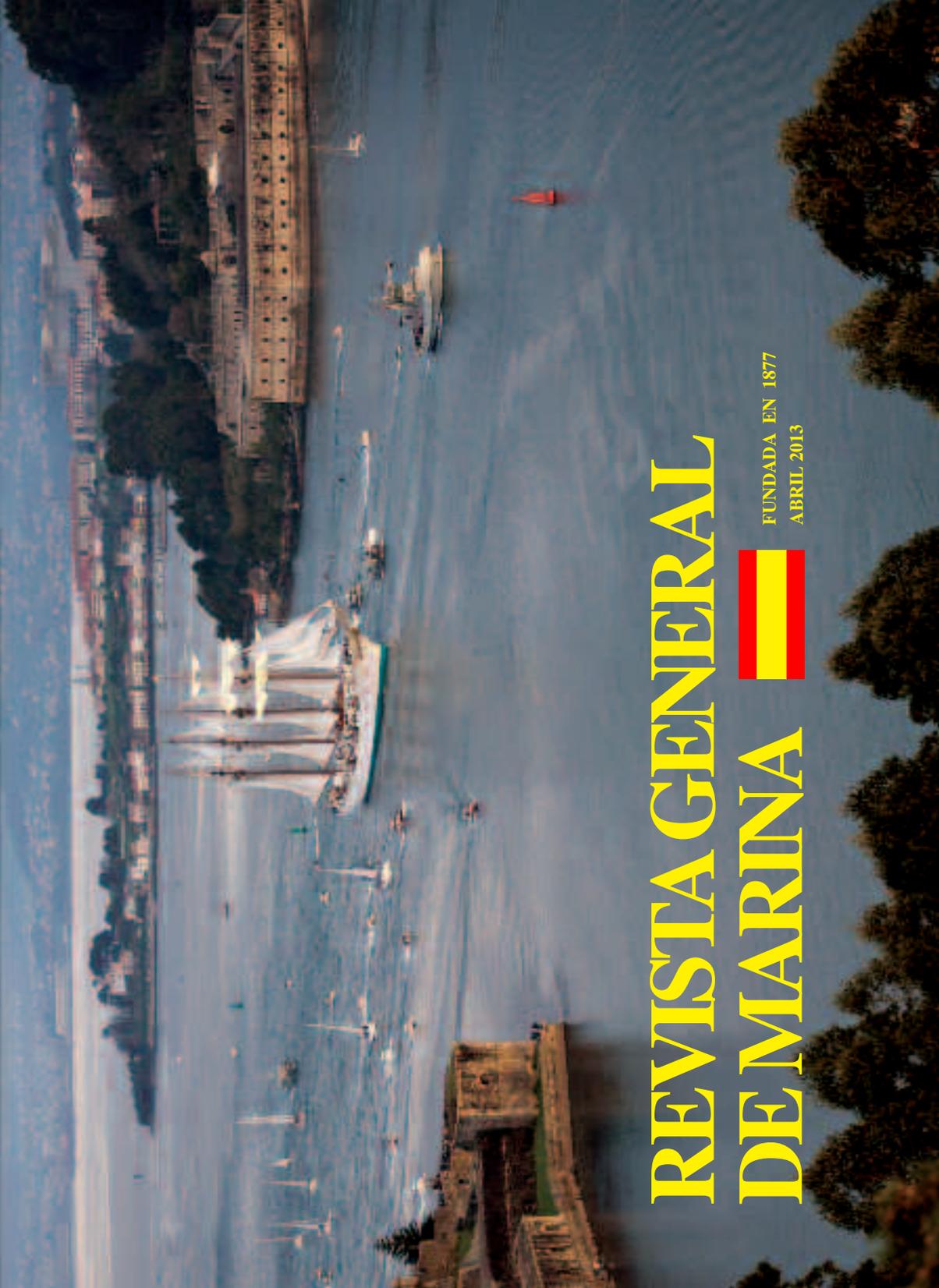


REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
ABRIL 2013



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2013
ABRIL
TOMO 264



CARTA DEL DIRECTOR	403
CARTAS AL DIRECTOR	405

TEMAS GENERALES

LOS CAÑONEROS DEL PLAN DE ESCUADRA DE 1908 Profesor de Historia David Rubio Márquez	407
POLÍTICA Y GESTIÓN DE CRISIS. ¿HACIA LA EUROPA DE LA DEFENSA? Capitán de corbeta Daniel García Yáñez	417
ALGUNAS PRECISIONES SOBRE EL NAUFRAGIO DEL CARDENAL CISNEROS EL 28 DE OCTUBRE DE 1905 Suboficial mayor Diego Quevedo Carmona e investigador naval Alejandro Anca Alamillo	425
SEGURIDAD, DEFENSA EUROPEA Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Contralmirante (RE) Fernando Lista Blanco	439
UN FRUCTÍFERO ENCUENTRO Teniente de navío (STCG) José Luis Hernández Pasquín	447

TEMAS PROFESIONALES

LÍDERES Y LIDERAZGO Alferez de navío Francisco Bautista Gutiérrez	451
ACCESS TO THE GLOBAL COMMONS (ATGC): MARITIME DOMAIN PERSPECTIVE. ANÁLISIS DEL MNE-7 DESDE EL PUNTO DE VISTA NAVAL Comandante de Infantería de Marina Francisco Anes Florencio	455
POSIBLE ESTRUCTURA C-IED EN UN CUARTEL GENERAL MARÍTIMO DE NIVEL «DOS ESTRELLAS» Comandante de Infantería de Marina Antonio J. Palmero Romero	463
LA OTAN, LA INVESTIGACIÓN OPERATIVA Y EL PÉNDULO Capitán de navío Manuel Triano Pouso	473

VIVIDO Y CONTADO

EL HERMANO DEL VUELO TEMBLOROSO Capitán de navío Francisco de Paula Peñuelas González	481
---	-----

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENTOS DE 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
ESCUDOS DE LA ARMADA

Nuestra portada: El *Juan Sebastián de Elcano*, entre castillos, saliendo de Ferrol.
(Foto: I. Sánchez Díaz).

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



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

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

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Kiosko Librería*. Sol, 65 / *Central Librera Ferrol S. L.*, Dolores, 2
MADRID.—Cuartel General de la Armada. Fundación Museo Naval, Montalbán, 2 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo)
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



Como ya hemos señalado reiteradamente desde esta tribuna, la condición marítima de España es un factor estratégico tan importante que obviarla, o relegarla a un segundo plano, podría acarrear consecuencias cuanto menos no deseables, especialmente en momentos de incertidumbre como los actuales, ya que la mar es una vía

esencial para la adecuada obtención de los recursos imprescindibles para el desarrollo de las naciones, a la par que un importante medio de actuación de la mayoría de las amenazas transnacionales en el actual mundo globalizado.



La condición marítima de España es una cuestión de geografía, ya que es la mar la que vertebra nuestro territorio, dada la discontinuidad geográfica de territorios peninsulares, archipelágicos y norteafricanos; pero también de dependencia estratégica, ya que no en vano el 90 por 100 de las importaciones y el 65 por 100 de las exportaciones españolas se realizan por vía marítima, y muy especialmente la de los productos energéticos que mueven nuestra economía.

Frases célebres como *la mar ha decidido lo que fuimos y lo que dejamos de ser o la mar tiene el puesto más importante en la historia del mundo*, son de oportuna aplicación a España de acuerdo con nuestra Historia, y deberían ocupar un lugar preferente en el ideario de todos aquellos que tienen que tomar las más altas decisiones y en la conciencia de nuestros conciudadanos. Hubo otros tiempos en los que, teniéndolas en cuenta, España fue la más grande potencia mundial, período en el que a través de la mar se fraguaron muchos de los hechos históricos más relevantes de nuestra Historia. Como decía el insigne poeta Luis de Góngora, *Dame ya, sagrado mar, a mis demandas respuestas, que bien puedes, si es verdad que las aguas tienen lenguas*, en la mar encontraremos las respuestas a nuestros requerimientos.

De uno de esos hechos relevantes se celebra este mes el quinto centenario. Juan Ponce de León, participante en la conquista de La Española y conquistador y gobernador de Puerto Rico, descubrió el 2 de abril de 1513 la costa de Florida, reclamando para España todo aquel territorio el día 8 del mismo mes. Con motivo de tal efeméride, nuestro mejor embajador, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, participará durante su LXXXIV crucero de instrucción en los actos que con tal motivo se celebrarán en Puerto Rico, adonde también efectúa el traslado de un cofre con los restos del prócer puertorriqueño Ramón Power y Giralt, quien fuera diputado por Puerto Rico durante las Cortes de Cádiz, vicepresidente de las Cortes y oficial de la Marina española entre 1792 y 1813, que estaba enterrado en la cripta del Oratorio de San Felipe Neri de Cádiz.

En el siglo XXI, al que ya en anteriores ocasiones hemos denominado como *el siglo marítimo*, han adquirido notoriedad riesgos y amenazas, algunos de ellos más propios de aquellos tiempos pretéritos en los que España dominaba la mar, como la piratería, que ponen en peligro algo tan esencial como la libertad de navegación, y cuya actividad no solo se circunscribe al océano Índico, aunque sí es la más conocida por su mayor presencia en los medios de comunicación, sino que está incrementándose en otras zonas de interés para España, entre ellas el Golfo de Guinea.

CARTA DEL DIRECTOR

Los escenarios estratégicos internacionales actual y previsible apuntan hacia la aparición de crisis de carácter impredecible y de evolución rápida, especialmente adecuadas para la participación de la Fuerza Naval, ya que esta es multipropósito por naturaleza, posee características tales como movilidad, autonomía logística, flexibilidad y capacidad de respuesta, y puede graduar su capacidad de reacción proporcionando toda la gama de efectos necesarios

Pero además de garantizar la Seguridad Marítima en los espacios marítimos de interés nacional, y de ser depositaria de la Historia Naval y de las tradiciones navales, así como de la riqueza de sus archivos, patrimonio de todos los españoles; la Armada apoya la acción de otras instituciones del Estado y es un elemento posibilitante destacado de la acción de otros ministerios, para lo que aporta sus capacidades específicas, apoyo logístico, y sus centros de enseñanza y formación. Actividades como la vigilancia de pesca y el apoyo a la flota pesquera, allá donde se encuentre; la investigación oceanográfica y el apoyo a la comunidad científica, la búsqueda y el rescate de naufragos, la seguridad del patrimonio natural y arqueológico sumergido, la protección medioambiental, el control de tráfico ilícitos, la desactivación de explosivos sumergidos y en el litoral, etc, son algunas de ellas.

Con la participación de las unidades y componentes de la Armada en las actividades reseñadas se coadyuva a hacer posible una eficaz labor de la Administración y al normal desarrollo de las actividades empresariales españolas. El éxito de su participación en todas las operaciones en las que ha estado implicada durante los últimos 20 años avala su eficacia como instrumento militar del Estado.

Con tal motivo cerca de mil quinientos componentes de la Institución contribuyen diariamente al desarrollo de estas actividades, con la premisa de que la máxima recompensa por su labor es la satisfacción del deber cumplido, como destacan aquellos versos de Calderón de la Barca:

*Aquí la más principal
hazaña es obedecer
y el modo cómo ha de ser
es ni pedir ni rehusar.
Aquí, en fin, la cortesía,
el buen trato, la verdad,
la firmeza, la lealtad,
el honor, la bizarría,
el crédito, la opinión,
la constancia, la paciencia,
la humildad y la obediencia,
fama, honor y vida son
caudal de pobres soldados;
que en buena o mala fortuna
la milicia no es más que una
religión de hombres honrados.*

Como ya adelantamos en el número de enero-febrero, las medidas de austeridad presupuestaria han afectado al Programa Editorial del Ministerio de Defensa para el año 2013, tanto en la faceta de edición de las publicaciones como en el de las colaboraciones. El 15 de febrero se publicó en el Boletín Oficial de Defensa la nueva normativa sobre las condiciones económicas de los trabajos realizados por colaboradores para las publicaciones editadas por el Ministerio de Defensa.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

Estimado director:

Nada más elocuente para explicar qué es y la labor que realiza el Tribunal Marítimo Central, que las palabras dedicadas por el almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada, don Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, en el suplemento de la REVISTA GENERAL DE MARINA de noviembre de 2012.

