andalucía* y *Vicente Yáñez Pinzón*, los submarinos *Marsopa*, *Tonina*, *Siroco* y *Narval*. Fue segundo comandante del submarino *Galerna* y de la corbeta *Vencedora*, en la que participó en la Guerra del Golfo desplegado en el mar Rojo de enero a mayo de 1991. Ha sido comandante del patrullero *Bergantín*, del submarino *Siroco*, donde fue desplegado en la Operación SHARP GUARD en el Adriático, siendo el primer submarino que ha participado en una operación de mantenimiento de la paz. De capitán de fragata mandó el buque de desembarco *Hernán Cortés*, a bordo del cual también participó en numerosas misiones de paz, especialmente en las Operaciones CHARLIE SIERRA y SIERRA KILO. En el empleo de capitán de navío fue nombrado jefe de la Flotilla, Base y Escuela de Submarinos en abril de 2004 y permaneció en ese destino hasta su ascenso a contralmirante en octubre de 2005.

Entre sus destinos en tierra destacan el Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos, Estado Mayor del Mando Operativo Naval y jefe de la Sección de Doctrina de la Dirección de Doctrina y Planes de Personal. En el empleo de contralmirante desempeñó el cargo de jefe del Órgano Auxiliar de la Jefatura del Apoyo Logístico.

Como vicealmirante fue director de Mantenimiento de la Jefatura del Apoyo Logístico y almirante jefe del Arsenal de Cartagena. Como almirante, ha desempeñado el cargo de almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada hasta el 27 de julio de 2012, fecha en la que fue nombrado almirante jefe de Estado Mayor de la Armada.

Es especialista en Submarinos y Comunicaciones. Diplomado en Guerra Naval, que efectuó en Greenwich (Reino Unido), siendo el último curso específico de aquella escuela,

y posteriormente convalidado en la Escuela de Guerra Naval española. Ha asistido asimismo a diferentes cursos en el extranjero y en el Centro de Estudios Superiores de la Defensa (CESEDEN).

Está en posesión de la Gran Cruz, la Cruz, Encomienda y Placa de San Hermenegildo, Gran Cruz del Mérito Naval, cinco cruces al Mérito Naval, Medalla de la Liberación de Kuwait, Medalla de la OTAN y de la UEO, Medalla al Mérito Policial y dos menciones honoríficas sencillas.

El almirante general Muñoz-Delgado es viudo y tiene seis hijos, entre ellos cuatro oficiales de la Armada.

E. L. V.3



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

Ascensos, y nombramientos en la cúpula de la Armada

El Consejo de Ministros del pasado día 7 de septiembre aprobó los ascensos a almirante de los vicealmirantes del Cuerpo General de la Armada Juan Francisco Martínez Núñez, Francisco Javier Franco Suanzes y Estanislao Pery Paredes.

En el mismo Consejo de Ministros, el almirante Franco Suanzes, que ocupaba el cargo de almirante de Acción Marítima (ALMART) desde abril de 2011, fue designado segundo jefe del Estado Mayor de la Armada (2.º AJEMA), mientras que el almirante Pery Paredes, hasta ahora director de Mantenimiento y AJAL interino desde el nombramiento del almirante Jaime Muñoz-Delgado como almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), ha sido nombrado almirante jefe del Apoyo Logístico (AJAL). Ambos tomaron posesión de sus nuevos cargos en sendas ceremonias presididas por el AJEMA, llevadas a cabo en la mañana del día 11.

El almirante Martínez Núñez, que desempeña actualmente el cargo de jefe de la División de Estrategia y Planes del Estado Mayor Conjunto, nació en Marín (Pontevedra) el 6 de octubre de 1954. Ingresó en la Escuela Naval Militar en el año 1972 recibiendo su despacho de oficial en el 16 de julio del año 1977.

Ha estado embarcado en las fragatas *Asturias* y *Baleares* y además ha ejercido el mando del patrullero *Deva*, la corbeta *Infanta Cristina*, la fragata *Reina Sofía* y el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Entre sus destinos en tierra destacan la Secretaría de Defensa, el Estado Mayor de la Armada, el Estado Mayor de la Flota y el Centro de Programas Tácticos y de Instrucción y Adiestramiento (CPT/CIA). Asimismo, fue jefe del gabinete del AJEMA y Jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada.

Es diplomado en Estado Mayor y en Estados Mayores Conjuntos.



Almirante Juan Francisco Martínez Núñez.

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

El almirante Franco Suanzes nació en Madrid el 16 de marzo de 1953. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1972 y recibió el despacho de alférez de navío en 1977.

Ha estado embarcado en el destructor *Jorge Juan*, el dragaminas *Júcar*, la corbeta *Infanta Elena* y la fragata *Santa María*. Fue jefe de Órdenes de la 41.ª Escuadrilla de Escoltas. Ha ejercido el mando a flote en el patrullero *Javier Quiroga*, la corbeta *Cazadora* y la fragata *Numancia*.

Entre sus destinos de tierra destacan la Oficina de Valoración de Adiestramiento a Flote y profesor en el Centro de Instrucción de Guerra Electrónica. Además, ha estado destinado en la Sección de Planes de Recursos Humanos en la Jefatura de Personal de la Armada. Entre 2003 y 2006 fue director de la



Almirante Fco. Javier Franco Suanzes.
(Foto: www.armada.mde.es).

Escuela Naval Militar de Marín. Ascendido a contralmirante, dirigió la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada y el Grupo de Unidades de Proyección de la

Flota, compuesto por el portaaviones *Príncipe de Asturias*, los buques anfibios y las embarcaciones de desembarco.

En agosto de 2009 ascendió a vicealmirante. En este empleo ha dirigido el Mando Naval de Canarias y la Fuerza de Acción Marítima. Es especialista en Electrónica y diplomado en Guerra Naval.

El almirante Pery Paredes nació el 6 de junio de 1953. Ingresó en la Escuela Naval Militar en el año 1972 y recibió su despacho de oficial el 16 de julio de 1977.

Ha estado embarcado en el portaaviones *Dédalo*, el transporte *Castilla*, el portaaviones *Príncipe de Asturias* y estuvo destinado en el Ala 11 de la Flotilla de Aeronaves de la Armada. Además, ha ejercido el mando del patrullero *Alsedo*, de la fragata *Baleares*, de la Segunda Escuadrilla de Medidas Contra Minas y del buque de aprovisionamiento de combate *Patiño*.

Entre sus destinos en tierra destacan la Escuela de Suboficiales de la Armada, el Estado Mayor de la Armada y el Estado Mayor de la Flota.

El almirante Pery es diplomado en Estado Mayor y especialista en Comunicaciones.

O. C. S. del AJEMA



Almirante Estanislao Pery Paredes.
(Foto: www.armada.mde.es).

Festividad de la Patrona de la Armada Nuestra Señora del Carmen

Santa Misa televisada a bordo de la fragata *Almirante Juan de Borbón*

El pasado domingo día 15 de julio, víspera de la festividad de Nuestra Señora la Virgen del Carmen, se celebró la Eucaristía a bordo de la fragata *Almirante Juan de Borbón*, presidida por el arzobispo castrense de España, monseñor Juan del Río, y concelebrada por el obispo de Mondoñedo-Ferrol, monseñor Manuel Sánchez Monge.

La Santa Misa fue retransmitida por La 2 de Televisión Española como parte del programa dominical *El día del Señor*.