...el Tribunal Marítimo Central se ha encargado de proporcionar un procedimiento rápido y gratuito que facilite a la modesta gente de mar, que preste asistencia, el resarcimiento de los gastos realizados y el cobro de los premios, sin necesidad de acudir a litigios largos y costosos para el reconocimiento de sus derechos, estimulándose así los salvamentos en beneficio de la economía nacional.

Aún hoy, 50 años después, este Tribunal sigue siendo un gran desconocido no solo para el público en general, sino también incluso para muchos de aquellos que, como nosotros, desarrollan su profesión ligada a la mar. Este desconocimiento, muy probablemente esté motivado en gran medida por lo callado de su labor, realizada todos estos años con la austeridad, discreción y rigor que debe caracterizar a todo aquello que está vinculado a la Armada.

Durante estos años, su trabajo se ha desarrollado con medios personales y materiales muy limitados, pero siempre con un entusiasmo, dedicación y profesionalidad admirables y con un rigor y objetividad reconocidos en innumerables ocasiones por los Tribunales Superiores de Justicia, la Audiencia Nacional y el propio Tribunal Supremo. Un hecho que debe llenarnos de satisfacción a todos los miembros de la Armada.

Tenía la intención de preparar un artículo dedicado al Tribunal Marítimo Central en



su cincuenta aniversario, pero he desistido ante la claridad y concisión de las palabras del AJEMA; ahora bien, lo que no puedo dejar pasar en esta ocasión es transmitir al lector que, por mis experiencias profesionales, confirmo y celebro la excelente profesionalidad y calidad jurídica de la instrucción de los procedimientos —a cargo de los juzgados marítimos permanentes— y de las resoluciones del Tribunal, así como las de los fallos de los recursos interpuestos ante el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada y, como decía este —en las palabras que he transcrito—, el entusiasmo, rigor y objetividad de las resoluciones del Tribunal, la gratuidad, y celeridad de sus actuaciones, su callada labor —tan alejada de lo que hoy prima en

el ámbito judicial— y la extraordinaria colaboración a la realización de la Justicia en materia de asistencias marítimas.

Hoy, cuando se habla de la crisis de la Justicia —por su lentitud, falta de calidad, coste, afán de notoriedad de determinados jueces, filtraciones interesadas y politización— mucho deberíamos aprender del buen hacer —demostrado estos cincuenta años— del Tribunal Marítimo Central, cuyo único objetivo es la puesta, a favor de la comunidad marítima, del espíritu consustancial a todos los miembros de la Armada.

Estando pendiente de aprobar la actualización de los procedimientos administrativos y judiciales en materia de asistencias marítimas —auxilios y salvamentos—, extracciones y hallazgos, con el fin de adecuarlos a los convenios internacionales suscritos por España, confío en la sensatez de nuestros legisladores para mantener la existencia del Tribunal Marítimo Central —que tan magnífico resultado ha tenido en sus cincuenta años de vida—, dando constancia de lo que es administrar justicia por hombres de la mar en materia exclusiva del derecho de los hombres de la mar.

Tribunal Marítimo Central que, en su actuación, responde a los principios en que se sustenta la Armada y que, con su excepcio-

nal labor, prestigia a la Armada y al Derecho Marítimo.

Se han cumplido 50 años desde aquel 1962 en que se creó el Tribunal Marítimo Central y, también, ya han transcurrido 50 años de mi ingreso en la Milicia Naval Universitaria. Año de «gracia», que me hizo conocer y apreciar a la Armada y, más tarde, ya profesionalmente, confirmar su buen hacer en la administración de Justicia.

Bueno, me había prometido hacer un artículo y mantengo el compromiso, así es que, en breve, lo prepararé siguiendo el hilo de la Ley 60/1962, poniendo de relieve los aspectos en los que concretar la labor del Tribunal Marítimo Central.—F. Sánchez Jurado. Abogado. Delegado de la Real Liga Naval Española en Cataluña.

FE DE ERRATAS.—En el número del bimestre enero-febrero del presente año de nuestra REVISTA (tomo núm. 264), en la página 187 de la sección Gacetilla, se ha incluido en el primer párrafo, entre paréntesis, Santa Cruz de Tenerife, cuando realmente debería decir La Palma.

Desde estas páginas pedimos disculpas a nuestros lectores por el mencionado error.



LOS CAÑONEROS DEL PLAN DE ESCUADRA DE 1908

David RUBIO MÁRQUEZ
Profesor de Historia

El origen del proyecto



L año 2011 marcó uno de esos centenarios que pasan completamente desapercibidos para el gran público: la primera incorporación a la Armada española de los barcos proyectados en la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales Militares de 1908. En 2012 celebramos el centenario de la incorporación a la Armada del primero de los buques estrella del plan ideado por Maura y Ferrándiz: el acorazado *España*. Los «modestos» también necesitan ser recordados.

El 13 de enero de 1911 «puede señalarse como una verdadera fiesta, no solo para la Sociedad Española de Construcción Naval, sino para toda Cartagena» (1); esto podía leerse en la revista vinculada a la Liga Marítima Española que, desde su fundación en 1900, tanto había hecho por el renacimiento de nuestras marinas. La causa de tal afirmación era que, ¡por fin!, daba comienzo el ansiado renacer de nuestro poder naval, tan seriamente deteriorado después de las derrotas de 1898, con la botadura del primero de los barcos proyectados en la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales Militares presentada a las Cortes el 31 de mayo de 1907 por el ministro de Marina José Ferrándiz y Niño. El presidente del Consejo de Ministros era un amante de las cosas de la mar: Antonio Maura.

En el artículo cuarto del proyecto de ley se programaban las siguientes construcciones:

(1) *Vida Marítima*, 20 de enero de 1911, p. 31.

- Tres acorazados de 15.000 toneladas.
- Tres *destroyers* de 350 toneladas.
- Veinticinco torpederos de 180 toneladas.
- Tres cañoneros de 800 toneladas.
- Un remolcador de 300 toneladas.
- Cuatro aljibes de vapor.

La comisión parlamentaria (2) que dictaminó el proyecto de ley definitivamente el 8 de noviembre de 1907 modificó las construcciones navales previstas de la siguiente forma:

- Tres acorazados de unas 15.000 toneladas.
- Tres *destroyers* de unas 350 toneladas o tres sumergibles.
- Veinticuatro torpederos de 180 toneladas.
- Cuatro cañoneros de 800 toneladas.
- Diez buques propios para el constante ejercicio de la vigilancia y jurisdicción de las aguas litorales.
- Un remolcador de 300 toneladas.
- Cuatro aljibes de vapor.

Los barcos de vigilancia y jurisdicción se incorporaron a la Ley en el primer dictamen, el 13 de julio de 1907. Su coste ascendía a 2.100.000 pesetas, que se obtendrían de la venta de productos inservibles para la Marina. El cuarto cañonero lo hizo en noviembre. Los presupuestos, lógicamente, para este tipo de barco aumentaron de 4.500.000 pesetas inicialmente presupuestados a los 6.000.000 finalmente aprobados. Nada se explica en el dictamen sobre la causa de tal modificación.

El 21 de noviembre el orden del día de la Cámara de Diputados recogía el inicio del debate del dictamen definitivo de la comisión parlamentaria. Inusitado interés provocó el tema. Prueba de ello es que hubo que ampliar hasta seis, el doble de lo preceptivo, los turnos de aquellos diputados que deseaban oponerse al proyecto gubernamental. El 27 de noviembre se produjo la bautizada como «sesión gloriosa», en la cual «se borraron las lindes que separaban los partidos políticos y el más sano e intenso patriotismo tuvo expresión adecuada en los discursos pronunciados por los señores Moret, Canalejas, Azcárate, Feliú y Clariac, en nombre de liberales, republicanos, carlistas e integristas» (3). Los grupos minoritarios se unieron al partido conservador, dirigido por Antonio Maura, en su pretensión de dotar a España de un nuevo

(2) La comisión parlamentaria estaba constituida por marqués de Mochales, Mille, Contre-ras, Argüelles, Montes Jovellar, Perojo y Navarrete. El primero ejercía como presidente; el último, como secretario. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, 1907.

(3) *El Imparcial*, 28 de noviembre de 1907.

poder naval. El Congreso de los Diputados aprobó finalmente el proyecto el 2 de diciembre. Esa misma jornada es remitida para su discusión al Senado. El día 7 de enero de 1908 es aprobada por las Cortes la Ley de Reorganización de Servicios de la Armada y Armamentos Navales.

La realización del proyecto

Las construcciones se encomendaron a la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). Su origen se remonta al 18 de agosto de 1908 cuando un consorcio de empresarios industriales y financieros españoles y las empresas británicas Vickers, Armstrong y Brown firmaron en Madrid una escritura pública para su constitución. Aportaron un capital de 20 millones de pesetas y, según consta en su escritura, «la Sociedad tendrá como objeto especial la realización de los trabajos y obras navales, civiles e hidráulicas objeto del concurso a que se refiere el Real decreto de veintiuno de abril de mil novecientos ocho y, en general, las construcciones navales militares que para el Estado español, los mercantes y puertos de todas clases y para cualquier destino, y al ejercicio de las demás industrias auxiliares o similares de la construcción naval» (4). La SECN obtuvo la concesión de los arsenales militares de Ferrol y Cartagena y de los talleres de artillería de La Carrara. Las grandes construcciones serían llevadas a Ferrol; las pequeñas, cañoneros y *destroyers*, a Cartagena, cuyas instalaciones fueron cedidas el 25 de agosto de 1909 (5).

Los cuatro cañoneros recibirían los nombres de *Recalde*, *Laya*, *Bonifaz* y *Lauria*. Desplazaban 800 toneladas, 811 el *Recalde*. Su velocidad, 13 nudos. Su eslora era de 64 metros, manga de nueve y un calado de 2,74 metros. Montaban dos máquinas de vapor alternativas y dos calderas Yarrow con una potencia total de 1.220 caballos. La maquinaria se construyó en Cartagena y las calderas en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas de Zorroza (6). Armados con cuatro cañones Vickers de 76,2 milímetros, fabricados en Placencia de las Armas, y dos ametralladoras Maxim. Su dotación estaba integrada por 121 hombres (7).

(4) Fundación Antonio Maura. Acta notarial de la constitución de la SECN. Legajo 422, carpeta 6.

(5) *Heraldo de Madrid*, 26 de agosto de 1909.

(6) *Adelante*, número 38, 5 de febrero de 1912.

(7) AGUILERA, Alfredo; ELÍAS, Vicente: *Buques de Guerra Españoles, 1885-1971*. Madrid, Editorial San Martín, 1980, p. 101. VV. AA.: *El Buque en la Armada Española*, Madrid, Editorial Silex, 1999, p. 356. La primera dotación del *Recalde* estaba compuesta por 117 hombres: un comandante, siete oficiales, ocho maquinistas, tres aprendices de maquinistas, ocho clases y 90 marineros.



Cañonero *Laya*.

Al *Recalde* se le puso su quilla en Cartagena el 25 de septiembre de 1909. Fue botado el 13 de enero de 1911 en un acto al que asistieron «numerosos invitados, entre los que figuraban distinguidas y bellas damas de la aristocracia cartagenera y comisiones del Ejército y de la Armada», finalizado el cual la SECN obsequió a sus trabajadores con «paquetes de dulces y cigarrillos» (8). Se realizaron pruebas con esta unidad entre los días 29 de abril y 3 de mayo, quedando en disposición de navegar en espera de las pruebas de artillería y algunos detalles de los servicios auxiliares (9). Las primeras se realizaron, «con resultado satisfactorio» (10), en Plasencia. Fue dado de alta en la Armada en 1911. El buque fue examinado en Pasajes por Alfonso XIII en agosto (11).

El segundo de los buques, *Laya*, fue entregado a la Armada el 10 de noviembre de 1911 después de realizar las preceptivas pruebas (12); su botadura se produjo el 20 de julio y su quilla se había colocado en noviembre de 1909 (13). Los dos cañoneros vieron cómo sus obras de construcción, raro

(8) *Vida Marítima*, 20 de enero de 1911, p. 31.

(9) *Ibídem*, 10 de mayo de 1911, p. 207.

(10) *El día de Madrid*, 24 de mayo de 1911.

(11) *Vida Marítima*, n.º 347, 20 de agosto de 1911.

(12) *Ibídem*, n.º 352, 10 de octubre de 1911.

(13) *Ibídem*, n.º 357, 30 de noviembre de 1911.

fenómeno en los astilleros españoles, eran finalizadas con dos meses de anticipación sobre la fecha fijada en el contrato. Pero surgieron algunas dificultades: al realizarse las pruebas de mar de los cañoneros *Recalde* y *Laya* se observa su falta de estabilidad, especialmente cuando la existencia de carbón en sus depósitos bajaba de las 40 toneladas. Se realizaron las necesarias reparaciones, al mismo tiempo que se recomendaban las correcciones necesarias en los otros dos cañoneros próximos a ser entregados (14).

Los dos restantes se incorporarán en 1911 y 1912. En marzo de 1912 el cañonero *Bonifaz* finalizaba, en compañía del *Torpedero* núm. 2, las pruebas de recepción para la Armada con «mejores condiciones todavía que los *Recalde* y *Laya*» (15). Apenas había transcurrido un año desde su entrega a la Armada, iba a sufrir un grave percance que ponía en evidencia el lamentable estado de conservación de alguna de las bases navales. Cuando procedente de Huelva y con destino a Marruecos, el cañonero atracó cerca del muelle de San Fernando en La Carraca, «la fuerza de la marea lo montó sobre los restos del cañonero *General Valdés*, que hace años se fue a pique y que aún continúan en aquel sitio por una apatía incomprensible» (16). Las averías provocadas fueron tan graves que se llegó a pensar en que se iría a pique. Afortunadamente no hubo que lamentar desgracias personales ni la temida pérdida del barco siniestrado.

Las actuaciones militares de los cañoneros

Las actividades bélicas de los cañoneros se desarrollaron, fundamentalmente, en las costas de Marruecos. Entre sus actuaciones podemos reseñar:

- El 7 de septiembre de 1912 los cañoneros *Recalde* y *Laya* tuvieron su bautismo de fuego en el bombardeo de la zona costera de Beni Urriaguel.
- Los buques antes citados auxiliaron a los tripulantes del cañonero *General Concha*, varado entre acantilados a causa de la densísima niebla, el 12 de junio de 1913, en la playa de Busicu, muy próxima a Alhucemas (17). Desde Cádiz, para ayudar a los naufragos, partió el crucero *Reina Regente* (18). Los marineros españoles eran hostigados por marroquíes que provocaron 16 muertos, 17 heridos y 11 prisione-

(14) BORDEJÉ Y MORENCOS, Francisco de: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín, 1978.

(15) *Vida Marítima*, n.º 368, 20 de marzo de 1912.

(16) *La Correspondencia de España*, 1 de octubre de 1913.

(17) *Ibíd.*, 13 de junio de 1913.

(18) *Ibíd.*, 18 de junio de 1913.



Cañonero *Bonifaz*.

ros entre los 53 hombres de la dotación del buque siniestrado (19). Por su parte el *Recalde* participó en el rescate, frente a Busicot, de cuatro marineros de la dotación del *General Concha* evadidos de sus captores gracias al auxilio de un español fugado del presidio de Alhucemas (20). También colaboró en la evacuación de los dos últimos cautivos el 30 de junio que, heridos, fueron entregados a los españoles (21).

- La huida del vapor alemán *Macedonia* del puerto de Las Palmas donde estaba internado en marzo de 1915 llevó a la Comandancia de Marina a tomar medidas preventivas y de vigilancia. Entre ellas el traslado del cañonero *Laya* desde el puerto de San Fernando (Cádiz). El citado buque de guerra permanecería desde el día 27 de marzo hasta ser sustituido por el crucero *Cataluña*. Se traslada a Tenerife, donde también se estimaba necesario que hubiera un buque de guerra español en puerto. El 8 de enero, custodiando al buque alemán *Walhalla*, regresa a Las Palmas. Participa, después del hundimiento por el

(19) El parte oficial del incidente es publicado por el periódico *La Correspondencia de España* del 29 de junio de 1913. ANCA ALAMILLO, Alejandro; PAZOS PÉREZ, Lino: *Naufragios de la Armada Española*. Madrid, Real del Catorce Ediciones, 2006, pp. 34-40.

(20) *La Correspondencia de España*, 27 de junio de 1913. SOLDEVILLA, A.: *El año político*. 1913, p. 312.

(21) *Ibíd.*, 1 de julio de 1913.

- submarino alemán *UC 20* del barco de bandera portuguesa *Emilia*, en la infructuosa búsqueda de una base de submarinos alemanes en Canarias en 1916. El 17 de enero de 1918, dos tripulantes de uno de ellos, caídos al mar desde el submarino alemán *U-156*, fueron recogidos por el cañonero en el puerto de La Estaca (El Hierro) para ser trasladados a Las Palmas, uniéndose al resto de los internados alemanes. Por último, el 13 de febrero de 1918 reembarca a los náufragos del barco español *Ceferino*, hundido al sur de la isla de El Hierro por un submarino alemán (22).
- Para apoyar la penetración del general Fernández Silvestre desde Melilla hacia Annual, el 12 de enero de 1921 se efectuó un desembarco de un contingente de unos 1.000 hombres en Alfrau, en el que participó el cañonero *Lauria* (23). También lo hizo en el desembarco de la columna del coronel Morales en Sidi Dris en marzo. Las operaciones anfibas se coordinaban con el avance terrestre. Para explicar estas operaciones hay que considerar que Sidi Dris y Alfrau eran los únicos accesos marítimos de los rifeños con el exterior. El 30 de marzo los generales Berenguer, alto comisario, y Fernández Silvestre, comandante general de Melilla, se entrevistaron en Alhucemas. El *Laya* se encargaría de trasladar al lugar de la entrevista a Fernández Silvestre.
 - El 16 de abril, una columna bajo el mando de Carlos Castro Girona avanzando desde la desembocadura del Uad Lau intentaría ocupar las posiciones de Kaseras, Targa y Tiguizatz. El cañonero *Bonifaz* apoyó la acción con su artillería, mientras que el *Recalde* protegía a los mercantes encargados del aprovisionamiento (24).
 - El 2 de junio de 1921 era atacada la posición de Sidi Dris por un «enemigo numerosísimo». Para ayudar a su desesperada defensa, 15 hombres del cañonero *Laya*, bajo el mando del alférez de navío Pedro Pérez de Guzmán, contribuyeron eficazmente a su defensa. Su obra tuvo una doble recompensa: al oficial al mando del *Laya*, José Lazaga Ruiz, se le abrió el oportuno juicio contradictorio para la concesión de la cruz laureada de San Fernando; a Pérez de Guzmán se le concedía la medalla militar individual (25). Además, en la orden general dada por el comandante general de Melilla se reconoce expresamente la

(22) PONCE MARRERO, Francisco Javier: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2006.

(23) ÁLVAREZ MALDONADO, Ricardo: «Contribución de la Armada a la difícil pacificación de nuestro protectorado marroquí», en *Revista de Historia Naval*, n.º 37, 1992, p. 87.

(24) NÚÑEZ, Jesús: «La Marina de Guerra en las campañas de Marruecos (1909-1927)», en *Las campañas de Marruecos (1909-1927)*. Madrid, Almena Ediciones, 2001.

(25) CERVERA CERVERA, Pascual: «La Marina y su colaboración en el Ejército de Tierra en Marruecos», en revista *Ejército*, n.º 395, diciembre de 1972, p. 23.

labor prestada por la Armada en los siguientes términos: «Asimismo quiero también felicitar y felicitar a todos por haber encontrado ocasión de admirar a nuestro lado la brillante actuación de nuestros hermanos de la Armada, quienes no sólo cooperaron desde la costa a la brillante defensa de Sidi Dris, sino que, desembarcando denodadamente bajo fuego enemigo, llevaron a la posición nuevos elementos para la defensa» (26).

- Los días 23 y 24 de julio, el crucero *Princesa de Asturias* y el cañonero *Laya*, a los que se unió el 25 el *Lauria* procedente de Algeciras, contribuyeron a la evacuación de las posiciones de Sidi Dris y Alfrau, aisladas después del Desastre de Annual del 22 de julio. En la acción, calificada de caótica (27), perecieron ocho marineros de la dotación del *Laya*, entre los que se encontraba el alférez de navío José María Lazaga Ruiz (28). Las acciones de este cañonero fueron recompensadas con la medalla naval impuesta al año siguiente por Alfonso XIII en Sevilla (29). A principios de agosto el *Lauria* y el *Bonifaz*, junto con otras unidades, apoyan con sus fuegos la ocupación de Ras Quiviana y el zoco El Arbaa por la columna de Cabanellas. En esta acción, el *Bonifaz* tuvo dos heridos leves (30). El marqués de Cortina, ministro de Marina entre agosto de 1921 y marzo de 1922, declaraba ante los periodistas: «Principalmente la labor de los tres cañoneros *Lauria*, *Laya* y *Bonifaz* es formidable, pues la oficialidad está, puede decirse, de guardia permanente y expuesta siempre a las contingencias de la lucha que sostiene durante un mes con los moros» (31).
- En la primavera de 1922 el *Recalde* bombardeó las posiciones de Alfrau y Sidi Dris, en las que se había advertido la presencia de «numerosos núcleos enemigos» y varios cárabos, consiguiendo destrozarse dos poblados inmediatos a Sidi Dris (32). En septiembre tripulantes del cañonero embarcan en el vapor *Gandía* para, escoltados por el *Recalde*, llevar víveres, agua y ropa al campamento de Axdir. La dotación del mercante había tenido que ser sustituida por «negarse a ir... por los peligros que encierra el viaje» (33).

(26) *Vida Marítima*, n.º 696, 15 de agosto de 1921.

(27) NÚÑEZ, Jesús: *op. cit.*

(28) En la revista *Vida Marítima*, n.º 696, de 15 agosto de 1921, en la página 237, hay una reseña del entierro del citado marino en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

(29) AGUILERA, Alfredo; ELÍAS, Vicente: *op. cit.*, 1979.

(30) *Vida Marítima*, n.º 699, 30 de septiembre de 1921.

(31) Ídem.

(32) *Heraldo de Madrid*, 1 de abril de 1922. *El Globo*, 3 de abril de 1922.

(33) *La Correspondencia de España*, 12 de septiembre de 1922.



- En agosto, pero de 1923, el *Lauria* y el acorazado *España* contribuyeron al desembarco de la columna del coronel Pardo en Alfrau para socorrer la cercada posición de Tifaruin. El avance de la columna hacia Tifaruin fue apoyado por la artillería del cañonero que, además, contribuyó a la evacuación de los heridos y al traslado desde Melilla de pertrechos y tropas, siendo relevado por el *Bonifaz* (34).
- Durante la retirada de las tropas españolas hasta la llamada «Línea Estrella», en 1924, una de las operaciones más espectaculares fue la evacuación por mar de la numerosa guarnición de Uad Lau durante los días 14 y 15 de noviembre. En ella, amén de otras unidades de las Fuerzas Navales del Norte de África, participaron los cañoneros *Bonifaz* y *Laya* en misión de apoyo de fuego con tiro de precisión.
- El último de los cañoneros citados, junto con el *Recalde* y el *Lauria*, formó parte de las Fuerzas Navales del Norte de África que contribuyeron al éxito de Alhucemas en 1925 (35).

(34) ÁLVAREZ MALDONADO, Ricardo: *op. cit.*, p. 91, 1992.

(35) *Historia de las Campañas de Marruecos*. Tomo IV. Servicio Histórico Militar. Madrid, 1981, p. 7.