A la celebración asistieron el almirante general Jefe de Estado Mayor de la Armada, junto con el vicealmirante Jefe del Arsenal de Ferrol, base de estacionamiento del buque, y el contralmirante Comandante del Grupo de Acción Naval-1, así como otras autoridades militares presentes en la zona. La asistencia de personal civil fue muy numerosa; familiares, amigos y conocidos de las dotaciones de los buques surtos en Ferrol ocuparon por completo la cubierta de vuelo de la fragata.

La antigua y preciosa talla de la Virgen del Carmen que se venera en la capilla del Arsenal de Ferrol fue trasladada a la cubierta de la fragata para esta ocasión, ocupando un lugar destacado en el presbiterio. Como es tradicional en la Armada, al finalizar la Misa se entonó la emocionante



(Foto: OCS AJEMA).

Salve Marinera en honor a la que es patrona de la Armada, de las marinas deportiva, pesquera y mercante y de todas las gentes del mar.

ORP ALFLOT

La fragata *Reina Sofía* celebró el día del Carmen en el puerto de Yibuti durante su participación en la Operación ATALANTA

Atracada en el muelle número 10 del puerto de Yibuti realizando una escala logística, la fragata *Reina Sofía* celebró el 16 de julio el día de la patrona de la Armada recibiendo las visitas del Jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), almirante general Fernando García Sánchez, y la del embajador de España en Yibuti, Etiopía y Seychelles, Miguel Ángel Fernández-Palacios Martínez.

Con el engalanado general del buque izado, el comandante, el segundo comandante

y los oficiales recibieron al JEMAD en el portalón, rompiendo canasta al izar su insignia en el palo. A continuación, el JEMAD recibió al embajador y departió con la marinería, tuvo una reunión con suboficiales y otra con los oficiales, y posteriormente se hizo una foto con la dotación al completo en el castillo, para finalizar en la cubierta de vuelo con una merienda con la dotación y el personal de la Armada y del Ejército del Aire desplegado en Yibuti, en el Destacamento Orión y en el *Atalanta Support Area* (ASA).

ORP ALFLOT



(Foto: ORP ALFLOT).

Festividad de la Patrona de la Armada en San Fernando

El día 16 de julio, con motivo de la festividad de Nuestra Señora la Santísima Virgen del Carmen, patrona de la Armada, fue celebrada en el Panteón de Marinos Ilustres una solemne ceremonia religiosa, seguida de un acto militar en el Patio de Armas de la ESUBO, consistente en una ofrenda floral en homenaje a los que dieron su vida por España, así como un acto de despedida del personal de la Armada que ha pasado a la situación de reserva durante el presente año naval y la de imposición de las condecoraciones recientemente concedidas.

Los actos fueron presididos por el Almirante de la Flota, Santiago Bolívar Piñeiro, acompañado por el alcalde de San Fernando y presidente de la Diputación Provincial de Cádiz, Jose Loaliza García, además de una amplia representación de autoridades civiles y militares.

Puso fin al acto militar el desfile de la Compañía de Honores y a continuación fue ofrecida una copa de vino español en los jardines de Cristóbal Colón.

ESUBO



(Foto: ORP ALFLOT).

Jura de Bandera y entrega de despachos en la Escuela Naval Militar

En la mañana del día 16 de julio tuvo lugar en la Escuela Naval Militar (ENM) de Marín (Pontevedra) los actos de fin de curso en los que juran bandera los alumnos de primer curso aspirantes a militar de carrera y se entregan los reales despachos a aquellos oficiales que han finalizado su periodo de formación y pasarán destinados a unidades y buques de la Armada.

La ceremonia, presidida por el Ministro de Defensa Pedro Morenés, ha contado con la presencia del almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada y autoridades civiles, como la Subsecretaria de Estado de Defensa, la Presidenta del Parlamento de Galicia y el Delegado del Gobierno en esa comunidad autónoma, entre otros.

Con la presencia del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que atracó el día anterior en el Muelle de Torpedos de la ENM para realizar una de las escalas previstas en su LXXXIII Crucero de Instrucción, el Ministro de Defensa recibió honores de ordenanza y pasó revista a la fuerza.

Tras el homenaje a los que dieron su vida por España, 82 alumnos efectuaron el juramento de fidelidad a la bandera frente a la escalera monumental de la Escuela Naval. El curso lo componen 63 caballeros alumnos y dos damas alumnas de la 416 promoción de Cuerpo General, y 17 caballeros alumnos de la 146 promoción del Cuerpo de Infantería de Marina.

Posteriormente se despidió a los que finalizaban su etapa formativa en la ENM. Los alumnos del Cuerpo General e Infantería de Marina abandonan Marín tras cinco años de estudios, mientras que los del Cuerpo de Intendencia e Ingenieros, que accedieron con titulación universitaria, han permanecido sólo un curso académico.

Tras condecorar a los números uno de promoción, 66 estudiantes recibieron los reales despachos, uno de ellos de la Real Marina tailandesa. Del total de nuevos oficiales de la Armada, cinco son mujeres.

OCS AJEMA



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

Actividades en la Escuela de Suboficiales (ESUBO)

Ofrenda floral a Nuestra Señora la Virgen del Carmen

EL día 4 de julio, los sargentos alumnos componentes de la 74 promoción del Curso de Acceso a la Escala de Suboficiales hicieron la tradicional ofrenda floral a la Virgen del Carmen, patrona de la Armada, en un acto de despedida antes de recibir los reales despachos que los acreditan como suboficiales de la Armada.

El acto se celebró en la Iglesia Conventual de Nuestra Señora del Carmen, donde los alumnos estuvieron acompañados por el capitán de navío comandante director de la Escuela, profesores militares y mandos de brigada.

Finalizada la ofrenda, se entonó la *Salve Marinera* y, como despedida, los asistentes pasaron ante la Virgen, recibiendo como recuerdo de la visita un escapulario.

Acto de entrega de premios fin de carrera y menciones honoríficas

El día 10 de julio, como anticipo de la gran fiesta que supone el acto de entrega de despachos, se celebró en la Escuela, presidido por el almirante comandante de las unidades de la Fuerza de Acción Marítima (AMARDIZ), contralmirante Manuel Pedro Ferreiro Sánchez, el acto de entrega de premios de fin de carrera y menciones honoríficas a los sargentos alumnos que a la finalización del periodo de formación han demostrado hacerse acreedores de ello por su magnífico expediente escolar.

El acto se celebró en la Plaza de Armas de la ESUBO con la llegada del AMARDIZ, que fue recibido por el comandante director, pasando a continuación revista a la Fuerza.

Representantes de distintos países acreditados en España y otros organismos e instituciones hicieron entrega de los correspondien-

tes premios. Además, en nombre del director de Enseñanza Naval se entregó un premio de fin de carrera a los sargentos que obtuvieron el número uno del Cuerpo General de la Armada y del Cuerpo de Infantería de Marina. Los alumnos que completaron el plan de estudios con el número uno en las restantes especialidades complementarias del Cuerpo General fueron propuestos para la concesión de mención honorífica en este acto.

ESUBO

SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias presiden el acto de entrega de los reales despachos en la ESUBO

En la mañana del 11 de julio, presidido por los Príncipes de Asturias, tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales de la Armada (ESUBO) el acto de la entrega de los reales despachos a la 74.^a promoción de suboficiales de la Armada, última que cursa dos años lectivos en la enseñanza de formación para acceder al Cuerpo General de Suboficiales, ya que las promociones venideras cursarán tres años con el nuevo modelo de enseñanza.