TEMAS GENERALES

El *Recalde* y el *Bonifaz* serían dados de baja en 1931. El *Laya*, desplazado al puerto de Valencia desde Cartagena, fue hundido por la aviación el 15 de junio de 1938. Aunque fue rebotado el 28 de febrero de 1940 por la Comisión para el Salvamento de Buques, fue dado de baja debido a su estado el 13 de marzo siguiente. El *Lauria*, que se encontraba en el puerto de La Carraca, sobrevivió a la Guerra Civil y sería dado de baja en 1940.

Como conclusión podemos señalar que nuestros cañoneros contribuyeron, pese a su modestia, de forma muy notable a la presencia española en el norte de África, sirviendo de inestimable apoyo a las fuerzas terrestres en este difícil teatro de operaciones.

(La bibliografía consultada figura en las notas a pie de página).



POLÍTICA Y GESTIÓN DE CRISIS. ¿HACIA LA EUROPA DE LA DEFENSA?

Daniel GARCÍA YÁÑEZ



*Management is doing things right; leadership
is doing the right things.*

Peter F. Drucker.

PESC: avances y perspectivas



ESDE Maastricht, la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) se regula en el Título V del Tratado de la Unión Europea (TUE). El Tratado de Lisboa no ha alterado esencialmente la naturaleza intergubernamental que la caracteriza, aunque formalmente haya desaparecido la estructura de pilares con la atribución expresa de personalidad jurídica a la Unión.

Este perfil marcadamente intergubernamental es característico de buena parte de la Política Exterior. La decisión de adoptar medidas comunes contra gobiernos de terceros países continúa correspondiendo, con ciertos matices, al Consejo Europeo por unanimidad.

Sí resultó novedosa la inclusión de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) en el Tratado, iniciada tras el Tratado de Niza y que ahora está expresamente definida como parte de la PESC.

Desde el fracasado proyecto de Constitución, que inspira gran parte de lo acordado en Lisboa, diversos autores han enumerado los cambios operados que, siguiendo a Claribel de Castro, se pueden clasificar dentro de los ámbitos orgánico, decisonal y operativo (1).

(1) DE CASTRO SÁNCHEZ, C.: «La acción humanitaria de la Unión Europea», en *Revista General de Derecho Europeo (RGDE)*, n.º 11 (2006), p. 26. La profesora De Castro destaca el cambio del acrónimo PESD (que todavía se utiliza en la doctrina) por el de PCSD. Lo «común» suena menos intergubernamental que lo «europeo».

- Orgánico: alto representante (ya no es ministro de Asuntos Exteriores) y Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE).
- Decisional: cooperaciones reforzadas, cooperación estructurada permanente y nuevo papel de los parlamentos nacionales.
- Operativo: ampliación de misiones, procedimientos de financiación, «encomienda» a un grupo de Estados miembros y cláusula de asistencia mutua.

El alto representante (AR) está al frente de esta PCSD, ejecutándola como mandatario del Consejo (y presidente del Consejo de Asuntos Exteriores) y contribuyendo con sus propuestas a su elaboración.

Aunque las formas de cooperación intergubernamental en PESC, fundamento del llamado «segundo pilar», se crearon por el Tratado de Maastricht (1993), la decisión de poner al frente una «cabeza visible» no se toma hasta el Tratado de Ámsterdam, en vigor desde el 1 de mayo de 1999.

El cargo lo ocupó fugazmente el alemán Jürgen Trumpf, secretario general del Consejo, hasta que en octubre fue relevado por el español Javier Solana de Madariaga, tras una criticada transición desde su pasado antiatlantista hasta ocupar nada menos que la Secretaría General de OTAN en 1995. Su nombramiento despertó un singular consenso, que perduró acerca de su gestión y logros durante los diez años largos que permaneció en el puesto (hasta noviembre de 2009).

Al entrar en vigor el Tratado de Lisboa, la británica Catherine Ashton asumió el cargo, ya con la denominación vigente. Su nombramiento suscitó recelos, siendo calificada como «candidata de compromiso» y «peso ligero de la política», y criticadas sus limitaciones con los idiomas francés y alemán. Al menos, respecto a las funciones que ejercía la presidencia rotatoria, es una interlocutora más reconocible que cuando aquella la ocupan los Estados más pequeños.

No debe de ser fácil para una sola persona acometer tantos cometidos como le atribuye el Tratado de Lisboa, aunque, a fin de cuentas, el AR representará a la Unión para aquello que los Estados permitan, tras la correspondiente decisión del Consejo Europeo.

Y si, por un lado, el fuerte peso de los gobiernos de turno es la mayor debilidad de la PESC, no conviene perder la perspectiva histórica que nos lleva a concluir, viendo la moneda por la otra cara, que ha sido, como solución de compromiso, lo que ha permitido que la integración europea no se haya limitado exclusivamente a los aspectos económicos.

Los tempranos intentos de profundizar la integración política y empezar directamente por lo que ahora sería el «techo» de la PCSD, una «defensa común», fracasaron estrepitosamente.

Ya en mayo de 1952 se firmó el tratado constitutivo de la Comunidad Europea de Defensa (CED) que, a pesar de ser auspiciado por el presidente

del Consejo de Ministros francés René Pleven, no fue ratificado por su propio parlamento, frustrándose el acuerdo y arrastrando en su caída a la proyectada comunidad política europea.

Muy temprano se predijo que «Europa no se hará de una vez ni en una obra de conjunto» (2). Por eso, para utilizar una perspectiva adecuada, no hay que olvidar que PESC y PCSD también deben ser «arte de lo posible».

Al menos formalmente, el AR acumula funciones que venían desempeñando en la acción exterior la presidencia rotatoria semestral, el comisario de Relaciones Exteriores y el antiguo AR para la PESC.

Junto con la desaparición formal de los pilares, la concentración de funciones y la dualidad de posición del AR como miembro del Consejo y de la Comisión son un primer paso en la dirección correcta, aunque todavía es pronto para evaluar los resultados de estos avances.

También el SEAE, otra «novedad orgánica» significativa, suscita dudas. De hecho se ha criticado que su establecimiento absorbió gran parte del primer año de mandato de Catherine Ashton, apartándola de un mayor liderazgo en asuntos materiales de la PESC.

Puesto que llegar a un acuerdo sobre la estructura del SEAE llevó más de un año, hay que esperar un plazo razonable para comprobar si su configuración es la adecuada. Comenzó a funcionar el 1 de enero de 2011 y en palabras de la actual AR «ahora está equipado para tratar con las crisis mejor, más rápida y eficientemente».

Los «máximos» de integración nos parecen hoy muy lejanos, caso de dar por hecho que ocurrirán, como hace el Tratado de Lisboa con cierto «voluntarismo». Que el Consejo Europeo decida por unanimidad la puesta en marcha de una defensa común europea es muy poco probable en el actual contexto.

No debe confundirse este concepto estricto de «defensa común» con la Cláusula de Asistencia Mutua entre los Estados miembros del artículo 42.7. TUE (3), la Cláusula de Solidaridad del Art. 222 del Tratado de Funcionamiento (TFUE) o la genérica Política de Defensa Común introducida en Maastricht.

Otro instrumento novedoso que incorpora el Tratado de Lisboa, y cuya utilización parece más factible a corto y medio plazo, es el de la Cooperación Estructurada Permanente (CEP), que pueden suscribir los Estados «...que cumplan criterios más elevados de capacidades militares y que hayan suscrito compromisos más vinculantes en la materia para realizar las misiones más exigentes...» (4).

(2) Declaración Schuman, 9 de mayo de 1950.

(3) La aplicación entre miembros y no miembros de la OTAN suscita dudas, dada la ambigua redacción del artículo. Resulta novedoso respecto a lo que el Tratado de Bruselas encomendaba a la UEO, que no se circunscriba al territorio europeo, sino al de los Estados miembros, pudiendo incluir posesiones fuera del continente.

(4) Art. 42.6. TUE.

Las posibles CEP, al igual que las cooperaciones reforzadas que regula el TFUE, requieren un informe preceptivo del AR, quien sin duda puede desempeñar un papel decisivo en su impulso.

La CEP, diseñada específicamente para la PCSD, mientras la defensa común no sea factible (y no lo parece a medio plazo), puede ser la herramienta que cree el núcleo inicial de capacidad sobre el que se agreguen paulatinamente medios de otros Estados hasta lograr una auténtica PESC y una Unión creíble en este ámbito.

Se ha destacado también, como avance significativo, impulsado por el principio de apertura o principio democrático de la Unión, el reforzamiento del papel de los parlamentos nacionales (Arts. 10 al 12 TUE), dada su supuesta mayor proximidad al ciudadano.

El Protocolo núm. 2 del Tratado de Lisboa incluye como partes legitimadas para recurrir las decisiones a los parlamentos nacionales, si estiman que se ha vulnerado la subsidiariedad (con posibilidad de reserva de la «última palabra» a los gobiernos, como sucede en el caso de España). Se prevé un control judicial *a posteriori*, ejercido por los mismos parlamentos mediante un recurso de nulidad ante el Tribunal de Justicia (TJUE).

Son escasos los aspectos de las decisiones PESC susceptibles de control jurisdiccional por el TJUE, pero podrá comprobar el respeto de las competencias de la Unión en su ejecución (Art. 40 TUE). También es competente en caso de propuesta del AR, conjuntamente con la Comisión, de medidas restrictivas de las relaciones económicas y financieras con terceros países (Art. 215 TFUE).

Antes de tratar sobre la ampliación de misiones PCSD y las novedades en su forma de financiación es necesario precisar a qué nos referimos, lo que intento acometer en el siguiente apartado.

La gestión de crisis, ¿un «cajón de sastre»?

Para el asunto que nos atañe, nuestro DRAE define «gestión» como acción y efecto de gestionar o administrar, y «crisis» como situación dificultosa o complicada, lo que puede servirnos de punto de partida, aunque no aclara mucho de momento.

Recurriendo al *Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo* encontramos la entrada «gestión de conflictos» (5). ¿Es el mismo concepto? Veremos que no.

Los términos «prevención de crisis», «gestión de conflictos», «estabiliza-

(5) HEGOA / Universidad del País Vasco.
<http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/118>

ción o transición posconflicto», «prevención, gestión y resolución de conflictos», «resolución de crisis y conflictos», «asesoramiento de respuestas a crisis, gestión de crisis inminentes, reconciliación posconflicto o reconciliación poscrisis» se utilizan con cierta «laxitud», acompañando a la genuina «gestión de crisis» (*crisis management*).

Creo que la razón del uso indistinto de conceptos relacionados, pero no idénticos, responde a la realidad de la regulación y la actuación de la Unión. No conviene olvidar el carácter «cuasi constitucional» del Tratado de Lisboa, con muchas normas que son prácticamente declaraciones políticas. El derecho europeo originario, por muy *sui generis* que sea, sigue constituido por tratados internacionales, donde la oscuridad ha sido buscada en aras de lograr el imprescindible consenso.

Tras el Tratado de Ámsterdam, las misiones Petersberg ya se definían (en el Art. 17.2) como «misiones humanitarias y de rescate, misiones de mantenimiento de la paz y misiones en las que intervengan fuerzas de combate para la gestión de crisis, incluidas las misiones de restablecimiento de la paz». Podría parecer que la gestión de crisis no incluye los demás tipos de misiones que se citan.

La redacción de los actuales Arts. 42 y 43 del TUE conserva el contenido del malogrado Tratado Constitucional y supone una ampliación de las misiones, con cita expresa del terrorismo, aunque sigue manteniendo la gestión de crisis como un subtipo de las misiones Petersberg.

El profesor Javier García aboga por la deseable precisión terminológica en un documento doctrinal. El sentido estricto de la gestión de crisis en las relaciones internacionales es muy distinto del que se utiliza actualmente en la Unión Europea.

Nos aporta una definición precisa de gestión de crisis: «el intento de controlar los acontecimientos durante una crisis para evitar que se llegue a un uso de la violencia importante y sistemático» (6).

Las distintas formas de entender esta «gestión de crisis» tienen en común un objetivo: evitar la guerra, combinando los instrumentos de la coerción y la acomodación.

Aparentemente, se adapta a esta concepción el tercer tipo de misión Petersberg (en las que intervengan fuerzas de combate..., incluidas las misiones de restablecimiento de la paz y las operaciones de estabilización al término de los conflictos). Pero la interpretación extensiva, que equipara crisis a conflicto, conflicto armado y guerra es la que se ha impuesto en la Unión.

(6) GARCÍA GONZÁLEZ, J.: «Crisis y gestión militar de crisis en la Unión Europea: El camino hasta la actualización de la Estrategia Europea de Seguridad», en *UNISCI Discussion Papers*, n.º 19 (2009), pp. 236-249.

En resumen, la gestión de crisis abarca todas las intervenciones de fuerzas bajo bandera de la Unión en un conflicto, y su concepto se desdibuja más al aparecer acompañado constantemente de la idea de «prevención de conflictos». Aceptando este sentido «laxo», podemos ubicar en su seno todas las misiones Petersberg.

Pero la crisis que está todos los días en los medios es la económica. La falta de financiación puede ser un freno a los avances en PCSD, o quizá catalice el *pooling and sharing* que preconiza la Agencia Europea de Defensa (EDA).

El fondo inicial de financiación facilita el rápido acceso al crédito inicial para el despliegue de las misiones de gestión de crisis. El presupuesto ordinario de la Unión cubre los gastos administrativos y, excepto en las misiones militares, los operativos.

En todo caso, para que la Unión deje de ser un gigante económico, pero un enano político y una hormiga militar, debe mejorar sus capacidades, especialmente las desplegadas, dado que la defensa del territorio europeo continuará bajo el paraguas de la OTAN y no es necesario duplicar lo existente.

Conclusiones

Las diferentes visiones entre los Estados que componen la Unión Europea sobre el modo en que debemos defendernos, primando siempre la lógica estatal sobre la comunitaria, y la coexistencia, dentro de esta última, de una versión atlantista y otra europeísta impiden de momento llegar a una auténtica defensa común.

Sin embargo, las novedades introducidas en Lisboa suponen un importante avance hacia la deseada «comunitarización», más necesaria que nunca en momentos de importantes recortes presupuestarios.

Las misiones de gestión de crisis abarcan en la Unión todo el espectro de operaciones e intervenciones de fuerzas militares realizadas en los últimos años bajo su bandera. Su positivo impacto mediático incide favorablemente en la consecución de los fines para los que fue creada. Ello no impide considerar con rigor el significado preciso de la gestión de crisis cuando se trate de relaciones internacionales en general.

Pecando de optimismo, puede que la crisis económica acelere la Europa de la defensa y logremos jugar el papel que nos corresponde en un mundo globalizado.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV.: *Entre la Irrelevancia Internacional y el Aprendizaje Institucional: La Presidencia Española de la Unión Europea (2010)*. Institut Universitari d'Estudis Europeus, Barcelona 2011.
- AA.VV.: *La PCSD tras el Tratado de Lisboa: Situación y Perspectivas. Nuevos Horizontes de la Seguridad Europea*. Documento de Trabajo, n.º 02/11 del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).
- ALONSO GARCÍA, R.: *Las sentencias básicas del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas*. Aranzadi, 3.ª edición, Pamplona 2006.
- *Sistema Jurídico de la Unión Europea*. Aranzadi, 2.ª edición, Pamplona 2010.
- ASHTON, C.: *Discurso sobre PCSD en el Parlamento Europeo* (13 de diciembre de 2011). http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/126896.pdf.
- BALLESTEROS MARTÍN, M.: «España en el sistema europeo de defensa», en *España y Europa a los 25 años de la adhesión*. Tirant lo Blanch, Valencia 2012.
- BARROSO CORTÉS, F.: «Hacia una redefinición del papel de la Unión Europea en situaciones de gestión de crisis: más allá de la Paz Estructural», en *Crisis, dictaduras, democracia: I Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo*. Universidad de la Rioja, 2008, pp. 443-453.
- BARTHOLMÉ, P.: *Cinco años después de Gotemburgo: La Unión Europea y su potencial en la prevención de conflictos* (VV.AA.). European Peacebuilding Liaison Office (EPLO), 2006.
- CEBALLOS WATLING, G.: *La Cooperación Estructurada Permanente en el marco de la Unión Europea*. Documento de Seguridad y Defensa del CESEDEN, mayo de 2011.
- COLOM PIELLA, G.: «La evolución del Enfoque Integral de la OTAN en la gestión de crisis», en *Revista CIDOB d'afers internacionals*, n.º 97-98 (2012), pp. 287-304.
- European Defence Agency. *Taking pooling and sharing to the next level. European Defence Matters*, n.º 1 (2012).
- GARCÍA SÁNCHEZ, I.: *La OTAN y la UE ante la Cumbre de Chicago. Una cooperación necesaria*. Documento de Análisis 023/2012 del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).
- HERRERO DE LA FUENTE, A.: «Las relaciones exteriores de la Unión Europea en el Tratado de Lisboa», en *Revista de Derecho de la Unión Europea*, n.º 18 (2010), pp. 151-179.
- MANGAS MARTÍN, A.: *Instituciones y Derecho de la Unión Europea* (VV. AA.). Tecnos, 6.ª edición, Madrid 2011.
- MARTÍNEZ GARNELO; CALVO, G.: «La política exterior de la Unión Europea. Balance del Tratado de Lisboa en materia de prevención de conflictos», en *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, n.º 33 (2012).
- MENDIA, I.; AREIZAGA, M.: «Gestión de Conflictos», en *Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo*. Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional. <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/118>.
- RODRÍGUEZ IGLESIAS, G. C.; LÓPEZ ESCUDERO, M.: *Las organizaciones Internacionales* (VV. AA.). Tecnos, 16.ª edición, Madrid 2010.
- RUIZ GONZÁLEZ, F.: *Estudio prospectivo «Hacia una Defensa Común Europea en el horizonte de 2020»*. Documento de Análisis 019/2011 del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).
- SANDOVAL VELASCO, M.: «Análisis teórico de la Política Exterior y de Seguridad Común de la Unión Europea», en *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, n.º 110 (2011), pp. 139-158.
- TUÑÓN, J.: «Crónica de la Acción Exterior de la Unión Europea» (enero-diciembre 2011), en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n.º 22 (2011).
- VALCÁRCCEL, D.: «La Europa de la defensa avanzada», en *ABC* (13 de diciembre de 2012).

ALGUNAS PRECISIONES SOBRE EL NAUFRAGIO DEL *CARDENAL CISNEROS* EL 28 DE OCTUBRE DE 1905

Diego QUEVEDO CARMONA



Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval



A casualidad, esa extraña compañera que nos acompaña a lo largo de la vida, quiso que hace unos meses, y por medio de un contacto en Argentina, tuviéramos conocimiento de la existencia de una determinada documentación relativa al crucero que motiva estas líneas.

En principio, estos documentos iban acompañados de una fotografía y la cinta del lepanto de su propietario, Domingo González, marinero del buque en cuestión. Tras una breve negociación, nos hicimos con todo el lote, que constaba además de la que había sido la tarjeta de destino

de su propietario, otra de identificación a modo de carnet de identidad, la serie de postales que publicó *El Correo Gallego* de su naufragio y, lo que nos pareció más importante, un manuscrito con datos objetivos y sorprendentemente precisos de la cronología del hundimiento del buque.

Dicha hoja, adornada, con la perspectiva de nuestros tiempos, de forma infantil, dice textualmente:

«Cisneros. Día 28 de Octubre del año 1905. Sábado a las 8 menos 10. Tropezó el Cisneros con uno de los bajos de Misires (sic) y a las 8 y 25 mn. mando (sic) el Sñ. (sic) Comandante echar Botes al agua y avandono (sic) de buque, y a las 9 menos 45 min estaba toda la gente en los botes embarcados y a las 9 el povre (sic) Cardenal Gimenez (sic) de Cisneros se sumergió perdiéndose de vista (sic) totalmente no se le vio ni rastro. Ferrol 31 de octubre de 1905. Fdo. Domingo González.»



Carta manuscrita de Domingo González. (Colección de los autores).

Domingo González Velázquez tenía la categoría de marinero fogonero de 2.^a clase destinado en «la electricidad». Era natural de Farrera (Lérida), y en el momento del naufragio tenía 20 años de edad, quedando en espera de destino en el Arsenal de Ferrol. El 19 de enero de 1906 se ordena su embarque en el cañonero *Marqués de la Victoria*, donde permanecería hasta el 31 de mayo, debido a su pase a la reserva «por cumplido». Todos los informes que de él sus jefes emitieron fueron buenos en todos los aspectos.

En muy raras ocasiones al historiador se le presentan todas la fuentes y perspectivas de un hecho para su estudio (documentación oficial, prensa, la declaración de testigos directos y la

localización exacta del pecio) y, sin temor a exagerar, este documento nos acerca un poco más a conocer la verdadera cronología del naufragio del crucero por las razones que vamos a exponer a continuación.

Antecedentes

El crucero *Cardenal Jiménez Cisneros* había sido construido en Ferrol. Si bien correspondía a un diseño ya en algo desfasado, pues era uno de los tres cruceros de la clase *Princesa de Asturias* que se encargaron en 1888 para reforzar nuestra Escuadra de las Antillas, esto no quiere decir que no fuera un buen barco de guerra y, con independencia de lo anterior, la realidad es que

era el buque de combate más nuevo con el que contaba nuestra Marina, pues entró en servicio el 1 de septiembre de 1902. Sus características técnicas eran las siguientes:

- De 108,19 metros de eslora, 18,18 de manga, 11,91 de puntal y 7,10 de calado, desplazaba a plena carga 7.500 toneladas. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas horizontales y de triple expansión que le proporcionaban una potencia de 10.959 caballos y una velocidad de 18 nudos. Estaba armado con dos cañones sistema Guillén de 240 mm, ocho sistema Canet de 140 mm, dos Vickers de 75, ocho Nordenfelt de 57, diez Maxim de 37 y tres tubos lanzatorpedos. Su dotación reglamentaria en tercera situación estaba integrada por 544 hombres, aunque en realidad en el momento del naufragio sería ligeramente inferior (1). El día del suceso iban además a bordo cuatro guardias marinas peruanos en viaje de instrucción y la mujer del comandante (2).

El 24 de octubre de 1905, al *Cisneros*, que se encontraba en Ferrol, se le había ordenado zarpar de la capital departamental con rumbo a Muros al objeto de reunirse con el resto de los buques que componían la «Escuadra de Instrucción» que, durante los días siguientes, verificarían diversas maniobras en aquellas aguas, si bien, tras completar los ejercicios, se había previsto que, en vez de seguir integrado con aquellos que se dirigirían seguidamente al Mediterráneo, debería regresar al arsenal para limpiar fondos. De esta manera, el día 27, los buques participantes en el simulacro se reunieron en Muros, donde al día siguiente se había previsto que zarparan hacia Vigo, excepto, por las razones que ya sabemos, el *Cisneros*.

En Muros, sus habitantes recibieron a los buques con gran alegría, ofreciendo su corporación municipal una cena en honor de las dotaciones. En justa correspondencia se ordenó que la banda de música de la Escuadra amenizara la velada con un baile que tuvo lugar en la plaza y que se encendieran para la ocasión los reflectores hacia aquel punto para dar luz a la villa. La fiesta acabó siendo muy animada, pues además de los paisanos, vinieron gentes de Santiago e incluso de Ferrol. A una hora prudencial la oficialidad del *Cisneros* abandonó la celebración para descansar, pues se había programado que fuera aquel el primero en zarpar a primera hora de la mañana.

A pesar de que se había previsto que el crucero aparejara a las 0600 horas,

(1) La prensa de la época señaló que fueron 522 y 532 los miembros de la dotación que fueron recogidos. Además, que sepamos, el teniente de navío Pedro Cardona Prieto, con licencia reglamentaria, no se encontraba a bordo a pesar de formar parte de su oficialidad.