Los Príncipes de Asturias estuvieron acompañados por el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), el presidente de la Junta de Andalucía y la delegada del Gobierno en esta comunidad autónoma, entre otras autoridades militares y civiles, así como representaciones de otras administraciones locales, provinciales y locales.

El acto comenzó con la llamada y tropa del batallón de alumnos, seguido de la incorporación de la bandera, y prosiguió con la llegada de SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias.

Durante la ceremonia, y tras el acto de homenaje a los que dieron su vida por España, el Príncipe entregó los despachos e impuso la Cruz del Mérito Naval a los número uno



SS. AA. RR. recibidos con los honores de ordenanza.

de las promociones del Cuerpo General de la Armada y de Infantería de Marina.

El comandante director de la Escuela de Suboficiales impartió la última lección del curso en una alocución en la que agradeció la presencia en el acto de SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias y felicitó a los nuevos sargentos de la Armada, a los que recordó lo que se va a esperar de ellos cuando ocupen los nuevos destinos, exhortándoles a ejercer el liderazgo ante sus subordinados y a no olvidar nunca la educación en valores que han recibido.

La foto de familia característica de este evento del Príncipe junto con la promoción de los nuevos suboficiales, con el marco incomparable del Panteón de Marinos Ilustres como fondo, puso fin a esta ceremonia.



El comandante director saliente entrega el mando de la Escuela.

Entrega de mando en la Escuela de Suboficiales de la Armada

El día 13 tuvo lugar la entrega del mando de la Escuela de Suboficiales de la Armada por el capitán de navío Luis Sánchez García de Leonardo al de su mismo rango Manuel Cerdido Montalbo.

La entrega de mando fue presidida e intervenida por el almirante de la Base Naval de Rota, contralmirante Juan Ruiz Casas, que fue recibido con los honores de ordenanza. El almirante pasó revista a las instalaciones y documentación preceptiva para el relevo, realizándose a continuación el acto oficial de entrega de mando en el Patio de Armas ante la dotación de la Escuela.

J. S. C.

Escala en Cartagena de una Agrupación de la Marina india

Entre los pasados días 11 a 14 de julio, una agrupación naval de la Marina india, integrada por cuatro buques y un total de 1.200 personas, efectuó una escala en el puerto de Cartagena.

Esta flotilla de buques, perteneciente a la Flota Occidental de la mencionada Marina, estaba compuesta por el destructor *Mumbai*, buque insignia de la agrupación, las fragatas *Trishul* y *Gomati* y el buque de apoyo en combate *Aditya*. Los tres primeros permanecieron atracados al muelle de cruceros del puerto Alfonso XII de Cartagena y el *Aditya* en el muelle de La Curra.

El mando de esta agrupación naval lo ejercía el contralmirante Ar Karve, máxima autoridad de la flota occidental de la Marina india. El día 12 se incorporó a esta escala y a la agrupación el vicealmirante DK Joshi, que será el próximo Jefe de Estado Mayor de la Marina de la República de la India a partir del mes de agosto.

El motivo de esta escala ha sido visitar las instalaciones y unidades de la Armada que España tiene en Cartagena, así como la industria naval española en la ciudad departamental.

Durante su estancia, además de actividades culturales y de proporcionar descanso a las dotaciones, han realizado visitas a la Base de Submarinos, Arsenal Militar, Centro de Buceo de la Armada, buques de la Armada atracados en Cartagena, Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) y astilleros de Navantia. Además han participado en un acto de homenaje a los



(Foto: ORP ALMART).

caídos en el Arsenal, presidido por el ALMART.

El día 11, una unidad de música de la agrupación india ofreció a los ciudadanos de Cartagena un concierto organizado con la colaboración del Ayuntamiento de Cartagena.

Durante los días 11 y 13 de julio pudieron realizarse visitas, para el público en general, a los buques atracados en el muelle de cruceros en horario ininterrumpido de 1100 a 1600 horas, siendo recibidos por la dotación de los buques, haciendo gala de su excelente cordialidad.

ORP ALMART

Actividades deportivas de la Armada

Los pasados 15 y 16 de junio se celebró la XXXI Edición del Torneo de Golf de la Armada en el campo de la Isla de Valdecañas (Cáceres), campeonato que congregó a ochenta jugadores y que coronó como ganador en categoría absoluta, clasificación final *Scrath*, al comandante del Cuerpo de Intendencia Narciso Lasso de la Vega.

Los participantes se clasificaron en tres categorías dependiendo del hándicap, siendo el cuadro de honor del torneo: 1.ª categoría, teniente coronel de Intendencia Eduardo Díaz Arteche; 2.ª categoría, capitán de navío Agustín Rodríguez-Carreño Cominges; 3.ª categoría, sargento Marcos Filgueira García.

La clausura estuvo presidida por el ministro de Defensa, acompañado del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, del Almirante Jefe del Apoyo Logístico, del vice-

almirante Director de Personal, del Jefe del Arsenal Militar de Ferrol y del Director de Enseñanza Naval.

Paralelamente, el 16 de junio se desarrolló el IX Campeonato Nacional Militar de Triatlón, deporte combinado y de resistencia, en el cual el participante realiza de forma continuada tres pruebas: natación, ciclismo y carrera a pie. Este campeonato se hizo coincidir con el III Triatlón Olímpico de Málaga, en el cual participaron treinta y cuatro hombres y cuatro mujeres que representaron a la Guardia Real, la Armada, el Ejército de Tierra, la Unidad Militar de Emergencias y la Guardia Civil, resultando ganador a nivel individual el marinero Álvaro Sánchez-Ferragut Güelfo (Armada), y por equipos, el de la Armada.

J. S. C.



Autoridades asistentes. (Foto: Junta Central Ed. Física y Deportes Armada).

El premio anual de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate (RAECY) fue entregado en Marín

Con motivo de la celebración del Día de la Virgen del Carmen, patrona de todos los marinos, la Escuela Naval de Marín (Pontevedra) hizo entrega de los despachos a los oficiales de la Armada antes de ser destinados a sus unidades y buques.

Durante los actos previos a la citada celebración, una representación de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate, formada por el presidente Ernesto Domínguez Porta y los capitanes Javier Barbany, M.^a Cristina de Vilar y Miguel Ángel Nuño, acudió a la tradi-

cional cita que se remonta a 1986 cuando fue establecido el premio anual de la RAECY para uno de los alumnos más destacados de la Escuela Naval.

El galardón, consistente en un emblemático sextante, se otorgó al alférez de fragata Sergio Duce Borao, y fue entregado por la capitán M.^a Cristina de Vilar, quien destacó las aptitudes que le hicieron merecedor del premio.

RAECY



Entrega del premio al alférez de fragata Sergio Duce Borao. (Foto: RAECY).

El *Juan Sebastián de Elcano* es bautizado como «Embajador del Doce» en la gran regata celebrada en Cádiz el 29 de julio

Inolvidable y emotiva jornada fue la protagonizada el pasado 29 de julio por el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* con motivo de la celebración en Cádiz de la parada naval conmemorativa del bicentenario de la Constitución de 1812, que congregó a los principales grandes veleros del mundo dentro de la Gran Regata Cádiz 2012, enmarcada en la *The Tall Ships Races*.

A 1300 horas, escoltado por el patrullero de la Armada *Vigía*, donde embarcaban el Almirante de la Flota, Santiago Bolívar, y la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, entre otras autoridades e invitados, el navío español enfilaba la salida de la bocana del puerto acompañado de más de 300 embarcaciones procedentes de diversos lugares de la provincia gaditana. Por su parte, una unidad musical interpretaba distintas piezas clásicas acordes con la ocasión, al tiempo que se procedía al izado de las preceptivas señales internacionales como paso previo a la conclusión del

abor y estribor de guardia y al inicio de la siempre vistosa maniobra general.