(2) Los guardias marinas eran: Manuel Vegas, Alejandro Vinoes, Gustavo Ferias y Tomás Pizarro. La mujer del comandante, de nacionalidad británica, era Edith Moud Bouch.

el retraso de varios miembros de su dotación hizo que la salida se verificara una hora más tarde, bajo unas condiciones meteorológicas excelentes, con tiempo claro y mar «como un plato», pero con bajamar escorada.

En el momento de la colisión, alrededor de las 0800 del 28 de octubre, el buque navegaba a 10 nudos en demanda de Finisterre, y en el puente se encontraban el comandante Manuel Díaz Iglesias, el tercer comandante Manuel Andújar y el oficial ayudante de derrota Juan José Cebreriro y San Juan (3). Debido bien al impacto o a que tras él se ordenó «todo a la banda», el buque cambió de manera brusca su rumbo.

Con lógica celeridad, el comandante ordenó parar y mandó a su tercer comandante que bajara a la sala de máquinas para evaluar los daños. Una vez allí, se encontró con un espectáculo dantesco: maquinistas y fogoneros, algunos de ellos heridos, intentaban moverse de manera torpe con el agua hasta la cintura. Arengó a todos ellos para que antes de buscar la salvación apagaran los hornos y abrieran las válvulas de seguridad para así lograr que quedaran vacías las calderas, evitando que estas hicieran explosión, cosa que con algo de fortuna y muchos esfuerzos se consiguió. Mientras, en el puente, el oficial de derrota sufría un síncope y tuvo que ser asistido por su ayudante, el alférez de navío Reula.

Al poco hizo aparición el segundo comandante, Augusto Miranda y Godoy, que cuando se produjo el choque se encontraba en su camarote, y que rápidamente se dirigió a la sala de máquinas, donde comprobó la existencia de una importante vía de agua. Tras informar a su comandante de la situación, le aconsejaría, en base al tiempo que duró la trepidación y el andar que llevaba el buque que habría producido una larga desgarradura en su casco, ordenar sin demora el abandono del buque, decisión que Díaz Iglesias tomó sin convocar a la junta de oficiales. El acertado juicio de Miranda quedó manifiesto ante la llegada de Andújar poco después, que refrendó lo imposible de contener la inundación.

Para llamar la atención de los buques próximos, se ordenó amorronar la bandera y disparar a intervalos regulares una serie de cañonazos por medio de una de las piezas de tiro rápido.

El buque al parecer (pues en la causa abierta al efecto y como veremos a continuación no se determinan con exactitud estos extremos) permaneció a flote entre media hora y 45 minutos y, justo al poco de quedar abandonado, se hundió.

Los botes donde se encontraban los naufragos fueron pronto remolcados a tierra por varios vapores. No hubo que lamentar ninguna víctima, tan solo

(3) Según el ministro de Marina. Véase el Diario de las Sesiones de Cortes (Senado) del miércoles 8 de noviembre de 1905, p. 177.

cuatro (4) miembros de su dotación resultaron heridos de distinta consideración. Aunque desde un primer momento varios compañeros de profesión e incluso el mismísimo ministro de Marina (5) intentaron justificar el hundimiento del crucero, aduciendo que se había producido por una roca de punta no marcada en las cartas (6) (en especial, el por entonces teniente de navío Pedro M.^a Cardona Prieto, su defensor durante el juicio), hechos tan insólitos como que, a pesar de que la evacuación se hizo con relativa calma y tranquilidad, no se recogiera el cuaderno de bitácora hicieron que el tribunal, en su sentencia de 25 de enero de 1906, condenara a su comandante a un año de empleo y sueldo por el delito de impericia, debido a que no se podía saber el lugar exacto del siniestro y en atención al salvamento de sus hombres, si bien apuntaba como causa más probable del naufragio no haber dado el suficiente resguardo a la restinga de los bajos Meixidos.

Lugar y causa del naufragio

Estos son los dos aspectos que consideramos más importantes de todos, pues durante los días posteriores fuentes oficiales filtraron a la publicación afecta a la Armada *Vida Marítima* (7) el lugar exacto de su hundimiento en latitud 42° 45' N, longitud 9° 14' 20" O. Esta situación dista aproximadamente una milla de los peligrosos bajos de Meixidos (42° 46' N, 9° 12' O).

En la primera quincena de septiembre de 2006, los buceadores Jesús Villalba y Jose M. Silva localizaron (8) el pecio muy cerca de las coordenadas señaladas. Según el testimonio que nos transmitieron en persona:

«El barco se encuentra totalmente deshecho aunque conserva la línea y se

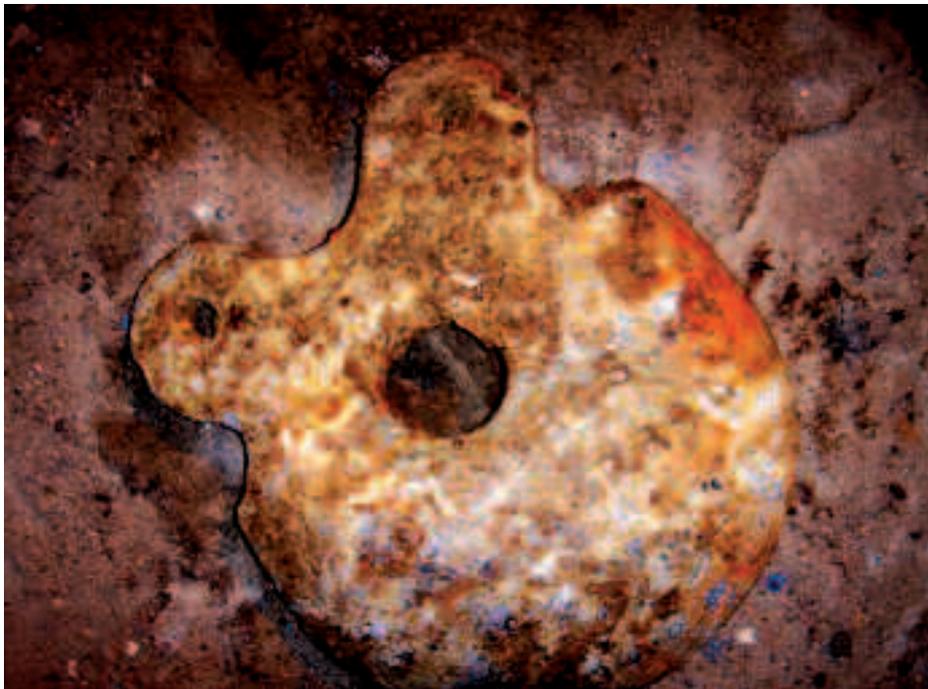
(4) Marinero de 1.^a Jesús Fernández, fogonero de 1.^a Constantino Suárez y los soldados de Infantería de Marina José Peña y José Carbón.

(5) Para ello adujo que las cartas estaban realizadas por Tofiño, por mucho que se rectificaran en 1830.

(6) También durante el juicio, el alférez de navío Domínguez, que relató que de orden del comandante sondó el lugar donde aún permanecía a flote su buque, instantes antes de su hundimiento afirmó que en aquel lugar había 26 metros de sonda. Como hemos visto, este joven oficial de manera burda quiso confundir al jurado intercambiando las cifras de la profundidad obtenida, que debió de ser de 62 metros, que es lo que en realidad muy probablemente hay. También en la prensa, un distinguido oficial defendió la tesis del bajo desconocido, utilizando el seudónimo de *Prawn*.

(7) *Vida Marítima*, núm. 139 de 10 de noviembre de 1905, p. 613.

(8) El barco está identificado gracias al escapulario de uno de los buzos que se localizó en una de las primeras inmersiones; en él, como se puede apreciar en la foto que reproducimos, se puede leer: «Cisneros Ferrol».



Escapulario de un buzo. Se puede leer: «Cisneros Ferrol». (Foto: J. Villalba y J. M. Silva).

pueden ir identificando sus distintas partes y toda su artillería, siendo la profundidad entre los 60 y 70 metros...»

Señalamos esto porque su comandante durante el Consejo de Guerra afirmó que tanto él como su ayudante de derrota realizaron las marcaciones correctas para salvar dicho obstáculo, y que el casco del buque debió de chocar con un bajo no señalado en las cartas náuticas. Además afirmó que el crucero como mucho pudo recorrer tras el impacto doscientos o trescientos metros (9).

(9) Esto es imposible, pues el buque iba, como hemos indicado, a una velocidad de 10 nudos, es decir, teniendo en cuenta su desplazamiento, cinco metros por segundo, por lo que, debido a la distancia en que se encontraba, a una milla de los Meixidos, el buque navegó tras el impacto no menos de seis minutos gracias a su arrancada. Algunos naufragos declararon que continuó navegando unos diez minutos, cosa bastante probable al ir perdiendo velocidad hasta su total parada.

Abundando y exagerando esta falsa versión, el comandante de la División Naval de Instrucción, y a pesar de las infructuosas pesquisas (10) que se realizaron a bordo de los cañoneros *Marqués de la Victoria* y *Vasco Núñez de Balboa* para localizar el bajo, llegaría a afirmar en la carta oficial número 1.084 dirigida al ministro de Marina el 2 de noviembre, es decir, cuatro días después del suceso, que:

«Puedo casi asegurar que el Cisneros chocó con una piedra de las llamadas de aguja, no situada en la carta, distante a dos millas largas al W de los bajos Meixidos, y con referencia a noticias de pescadores deduzco, que este bajo al que sólo da la carta y derrotero una milla de extensión, alcanza más de tres; que la piedra motivo del choque está de ordinario a una profundidad de 6,5 metros del agua...»

Si se consultan las cartas actuales, en un radio de dos millas al oeste de los Meixidos, se puede comprobar que no solo no existe obstáculo alguno para la navegación, sino que la zona de naufragio tiene una profundidad importante (11). Respecto al lugar donde se produjo el impacto, es muy significativo que el ayudante de Marina de Muros, a las pocas horas del siniestro informara por telegrama de que el buque se había perdido en los Meixidos; aunque horas después «rectificara» y señalara que en realidad se hundió a dos millas al oeste de los bajos.

El marinero Domingo González en su carta, aunque transcribe mal la palabra «Meixide» (Meixidos), no duda en señalar a aquellos bajos como la causa del hundimiento de su buque, por lo que, al no ser natural de Muros, debió de recoger la opinión de sus inmediatos superiores o de otros testigos del siniestro. Versión que coincide con lo publicado por la prensa de la época (12), que relató cómo un marinero natural de aquella localidad (13), al ver la peligrosa derrota del crucero, intentó avisar al oficial ayudante de la derrota, que no le hizo el menor caso. También algunos periódicos apuntaron (14) el hecho de

(10) Recordar que un buzo en la época solo podía bajar entre 30 y 35 metros.

(11) Durante el juicio, y también el ministro de Marina en una contestación parlamentaria (*op. cit.*), sostuvo que las cartas utilizadas eran las que levantó Tofiño a finales del XVIII (1786). Si bien es cierto que en los barcos del siglo XX figuraban aquellas, eran en su versión corregida y puesta al día por las comisiones hidrográficas posteriores; a saber, la de 1832, julio de 1846, 1872 y la última de 1904.

(12) Cuarta edición del diario *ABC* de 28 de octubre de 1905. También se hicieron eco de la noticia *El Liberal* y *La Época*, por citar algunos de ellos.

(13) El marinero José Yáñez afirmó que su compañero Antonio Núñez advirtió al comandante del peligro que corría el buque con el rumbo que tenía, y que por ello ordenó su arresto, lo cual fue publicado por el diario *La Época* en su edición de 20 de diciembre de ese año.

(14) *La Vanguardia* del jueves 2 de noviembre; *La Época* del miércoles de 20 de diciembre.



Marinero Domingo González Velázquez.
(Colección: D. Quevedo Carmona).

que varios pescadores quisieron avisar a la dotación del buque del peligroso rumbo que tomaba, y para ello agitaron desde sus botes con energía sus boinas y chaquetas, gesto que fue interpretado desde el crucero como efusivas muestras de despedida.