Tras el *Elcano* y conforme a las normas establecidas por la organización de la prueba deportiva, aparecían también majestuosos el resto de veleros que en esa mañana calurosa zarpaba en demanda de La Coruña, punto final de la nueva etapa antes de emprender viaje a Dublín, último enclave de la *Tall Ships Races*.

La parada naval continuó su curso. A las 1815 horas, era tiempo de invertir el rumbo, ocasión propicia, por su belleza plástica, para que el buque portugués *Sagres* efectuara una pasada por babor, rindiéndose recíprocamente los preceptivos honores entre ambos buques.

El día 29 de julio de 2012 acabó para el «Embajador del Doce» en una zona destinada al fondeo, próxima a la Base Naval de Rota.

J. M. G.



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

Regata *Tall Ships* 2012 en La Coruña

Entre los días 10 y 14 de agosto efectuaron escala en La Coruña los buques participantes en la *Tall Ships Race 2012*, nueva edición de la Regata de Grandes Veleros, auspiciada por la *Sail Training International*.

Este año el calendario de los cinco puertos ha sido:

— Saint-Malo, del 5 al 8 de julio. Salida de la Regata 1.

— Lisboa, del 19 al 22 de julio. Salida de la Regata 2.

— Cádiz, del 26 al 29 de julio. Salida del crucero en compañía.

— La Coruña, del 10 al 14 de agosto. Salida de la Regata 3, retrasada un día por el mal tiempo.

— Dublín, del 23 al 26 de agosto. Fin de la concentración.

En La Coruña estuvieron, entre otros, los buques escuelas: mexicano *Cuauhtemoc*, ecuatoriano *Guayas*, ruso *Mir* y danés *Danmark*. Además, los polacos *Dar Młodzieży*, *Iskra*, *Pogoria*, *Kapitam Borchardt*, *Zawisza Czarny*, *Fryderik Chopin* y *Dar Szczezina*.

Entre otros grandes veleros clase «A»: *Europa*, *Stavros S. Niarchos*, *Alexander Von Humboldt II*, *Pelican of London*, y *Lord Nelson*. A ellos se unían buques más pequeños, como el español *Juan de Lángara*, el ruso *Zvezda*, el belga *Antwerp Flyer*, hasta un total de más de cuarenta participantes en esta etapa de la regata.

El programa de La Coruña se completó con diversas actividades deportivas y cultura-



Vista del puerto con los buques polacos en primer plano.
(Foto A. Pintos Pintos).

les para las dotaciones de los buques, un desfile de estas por las calles coruñesas y una exhibición del equipo de acrobacia aérea Repsol Bravo 3 el domingo día 12.

A falta de la estimación final se han calculado más de 900.000 visitantes a los buques durante los días que han permanecido en puerto. Durante el fin de semana en algunos momentos se llegó a las 40.000 personas paseando por los muelles coruñeses dentro del recinto habilitado para el evento.

La regata contó en los tres primeros puertos (Saint-Malo, Lisboa y Cádiz) con la participación del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

A. P. P.

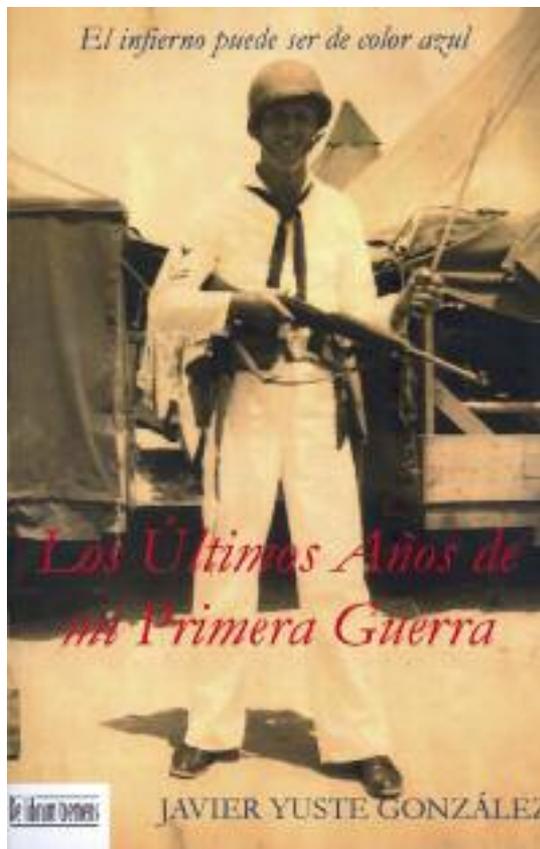


LIBROS

YUSTE GONZÁLEZ, Javier: *Los últimos años de mi primera guerra.*— (ISBN: 978-84-15074-30-4). De Librum Tremens Editores. 2012. Primera edición; 628 pp. Ilustraciones y apéndices.

El tema de la Segunda Guerra Mundial ha sido y es una fuente inagotable para escritores, ya sean historiadores, investigadores o novelistas. En su faceta naval, la Gran Guerra también ha sido novelada por diferentes autores, si bien la obra que nos ocupa presenta la originalidad de proporcionarnos un recorrido por algunas de las operaciones navales norteamericanas llevadas a cabo en el teatro del Pacífico desde el 27 de diciembre de 1943 al 16 de agosto de 1945 a través del diario personal de un suboficial artillero embarcado en un destructor clase *Fletcher* y posteriormente infiltrado en territorio enemigo. Por medio de ese particular cuaderno de bitácora personal, el personaje central de la novela, James E. Larrabeítia, de ascendencia española, nos transmite sus experiencias, sensaciones y vivencias tanto profesionales como personales e íntimas. El sentir diario, la amistad, su pérdida, la esperanza, el valor, la lealtad y el odio se presentan a veces de manera apasionada y dinámica a lo largo del período reseñado. En definitiva nos transmite las memorias y reflexiones de la vida de un hombre de mar.

La obra, que quiere aglutinar facetas como la vida a bordo de un buque y la investigación histórica, se compone de una «Nota introductoria» del personaje central, veintitrés capítulos con ilustraciones de carácter geográfico y una serie de apéndices en los que se reseñan y representan gráficamente los aviones



de combate y buques que aparecen nombrados en las páginas de la novela; algunos sistemas de armas empleados en el buque; gráficos de problemas de tiro; denominación de las guardias de mar en la Marina estadounidense; un listado de las unidades navales participantes en el desembarco de Leyte; un organigrama de la organización interna de un buque tipo destructor y un cuadro con los galones y distintivos de la US Navy.

De una forma sintética y parcial, la novela contiene un informe de acontecimientos navales y de operaciones de inteligencia desarrollados durante la Segunda Guerra Mundial en el teatro del Pacífico, desde los ocurridos en la base estadounidenses de San Diego hasta las operaciones de desembarco e inteligencia en territorio filipino, pasando por los desarrollados en Oahu, las Marshall, Nuevas Hébridas,

Nueva Guinea, las Salomón, Papúa, Luisiadas, Marianas y Hawai.

Con una buena prosa y de fácil lectura, la obra proyecta curiosidades y detalles de la historia para todo aquel que quiera tener una visión de las operaciones navales norteamericanas en el mencionado teatro, donde la guerra se hizo posiblemente más brutal, culminando con el horror de Manila. Aunque escrita en español, se aprecian términos no usados en nuestro idioma, especialmente en alguna terminología naval, lo que sin duda se debe a la traducción efectuada de textos americanos o aportados por los colaboradores del autor pertenecientes a la US Navy. También podría mejorarse la calidad de las ilustraciones de carácter geográfico contenidas en la obra.

El autor, licenciado en Derecho por la Universidad de Deusto, es colaborador asiduo de nuestra REVISTA y amante de la mar y de sus gentes.

A. P. F.

WASDIN, Howard E., y TEMPLIN, Stephen: *SEAL TEAM SIX. Memorias de un francotirador de las Fuerzas Especiales*.— Editorial Crítica. Barcelona 2012; 348 pp; 24.90 euros.

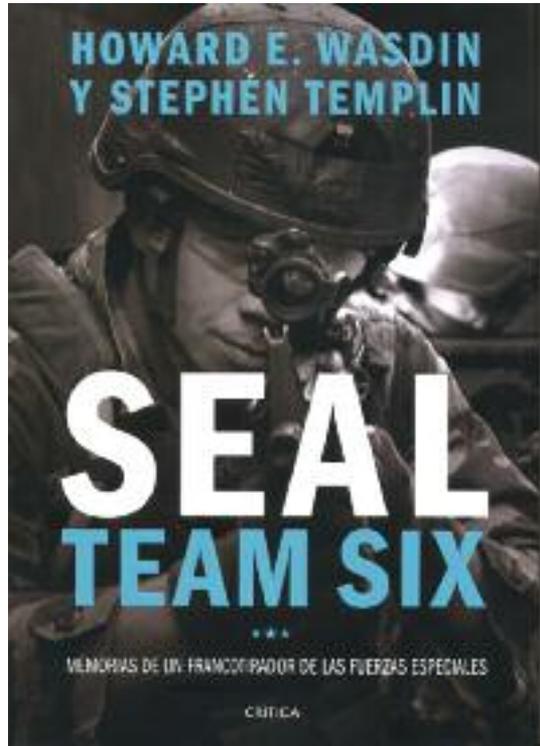
Entretenidísimo libro de memorias de un SEAL de la élite de este cuerpo, el TEAM SIX, unidad secreta creada para misiones especiales.

A lo largo del mismo, el autor nos cuenta desde su durísima infancia, incluyendo los malos tratos de su padrastro, su adolescencia desestructurada, hasta encontrar su vocación en la Marina, aunque previamente a los quince años fue miembro de la Reserva Juvenil de la Fuerza Aérea.

Su recorrido por diferentes unidades especiales hasta llegar al final de su vida militar, víctima de sendos disparos en las piernas en la batalla de Mogadiscio en Somalia, es narrado casi novelísticamente, no deja detalle de todos y cada uno de los entrenamientos, pruebas y ejercicios, semana a semana, a su paso por las

siguientes unidades: nadador de Búsqueda y Rescate, Equipos de Demolición Submarina Básica (paso obligatorio para ser luego seleccionado para el SEAL), entrenamiento aerotransportado de Fort Benning, Green Team y otras.

Aleccionadora su descripción de cómo se forma un tirador, las variables ambientales, físicas, psicológicas y somáticas que se requieren antes de cada disparo. La experiencia internacional de la unidad en Australia, Suecia, Escocia, la cantidad de medios económicos a su alcance, la posibilidad de hacer cualquier tipo de curso, como tiro, sanitario, paracaidismo, alpinismo, esquí, conducción evasiva, escape, explosivos; llaman poderosamente la atención por el apoyo incondicional del presidente de los Estados Unidos para dotar a los SEAL, un cuerpo de unos 5.000 hombres, aunque son unos 2.000 los plenamente operativos, de los mejores medios disponibles en el mercado civil o militar.



Igualmente es prolija la descripción, ventajas e inconvenientes de cada parte del equipo de un SEAL, desde el tipo de botas, gafas, calcetines, ropa interior, uniformes, «kit de la victoria», y todas y cada una de las armas que forman parte de su equipo individual, fusil CAR 15, M-4, fusil WING MAG.300, miras KN 50, Leopold de 10 aumentos; pistola SIG SAUER P- 226, radio MX 30, radio encriptada LST-5, raciones de campaña MRE, indicadores láser, minas, etcétera.

En cuanto al trabajo en equipo, las unidades de ocho hombres que son la dotación del bote de goma, base de su proyección en operaciones especiales, y el sobrehumano trabajo físico y psicológico que tienen que desplegar.

La experiencia en combate es contada con precisión y amenidad. Golfo de México, Granada, Tormenta del Desierto y Somalia, donde describe la operación en la que personalmente participa y que es muy similar a la de *Black Haw helicóptero derribado*.

Después de ser herido y tras la recuperación, se integró en la Policía, dio cursos a cuerpos nacionales y extranjeros para finalmente hacer la carrera de quiropráctico. Una lección de la libertad de elección y opciones que tiene un miembro de las Fuerzas Armadas tras dejarlas, sin duda ejemplo para España, ahogada en barreras administrativas absurdas que dificultan la incorporación de nuestros profesionales una vez terminado su compromiso con Defensa.

Señalar la rivalidad pero mutua admiración entre los distintos cuerpos y las propias unidades del SEAL. Fuerzas especiales como DELTA del Ejército de Tierra, Rangers, Fuerza de Reacción Rápida integradas por la 10 División de Montaña del Ejército, 101 Aerotransportada, PJ del Aire (especialistas en rescate de pilotos en territorio enemigo, 24 Escuadrón de Tácticas Especiales del Aire, CCT reconocimiento para control de tráfico aéreo), fuego de apoyo en tierra y el 160 de helicópteros para combate nocturno. Cabe señalar la descripción de la altísima especialización de cada unidad.

No escatima tampoco críticas ni hacia los políticos ni hacia algunos mandos, con nombres y apellidos, entre ellos a Schwarzkopf, que se negó a emplear este tipo de unidades en el Golfo sin que se sepan bien las causas, o la diatriba contra Clinton por su miedo a terminar la operación de Mogadiscio, que estaba a punto de ser un éxito militar.

Cuajado de anécdotas, duras unas y divertidas otras, en lenguaje coloquial rudo y franco, tanto el lector especializado como el aficionado disfrutarán de este libro que se coloca a nivel de una novela de Forsyth o Clancy.

A. K. E.

SOTO CHICA, José: *Tiempo de Leones*.—(ISBN: 978-84-938404-0-2). Editorial Victoria, Sevilla 2010; 495 pp.; ilustraciones de Adela Calvo Piernagorda.