A la vista de todos estos indicios y pruebas, podemos asegurar que el barco o bien pasó por encima o bien chocó por una de sus bandas (15) con una laja que le desgarró su obra viva de proa a popa a lo largo de unos 50 metros, lo que produjo, aparte de una inundación simultánea de la mayoría de sus compartimentos estancos, una variación (intencionada o no) radical de su rumbo, lo que hizo que gracias a la arrancada que llevaba recorriera el espacio entre estos bajos y el lugar donde yace.

Hora del naufragio

Es quizás uno de los aspectos que tanto en la documentación oficial como en las fuentes secundarias suscita mayores dudas.

(15) Probablemente el choque afectó a la banda de babor, pues según los testigos el buque se hundió de proa, lo que hizo levantar la popa pero inclinándose a esa banda.

La prensa de la época señala en este punto que fue poco antes de las nueve; mientras que en la sumaria del naufragio, y en base a la mayoría de las declaraciones que en este sentido hicieron varios miembros de la dotación, todos coinciden en que fue pasadas las 0800, en una horquilla de tiempo que iba de las 0805 horas a 0830 horas. Es muy curioso e inexplicable este hecho, pues si bien es lógico que los distintos relojes de a bordo no marcharan al unísono, y que los tripulantes atendiendo a otras prioridades no se fijaran en la hora exacta del suceso, es poco creíble un desfase de casi treinta minutos que se da entre los distintos testimonios.

Lo novedoso de la descripción de los hechos de nuestro marinero protagonista es que señala las 0750 horas, siendo muy preciso en este extremo, lo que por lo menos da que pensar.

El momento exacto en el que el comandante ordenó el desalojo del buque

Este aspecto del naufragio es uno de los menos aclarados en la documentación oficial. De hecho ninguno de los testigos a los que se tomó declaración



Secuencia del hundimiento del *Cisneros*. (*El Correo Gallego*).

pudo fijar la hora exacta de tan trascendental decisión. Se puede entender que ante la gravedad de la situación tanto el comandante como el segundo y el tercero no estuvieran atentos al reloj, como hemos dicho antes, pero que ninguno de los oficiales se fijara en este dato se nos antoja harto difícil.

Según el diario *El Imparcial* del día 30 de octubre, tomando las declaraciones de varios naufragos, fue a las 0815 horas cuando comenzó el desalojo del buque.

De nuevo el manuscrito del marinero Domingo González toma especial protagonismo, pues como hemos visto señala las 0825 horas, tiempo que estimamos muy lógico tanto para la llegada de las noticias de la avería y la toma de decisión, y, como veremos un poco más adelante, para determinar el tiempo que se tardó en abandonar el buque.

¿Cuánto tiempo permaneció el buque a flote desde que se produjo la colisión?

Su comandante afirmó en el juicio que en aquellas circunstancias no tuvo conciencia del tiempo, pero tras contrastar este aspecto con algunos de sus oficiales afirmó que fue un cuarto de hora. Esto es del todo ridículo, pues era materialmente imposible que se tardara tan poco tiempo en realizar la maniobra de echar los botes de agua y el embarque en ellos del casi medio millar de hombres que integraban la dotación.

El tercer comandante, aunque adujo que el acontecimiento no se prestaba a sacar el reloj, estimó que no debieron de pasar como mucho los 20 minutos. El alférez de navío Moreu en su declaración subió a 35 minutos. Varios testigos oculares del suceso señalaron que fueron 45 los minutos que estuvo a flote el barco, muy aproximado a lo que en su escrito señala el marinero Domingo González, que señala que fueron 55 desde el choque hasta que todo el mundo estuvo embarcado en los botes, si bien el tiempo total ascendería, si nos ceñimos a la pregunta de este epígrafe en cuestión, a una hora y diez minutos.

La hora a la que se hundió el buque

El comandante, su segundo y su tercero en sus respectivas declaraciones afirmaron que desde el desalojo del buque hasta su hundimiento mediaron tan solo dos minutos, pero no se señala por ninguno la hora exacta en que desapareció el buque. Y es aquí donde de nuevo el testimonio del marinero vuelve a aclararnos esta importante cuestión, pues señala las 0900 horas.



Secuencia del hundimiento del *Cisneros*. (*El Correo Gallego*).

A modo de conclusión

El naufragio del *Cisneros* supuso, de cara a la sociedad, una gran presión para la Armada, al estar muy reciente aún el desastre del 98 y el recuerdo de los calamitosos resultados de los combates de Cavite y Santiago. Era muy difícil pues que, ante un público tan crítico, se pudiera justificar el hundimiento de un buque nuevo en unas condiciones meteorológicas excepcionalmente buenas. Solo así se explica el empeñamiento de descargar la responsabilidad de su comandante en el suceso, imaginar un bajo inexistente y resaltar su brillantísima, hasta aquella fecha, hoja de servicios. Aunque tras el suceso hubo algunos periódicos que cuestionaron esta versión de los hechos, aquellas voces críticas se acallaron tras la promulgación de la ley conocida como de «Jurisdicciones» (16), que recordemos nació como reacción ante los famosos

(16) Publicada en *La Gaceta de Madrid* de 24 de abril de 1906, núm. 317. Estuvo vigente hasta el 19 de abril de 1931, fecha en la que se publicó en el citado diario oficial su derogación.

hechos del ¡*Cu-Cut!* (17) y que ponía bajo jurisdicción militar las ofensas orales o escritas a la nación o a sus Fuerzas Armadas (18).

No obstante, esto no libraría de su responsabilidad a Manuel Díaz Iglesias, pues, como ya apuntamos, el Consejo de Guerra le condenaría por un delito de impericia y, luego de cumplir con la pena de un año de suspensión de empleo y sueldo, sería destinado al Instituto Hidrográfico, donde se le encomendó la tarea de revisar el código de señales, hasta que pasó a la reserva reglamentaria en abril de 1910. Moriría con el grado de contralmirante el 9 de noviembre de 1917 a los 69 años de edad en su domicilio de Madrid, sito en la calle de Alcalá número 140.

BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: «D. Manuel Díaz Iglesias: luces y sombras de un marino». REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuaderno de agosto-septiembre 2003.
— *El crucero acorazado* Cardenal Cisneros. La Espada y la Pluma. Madrid, 2004.
- CARDONA Y PRIETO, Pedro: «El naufragio del crucero *Cardenal Jiménez de Cisneros*. Defensa ante el Consejo de Guerra de Generales del comandante de dicho buque. D. Manuel Díaz Iglesias por D. Pedro Cardona y Prieto teniente de navío». *El Correo Gallego*. Ferrol, 1906.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El crucero en la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán. Madrid, 1993.
- MAR, Ramón de la: *Los naufragios del Cardenal Cisneros, España y Blas de Lezo, explicados técnica y claramente*. Conferencia leída en el Salón del Hotel Cariton de Bilbao en la noche del 3 de agosto de 1932.
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando: *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán. Madrid, 1984.
- PAZOS PÉREZ, Lino J: *Naufragios en las Rías Bajas*. Pontevedra. 2007.
- Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán».
Buques. Historiales. Leg. núm. 2580/16.
Expedientes Personales. Cuerpo General.
Boletín Oficial del Ministerio de Marina.
Compilación Legislativa de la Armada.
Diario de las Sesiones de Cortes (Senado). Sesión del miércoles de 8 de noviembre de 1905.
Gaceta de Madrid.
Blanco y Negro.
El Correo Gallego.
La Ilustración Española y Americana.
Nuevo Mundo.
Vida Marítima.

(17) Esta publicación satírica publicaba chistes, sangrientos muchas veces contra la Marina y el Ejército, y aunque antes de la norma eran procesados si eran muy subidos de todo, el sistema judicial de entonces absolvía casi siempre a los procesados. La situación se hizo insostenible cuando vio la luz la caricatura antimilitarista realizada por Joan Junceda, lo que provocó el asalto de un grupo de oficiales del Ejército a la redacción de la revista.

(18) Varios de sus artículos suponían un recorte de las libertades públicas, entre ellas la libertad de expresión.

ANEXO
SENTENCIA

Ministerio de Marina
Dirección del Personal
Negociado 1.º

El Capitán General del Departamento de Ferrol con oficio de fecha 1.º de septiembre corriente, remite testimonio de la causa instruida por pérdida del crucero *Cardenal Cisneros* en el que aparece la SENTENCIA siguiente:

En Ferrol a 25 de Enero de 1906. El Consejo de Guerra de Oficiales Generales reunido para ver y fallar la causa instruida contra el capitán de navío Don Manuel Díaz Iglesias con motivo del naufragio del crucero Cardenal Cisneros del que era Comandante, el 28 de octubre último, considerando que si bien en el proceso se carece de concluyente prueba del reconocimiento del lugar donde ocurrió el siniestro y del que actualmente se encuentra el buque, como así mismo que no existe el cuaderno de bitácora donde deberán constar cuando se hicieron las últimas correcciones de la aguja y los datos oficiales de la navegación hasta el momento del choquea precia, sin embargo que de la prueba aportada se desprende que no se ha dado prudente resguardo a la restringa de los bajos Meixidos; por lo cual declara que dicho Don Manuel Díaz ha cometido el acto punible que prevé y pena el artº 198 del Código Penal de la Marina de Guerra y en su atención y teniendo a la vez en cuenta los motivos que concurren en el interesado y muy especialmente el que representa el salvamento de la tripulación de su buque, le condena a una pena de un año de suspensión de empleo con la accesoria determinada el artº 53 del mismo código= Todo con arreglo a los artículos antes citados y a los 1, párrafo 3º 20-22-37-183 y demás de general aplicación de dicho cuerpo general= Enrique Sostoa y Ordóñez etc... siguen las firmas.

A NUESTROS COLABORADORES

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

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

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

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

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

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

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

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

SEGURIDAD, DEFENSA EUROPEA Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Fernando LISTA BLANCO



Una reflexión



El comportamiento ante las situaciones de crisis y los resultados en los últimos acontecimientos de nuestro entorno en cuanto a la respuesta y gestión de estas en las fronteras europeas y más allá apuntan al menos a la necesidad de plantearse una reflexión sobre la eficacia de las organizaciones encargadas de las cuestiones de seguridad y defensa.

Lo propio es hacerlo desde la perspectiva de un ciudadano europeo.

Se debate copiosamente sobre las organizaciones internacionales, su eficacia, los recursos empleados, sus dimensiones. ¿Para qué sirven realmente las organizaciones de seguridad y defensa, la OTAN, la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) en la UE?

Si no existiesen, probablemente habría que inventarlas, pero no es razón suficiente. La percepción muestra grandes burocracias cuya eficacia al menos es cuestionable, y más en tiempos de restricciones presupuestarias.

Por otra parte, en el momento presente, esa escasez de recursos hace que se tienda a olvidar la importancia de la seguridad en beneficio de otras prioridades, y esto no es prudente. Es arriesgado abandonar la seguridad por la crisis.

Quizá simplemente es que los mecanismos no se utilizan correctamente por las propias limitaciones políticas de sus miembros, atrapados en sus incoherencias. ¿Cómo se puede mejorar?

El enfoque de esta discusión debe ser el de los europeos, el de la Europa occidental. Ciudadanos de países que en la mayoría de los casos pertenecen a la OTAN y a la UE. Personas que, conviviendo en el mismo continente, tienen historias, tradiciones y lenguas muy diferentes, incluso cuentas pendientes, pero que creen en una idea colectiva de seguridad.

Algunos tienen también la impresión de que algo hay que cambiar para ocupar el puesto que se piensa corresponde a la vieja y civilizada Europa.

Hay unas premisas diáfanas: los Estados son soberanos y toman decisiones en el seno de ambas organizaciones; los medios y capacidades son prácticamente los mismos, pero los socios no lo son.

Desde luego la realidad es altamente compleja en el plano económico, interconectada y tozuda.

El equilibrio entre ser prudentes y hacer algo que mejore es dilema clásico del ser humano, pero también de la sociedad. Lo que hay ahora no funciona muy bien, ¿cómo cambiar la situación sin debilitarnos? Un toque de prudencia: alcanzar un acuerdo es fundamental, no vaya a ser el remedio peor que la enfermedad.