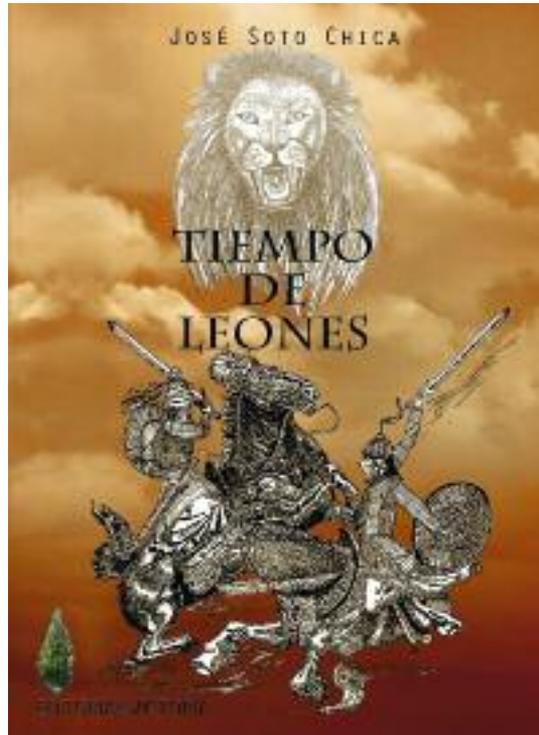
Año 678. «Desde las murallas puedo oír y sentir que veo. Oír y ver el brincar de las naves sarracenas sobre las aguas del cuerno de oro, el rítmico retumbar de los remos azotando el agua, las órdenes cortantes de los capitanes imperiales, el silbar de anhelante muerte de las flechas, el rayo cansado e ígneo del fuego griego partiendo como una maldición desde nuestros barcos hasta los de los agarenos. Puedo ver a los marineros de Alejandría o de Trípoli saltar como teas ardientes al agua y, estupefactos, gritar de desesperación al comprobar que continúan ardiendo aunque permanezcan bajo las olas...».

Así describe al principio de la obra el asedio marítimo de Constantinopla por los ejércitos sarracenos un viejo soldado,

Flavio Valerio Jorge, y recuerda sus días de juventud cuando el Islam aún no había nacido y el imperio romano y su gran rival, Persia, batallaban por el dominio del mundo y por la posesión de las reliquias de Cristo.

Constantinopla, tantas veces asediada por tierra y por mar por ávaros, eslavos, búlgaros, persas, sarracenos... y tantas veces salvada y victoriosa. Desde ella sus emperadores fueron el azote de todos estos pueblos y naciones, con todas sus glorias y victorias, miserias y derrotas, pero siempre una ciudad faro de nuestra cultura frente al mar... hasta 1453.

Constantinopla, una ciudad a la que llega la libertad desde el mar. Tantas veces, desde el mar, con sus navegantes, llegó la libertad y la civilización a tantos pueblos, a tantas tierras. Heraclio la salvó del tirano Focas y desde ella se irradia y se proyecta esta historia en una época de sangre y espada, de intriga y batalla, mujeres fascinantes y héroes legendarios. Una historia de fe,



tormento, pasión y guerra en un mundo condenado a desaparecer pero donde Constantinopla, señora del mar, perdurará siempre.

Desde el inicio del relato el lector se sumerge intensamente en la novela de la mano de su protagonista, Flavio Valerio Jorge, que anciano y ciego recuerda, durante el ya descrito asedio de Constantinopla, la que fue su apasionante y épica vida desde octubre del 610 hasta septiembre de 615. A lo largo de las cuatro partes en las que se estructura la novela, Jorge, al servicio militar del emperador Heraclio, desarrolla su periplo vital desde el África latina, su tierra natal, hasta Constantinopla, pasando por Emesa, Gerasa, Antioquía, Jerusalén, Ctesifonte, etc., en una lucha sin tregua contra los enemigos del Imperio, tanto en los campos de batalla como en los salones de los palacios. En todos estos lugares míticos se forja la historia del Imperio Bizantino y de Persia en el siglo VII y se forja el hombre: Flavio Valerio Jorge. No solo participa en los momentos históricos más importantes del momento, sino que pasa de ser un adolescente a convertirse en un joven «maduro», curtido en la vida, la fe y la guerra. Descubrirá el peligroso mundo que subyace en la corte de Constantinopla, la cara más cruel de la guerra, la desazón del amor equivocado, la perversidad de la ambición y la obsesión, el profundo dolor de la pérdida de los seres queridos y el sabor amargo de la derrota. Pero también sentirá la fuerza de los lazos de sangre, la dulzura de amores nuevos, la pureza de la amistad, la dignidad de la lealtad y el poder de la fe. El final de la vida de Jorge queda en el aire, aún por escribir. Instamos y animamos al escritor para que lo plasme en una nueva obra, porque nos deja la miel en los labios.

Junto a la historia de Jorge, conocemos también la historia de personajes históricos míticos como Heraclio, Fabia, Cosroes II, Shirin, el patriarca Zacarías, Sharbaraz, Prisco, etc. Todos ellos soberbiamente retratados histórica y psicológicamente, con sus miserias y grandezas. Tras el estruendo de las batallas, las tramas políticas y las intrigas palaciegas, está el sentir más íntimo de los personajes que van desfilando a lo largo de la trama. Simples seres humanos atrapados en grandes figuras históricas, esclavos de sus pasiones, obligaciones, ambiciones, traiciones, creencias, amores y desamores. De la mano de todos estos personajes, principales y secundarios, todos ellos plenamente históricos, descubrimos la historia con mayúsculas. La lucha de dos imperios por dominar el mundo y por la posesión de las reliquias de Cristo, la lucha entre Bizancio y Persia, eternos enemigos, que en este momento de crisis no supieron ver el verdadero peligro que les acechaba a uno y a otro; el Islam, que a lo largo de los siglos se mostró como su auténtico enemigo y verdugo, un Islam que surge con fuerza aprovechando el vacío de poder que los dos imperios habían dejado en Arabia, concentrados como estaban en su lucha en Oriente.

Como un historiador clásico, pero del siglo XXI, el autor nos recuerda en su relato la profunda penetración y agudeza política de Tácito, el realismo político de Tucídides, la capacidad de cercanía y amenidad de Plutarco y el apasio-

namiento al relatar de Polibio. Todo ello en un relato lleno de emoción, acción, humor, pasión y rigor histórico, aderezado con la riqueza de una escritura cargada de una profunda lírica y naturalidad, que nos sumerge, acerca y conduce por los apasionantes caminos de la Historia.

Mención destacada merecen también los dibujos que ilustran la novela, todos ellos obra de Adela Calvo Piernagorda. La pintora hace gala con sus dibujos a tinta del mismo rigor histórico que el autor de la novela, amén de su excelente valor artístico. Nos sobrecoge la portada, un león de fiero semblante sobrevolando sobre dos guerreros a caballo, uno bizantino y otro persa, enfrascados en una lucha eterna. Y nos sorprende en el interior con ilustraciones precisas de un dromón bizantino, un guerrero, etcétera.

Tiempo de Leones es una gran novela histórica de extraña fuerza poética y épica, que seduce y atrapa desde sus primeros versos: «Desde la ceguera, como desde una roca, contemplo todas las cosas». Y las cosas, ante mí, fluyen y se transforman... Luego se despliega la trama y la historia, hasta el final, dejando una dulce sensación de melancolía y nostalgia al terminar de recorrer las páginas en las que caminaron los grandes leones.

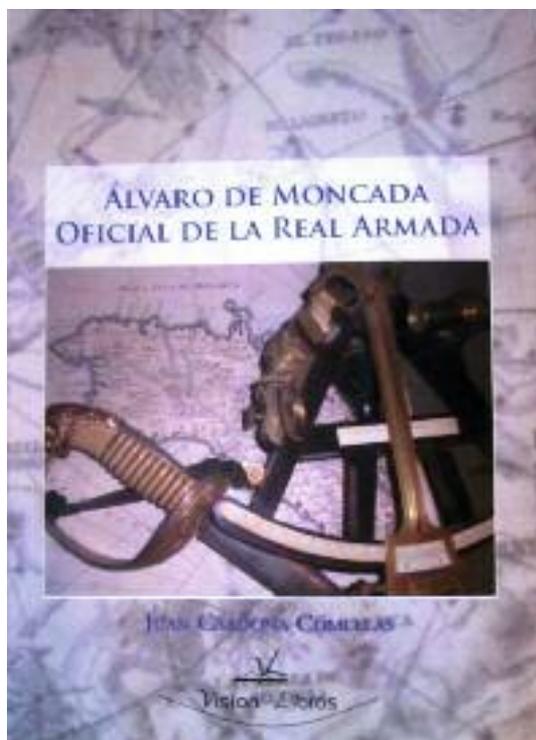
J. T. y M.^a I. C.

CARDONA COMELLAS, Juan: *Álvaro de Moncada, oficial de la Real Armada*.—Editorial Vision Libro, 2012. (ISBN 978-84-9008-046-7), 449 páginas.

Interesante novela histórica, con un argumento que discurre en un corto período de la segunda mitad del siglo XVIII, concretamente entre los años 1768 y 1780. Narra las aventuras del joven menorquín Álvaro de Moncada, un personaje imaginario, como imaginarios son muchos de los que se mueven a su alrededor, que conviven con personajes históricos y toman parte en hechos de la Armada acaecidos en el período considerado.

En la ficción, Álvaro de Moncada ingresa en la Armada sentando plaza de guardia marina en Cádiz, donde comienza su formación como oficial para más adelante servir en diferentes barcos, tomar parte en navegaciones y acciones de guerra, y vivir en diferentes lugares. Es la época en la que finaliza la Guerra de los Siete Años y la Armada necesita con cierta urgencia formar a nuevos oficiales.

Álvaro, despierto e inteligente, corre las aventuras propias de su edad al tiempo que intenta aprender todo lo que puede relacionado con su carrera. Sufre los avatares de la vida militar y marinera. Convive con sus compañeros, entre los que hace grandes amistades y alguna enemistad. Trata de mantener el contacto con su primo y gran amigo Patrik, que sirve en la Real Marina británica, y con el que por azar se tiene que enfrentar en la mar. Es herido en



combate. Tiene sus amores. Y funda una familia.

Juan Cardona Comellas, teniente coronel de Intendencia de la Armada en situación de Reserva, logra un libro de fácil lectura, en el que utiliza los términos técnicos y náuticos justos, con una narración sencilla y sin complicaciones para los que no estén familiarizados con la terminología naval y marinera. Cardona, autor de otra novela (*Los crímenes del paredón*, 2008), aclara en la presente obra que aunque los personajes son de su invención, presentan pinceladas de su propia familia (su ascendencia paterna es menorquina y naval) y de sus compañeros de profesión en la Armada.

Su lectura resulta muy ilustrativa cuando cuenta la vida de Álvaro en su Menorca

natal, bajo dominación inglesa. Más adelante relata su estancia en Cádiz, donde está la Academia de Guardias Marinas, que es trasladada a la Isla de León (hoy San Fernando). Habla de su paso por Cartagena. Y narra sus andanzas por Ferrol, ciudad departamental inmersa en la construcción de sus barrios, con un flamante arsenal y atareada en las construcciones navales. Resultan interesantes las descripciones que el autor hace de diferentes calles, barrios, lugares, edificios y recovecos, hoy muy transformados unos y desaparecidos otros.

También es interesante e ilustrativa la descripción que hace de la vida a bordo de los barcos en los que el protagonista tiene que desempeñar sus cometidos. Habla del embarque en la fragata *Venus* y el combate con el jabeque corsario *Djazair*. Cita el destino a bordo del navío *Atlante* y las pruebas en Ferrol del gran navío *Santísima Trinidad*, el embarque en el navío *San Julián* de la escuadra de Lángara, que el 16 de enero de 1780 sufre una aparatosa derrota a manos de la escuadra inglesa en el combate de Santa María, en el que el barco es apresado por los ingleses, y gracias a un posterior temporal es represado por los españoles y llevado a Cádiz.

Al hacer referencia a la vida a bordo, cita las plácidas navegaciones, los temporales, los mareos, el hacinamiento, las comidas, el protocolo, los combates, el manejo de los cañones, la actuación de los cirujanos, las maniobras, los accidentes, los víveres y todos los grandes y pequeños detalles que tenían lugar en los barcos de la época. Sirven para que el lector se haga una idea de cómo se vivía y se moría en uno de aquellos barcos de guerra de madera, movidos a vela, erizados de cañones y cargados con una numerosa dotación que con frecuencia tenía que convivir en precarias condiciones.

En resumen, creo que es un libro de aconsejada lectura para el que tenga ganas de pasar un buen rato, ya que al tiempo que divierte enseña muchas cosas de nuestra historia naval, de nuestros barcos y de nuestras gentes de la segunda mitad del siglo XVIII.

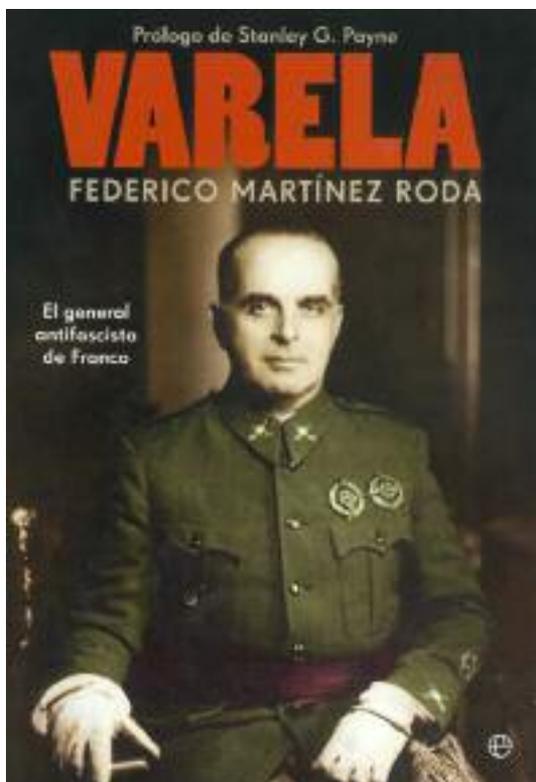
M. G. F.

MARTÍNEZ RODA, Federico: *Varela, el general antifascista de Franco*.— (ISBN: 978-84-9970-300-8). Madrid, 2012;590 pp. Ilustraciones.

La figura del general José Enrique Varela Iglesias, cuyo recorrido histórico marca un camino de notorios hechos y acciones heroicas, no había sido estudiada con la profundidad y atención que merece hasta la publicación de este libro. Alguna tesis doctoral de buen corte y diferentes artículos, entrevistas y reportajes conformaban un escaso bagaje en torno a su persona. La aparición de este gran libro —no dudo en calificarlo así— de Federico Martínez Roda, que asumió el reto de investigar a fondo sobre la vida pública y privada del protagonista, dentro del más absoluto rigor histórico, buceando en inéditos archivos, marca un antes y un después en el enfoque de una vida singular, marcada por una fidelidad inalterable a sus principios.

Soldado de Infantería de Marina y más tarde sargento del mismo Cuerpo, ingresó en la Academia de Infantería de Toledo, desde la que proseguiría su brillante carrera castrense, principalmente en Marruecos, donde en meritorias acciones de guerra obtuvo dos laureadas de San Fernando (la máxima condecoración militar española). Su ferviente adhesión a la Monarquía le produjo serios contratiempos en la época de la República, y en la Guerra Civil mandó las columnas que liberaron el Alcázar de Toledo. Con aquella famosa fotografía de los guantes blancos fue primera plana en toda la prensa mundial.

El libro, de amplio capitulado, hasta dieciocho, revisa metódicamente y con amplitud de criterio toda la interesante trayectoria del general, y nos descubre no solo aspectos íntimos, sino también facetas desconocidas en su controvertido desencuentro con el Generalísimo que, en honor a la verdad, nunca dejó de tratarle con afecto, siempre le llamó Varelita, y cuando parecía que había «tocado techo» después de los desafortunados incidentes de Bego-



ña, lo rescató para la Alta Comisaría de Marruecos, consciente de su arraigo y vinculación con el Protectorado, que tan bien conocía y donde tanto se le estimaba.

Libro denso, seriamente documentado, con un excelente prólogo del historiador Stanley G. Payne, apunta los muchos valores de una vida singular dentro de una época de acusados contrastes que pusieron a prueba en más de una ocasión la solidez de sus principios.

Mención especial merece también el prolífico número de cartas, escritos, informes, etc., recopilados como apéndices, así como las interesantes fotografías que lo complementan.

J. C. P.

ABLANQUE RAMÍREZ, Javier: *La batalla de Trafalgar vista por un hombre de ciencia*.—(ISBN: 978-84-615). Educex. Madrid, 2012; 172 pp. Ilustraciones color.

Del combate de Trafalgar se han escrito numerosos libros y ha sido analizado desde muy distintas perspectivas. No obstante el hecho y sus consecuencias, sigue estando presente en el ánimo de investigadores e historiadores, y prueba de ello es este pequeño pero encomiable estudio de un ingeniero agrónomo, hombre de ciencia, que nos presenta un Trafalgar *científico*, es decir, contemplado desde parámetros de una relación en la que ciencia e historia se miden en idéntica sinergia, ofreciendo como resultado una obra distinta, entretenida y... curiosa.

El libro responde a la propuesta. La minuciosa disección que Javier Ablanque nos presenta en su variopinto y abigarrado índice es un alarde de pormenorización y concreción descriptiva. Astilleros, cascos, buques, instrumentos,

meteorología y salinidad, alimentación, olas, vientos, tormentas, maniobras, combate... La lectura de esos capítulos, cuidadosamente ilustrados, no desmerece de su contenido, sino que cualifica el aspecto óptico que aún rodea y encubre el tan citado combate.

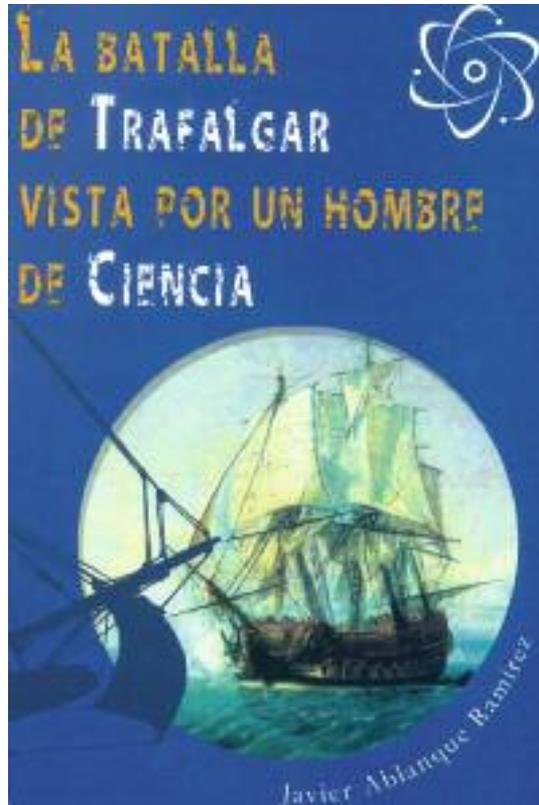
Es evidente que el autor se sirve de aquel triste episodio para acercar la historia a la ciencia a través de una lectura fácil, agradable e instructiva. Por sus páginas desfilan el transcurrir de la jornada, los personajes que intervinieron de un modo u otro y la ciencia y técnica de la época. Nos introduce en el combate y aborda la causa fisiológica del miedo de los marinos, sus enfermedades y la medicina a su alcance. Profundiza en el trabajo de los astilleros y las partes que integran un buque; los fundamentos físicos de los cañones, los instrumentos de navegación, el viento como fuente de energía, los colores del mar y el efecto de los temporales.

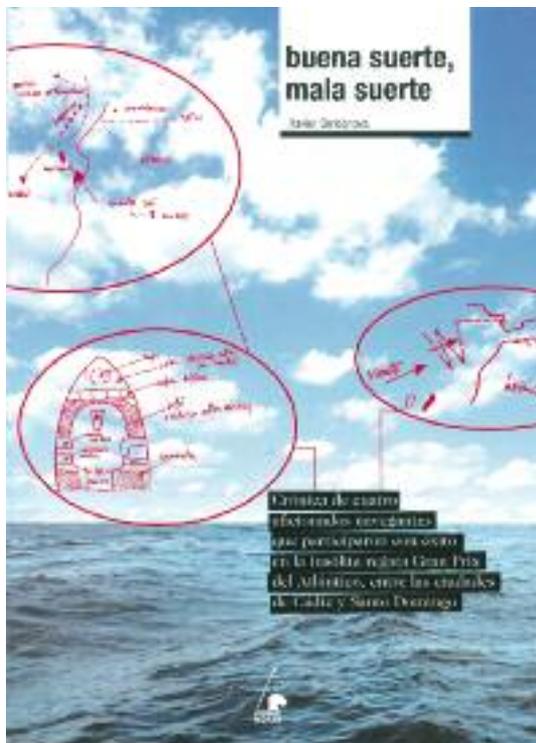
El factor humano y los componentes físico y mecánico constituyen la esencia del libro, editado con primor y lujo. Un libro bien trabajado que merece la pena disfrutar.

J. C. P.

BORDANOVA, Xavier: *Buena suerte, mala suerte*.—(ISBN: 978-84-7486-244-7). Editorial Noray. Barcelona; 222 pp. Ilustraciones.

Enhorabuena a los seguidores de la colección «Relatos de regatas y travesías» que la prestigiosa Editorial Noray patronea con acierto, ya que se apunta otro éxito con esta entrega, que brinda a sus lectores nuevas emociones y





experiencias en el siempre atractivo marco de la navegación a vela. Una aventura de 27 días, contada por Xavier Bordanova, al que su condición, de alto ejecutivo de importantes empresas no le impide recordar sus primeros pasos profesionales como crítico literario y periodista, y se convierte en relator de su participación, junto a tres amigos, en una memorable regata atlántica entre Cádiz y Santo Domingo, en la que cada uno de sus tripulantes tiene su propia visión del hecho.

La navegación a vela implica tomar decisiones complejas y un apreciable esfuerzo físico y mental no al alcance de todos. La meteorología unas veces brindará su apoyo y otras mostrará su hostilidad; la exigencia de una

preparación idónea se hará presente a lo largo de todas las singladuras recorridas. El sentido del humor, la camaradería y la coordinación de movimientos serán también factores esenciales para el éxito de la empresa.

El libro es como un cuaderno de navegación, ameno y distendido, que entraña un tiempo de reflexión para los que se proponen cumplir un sueño, que comparten un reto común desde la amistad y el compañerismo, ingredientes esenciales de este relato, que gustará a los aficionados a la vela, a la mar y también a quienes se sientan atraídos por el riesgo y la aventura. Una espléndida colección de fotografías a todo color testimonian cuanto se escribe y se analiza.

J. C. P.