Análisis

Las cuestiones de seguridad y defensa parece que han pasado ahora a un segundo plano. En el centro del panorama europeo está la crisis económica y su salida, que capitaliza casi todas las energías nacionales.

Además para añadir dificultades o enturbiar el problema, hay demasiados factores externos, elecciones en algunos países, algunas agendas apretadas y otras menos, presiones internacionales de economías emergentes que buscan consolidarse en las luchas de poder, y en los Estados Unidos, incógnitas tras la reelección. Allí fue donde se gestó la crisis económica y por su papel de potencia mundial, líder de Occidente, y su potencial global, sus actos siempre repercuten en Europa.

¿Es momento para plantearse qué hacer con los recursos que se gastan en organizaciones de seguridad y defensa? ¿Qué nos diría una hipotética auditoría sobre la eficacia de los sistemas de seguridad actuales? ¿Vamos de verdad a ponernos manos a la obra para afrontar las lecciones identificadas de las gestiones de crisis? A pesar de la crisis económica, repito, no conviene olvidarse de la seguridad, porque luego se acuerda uno de Santa Bárbara cuando truena.

La Unión es el símbolo, sueño o realidad que más representa a Europa, unos valores compartidos geográficamente en el continente al que pertenecemos. Detrás de los acontecimientos posteriores a la Segunda Guerra Mundial, y después del camino iniciado con la Comunidad Económica del Carbón y del Acero, llegamos al Tratado de Lisboa de 2009. La Unión la componen 27 Estados miembros y algunos países candidatos. Hay que reconocer que no hay una idea clara ni consenso sobre la idea política de Europa, sobre lo que se quiere hacer con ella. Pudiera ser que existiese ese «acuerdo» de conseguir ser una potencia económica, pero, ¿lo es realmente?, ¿es suficiente?

Eso sí, todo el mundo quiere, al menos, mantener el nivel de bienestar, nunca perder, conservar el estatus, a nivel individual y colectivo.

Estábamos muy cómodos cuando llegó la crisis que afecta al bolsillo del ciudadano. ¿Y cómo se salvaguarda nuestra seguridad? ¿Cuál es el precio a pagar?

La Unión tiene una Política Común de Seguridad y Defensa, pero en muchas ocasiones adolece de voluntad política, no tiene las capacidades y probablemente en esta época no dispone de los recursos necesarios para ser un todo único. ¿Es Europa capaz de asegurar sus intereses sin los Estados Unidos?

En este juego no está sola y ya hay otros actores, pero el papel de los norteamericanos ha sido vital.

Después del final de la Segunda Guerra Mundial, las cuestiones de seguridad y defensa eran esencialmente cuestiones OTAN, en tanto organización enfocada básicamente a la defensa mutua de sus integrantes, en virtud al Artículo 5 de su Tratado. Ciertamente existía la Unión Europea Occidental (UEO), *dormant* durante muchos años, y luego algo despierta, pero realmente su papel era más bien simbólico. Eran iniciativas que preocuparon a los aliados y al vínculo trasatlántico, a veces demasiado.

El mayor peso del esfuerzo lo llevaba Estados Unidos con sus acciones en Europa, sus políticas en la OTAN, despliegues a nivel individual o bilateral, y las estrategias y conceptos estratégicos venían de Washington o nada se hacía sin el visto bueno de Washington, que es lo mismo. El enemigo era el comunismo, la URSS, el Pacto de Varsovia. Estados Unidos invertía generosamente por su seguridad en Europa, obteniendo sus réditos, y la experiencia 1939-45 planeaba muy cerca.

Europa dividida en dos bloques. Las naciones gastaban en su seguridad, pero los Estados Unidos mucho más. Todo el mundo parecía al menos felizmente resignado con su suerte. Ese modelo de equilibrio inestable, pero estable, funcionó, el miedo puso cordura. Hubo disuasión eficaz.

Al final, la URSS desapareció y el Pacto de Varsovia también. Europa acogió de nuevo a muchas naciones que fueron parte del otro lado del Telón de Acero. En 1989 con la reunificación de Alemania empezó a configurarse un mapa europeo con las fronteras previas a la última gran catástrofe. Se progresó mucho económica y socialmente. Europa fue ejemplo y atractivo para el resto del mundo.

La Unión Europea se ensanchó hasta llegar a 27, con candidatos a sus puertas, muchos alicientes, los logros de una moneda única, la libre circulación y todo lo que se ha avanzado en construcción europea. Y cuando mejor parecían estar las cosas, llega una gran crisis económica. Ahora que el totalitarismo comunista ha desaparecido, como un mal sueño, parecemos más perdidos que antes, victoriosos, pero desconcertados.

Sin embargo, los problemas de seguridad y defensa, las amenazas, los



Escudo de la OTAN.

retos, todo ello continúa, con matices. Los intereses, la necesidad de gastar e invertir en seguridad, de ser *comprehensive*, etc. Pero ¿cuáles son realmente las opciones para progresar en seguridad y defensa?

Se me antojan tres posibles alternativas.

La situación actual

Primero hay una opción, que es políticamente correcta, la del continuismo, para no enfadar ni alterar a nadie, la prudente. Sobre todo porque cada vez que se habla del «vínculo trasatlántico» todo se convulsiona. Seguir como estamos.

La OTAN es la organización occidental de referencia en el mundo. No hay nada mejor ni de nivel parecido, tampoco a ninguna organización se le han dedicado tantos recursos. Su némesis desapareció con el Pacto de Varsovia y la URSS, como un azucarillo en una taza de café, no sin muchos esfuerzos, muchos años, toda una guerra fría. ¿Pero ha evolucionado realmente la OTAN?, o ¿por el contrario es fruto de su nacimiento y está inadaptada a los tiempos actuales?, ¿es un binomio eficacia-coste positivo el gasto que conlleva y necesaria su magna estructura? Si desaparece, ¿quién carga con la defensa colectiva? La OTAN está encorsetada por sus orígenes. Fuera de las situaciones del Artículo 5, pasa de ser un bloque monolítico a una *Coalition of the willing*, con todas sus limitaciones o debilidades, y parece más bien una «coalición de lo que se puede acordar». ¿Se puede seguir funcionando en *coalitions of the willing*?

La UE ha ido ocupando espacios en cuestiones de seguridad y defensa, más que por complementar la idea de tener una política común, por el deseo de cuajar la idea económica en una voz, por la coherencia de ser potencia al nivel que sugieren las grandes cifras de los Estados miembros de la Unión. No parece que se haya conseguido.

Esto significa tener dos organizaciones que podrían dedicarse casi a lo mismo en cuestiones de seguridad y defensa: la OTAN y la UE en su versión PCSD. Los miembros no son los mismos, sin embargo. Es cierto que existe lo que los norteamericanos llamaban las tres «D»; *decoupling*, *duplication* y *discrimination*. El hecho de tener países diferentes es de por sí un obstáculo, y algunos, con disputas territoriales, convierten los acuerdos en quimeras.

Para los Estados Unidos su postura es muy clara, hay una historia pasada y unos intereses actuales y futuros y, como cualquier país, lo primero son sus intereses. Si los Estados Unidos no abandonan Europa a su suerte y miran solo al Pacífico/China (cosa harto complicada, ya que sobre todo Oriente Medio/Israel y la vigilancia de Rusia están de este lado), no entienden por qué la OTAN no va a seguir como hasta ahora y creen que si los europeos quieren tener otras aspiraciones han de gastar más dinero.

Las llamadas «capacidades», que al final son recursos, resultan imprescindibles y Europa no gasta lo suficiente para tenerlas. Los Estados Unidos han cubierto siempre los *gaps*. En la OTAN el gran socio, que es Estados Unidos y su potencial, no tiene igual en la UE.

En lo que se refiere a la contribución nacional de capacidades, son prácticamente idénticas en OTAN y UE. Los países las ofrecen o las ponen a disposición; que se utilicen es otra cuestión. La OTAN tiene además una estructura militar permanente, aunque no el carácter intrínsecamente *comprehensive* que tiene la UE, al ser esta mucho más que una organización de seguridad.

La Estrategia Europea de Seguridad (2003/2008) establece un nivel de ambición que generalmente no se corresponde con la voluntad política global de los Estados miembros para tomar decisiones y poner capacidades y recursos al servicio de objetivos comunes. Hay más de aproximación teórica de cara a la galería que de compromiso serio.

A nivel UE se vende el Tratado de Lisboa (2009), la creación de la figura del presidente del Consejo, de la alta representante y el Servicio Europeo de Acción Exterior como la fórmula para solucionar los problemas, tener una voz común y ser más eficaces. Está por ver.

Parece más bien como si se acordasen textos y hubiese acuerdos que son interpretados de forma diversa, porque en verdad no hay acuerdos. Como si los políticos entrasen en una dinámica de frases grandilocuentes que no



Pacto de Varsovia.

responden a la realidad. Los dos extremos del espectro eran hasta hace poco Francia, por un lado, europeísta y fuera de la estructura permanente de la OTAN, y el Reino Unido, euroescéptico y siempre con el freno de mano puesto para que Europa no se fuese por un recorrido que ven con mucha pendiente y al cual no quieren verse arrastrados.

Los británicos están en Europa, pero creen en ella a su manera. Quieren saber lo que se cuece y controlar y monitorizar la situación para evitar males mayores. Mientras, Francia vuelve al seno de la OTAN.

Hoy en día es difícil, en medio de la crisis económica, mantener un grado de actividad y compromiso en ambas organizaciones cuando los recursos son escasos. El fantasma de la duplicidad tiene más presencia que nunca.

El resto de las naciones mantienen posturas que pivotan alrededor, matizadas a lo largo de los últimos años. Hay fidelidades tradicionales, lazos geográficos, históricos y culturales, elecciones periódicas, escándalos y política; sobre todo está la crisis económica y el papel de Alemania, pero en cuestiones de seguridad y defensa los polos en Europa han sido Francia y Reino Unido, con la sombra de los Estados Unidos muy alargada. Así convivimos.

La posición británica

Es la segunda aproximación. Hay otra vía que en realidad viene a ser la política que aplica una nación, el Reino Unido, que juega un papel fundamental en este entramado por su pasado, sus lazos especiales con los Estados Unidos, su aislamiento y además porque en Europa casi todo se hace en su idioma.

Aceptemos académicamente la posición británica. Al menos lo que entiendo como postura británica que lleva a una división de funciones entre la OTAN y la UE. Herramientas que tienen usos diferentes.

Su visión global es sencilla. La UE tiene que crear estabilidad, gestionar las crisis cuando ocurran y responder a los conflictos. Los valores que se defienden son comunes; los intereses, solo algunos. La UE tiene un gran espectro de herramientas militares, políticas, económicas y diplomáticas que pueden usarse; por tanto, lo que se necesita son políticas que permitan a los Estados miembros, que tienen capacidades militares y civiles, actuar unidos para lograr un objetivo común. Perfecto, probablemente todos los Estados miembros comparten esta exposición.

Pero los británicos también se consideran muy miembros de la Alianza Atlántica. Tienen en general el apoyo de los EE. UU. en la OTAN, y en la UE van a controlar el nivel de ambición. Y la OTAN permanece como la primera alianza defensiva según la estimación británica. Es la herramienta correcta para intervenir en ambientes conflictivos de alta intensidad.

El papel de la PCSD es muy valioso y complementario según su criterio. A veces la UE puede llegar donde es difícil para otros hacerlo (creando estabilidad en los Balcanes, Georgia, Indonesia, la misión de policía de la UE en Afganistán, los esfuerzos en la lucha contra la piratería en el Cuerno de África, protección del programa de ayuda de alimentos mundial, etc...). Es decir, sus condiciones son claras para definir qué puede hacer o hasta dónde se puede llegar en una misión de la Unión.

Opinan que las acciones PCSD tienen que ser «más inteligentes», con un planeamiento integral (los medios obviamente no son los mismos en la OTAN que en la UE), utilizando herramientas civiles y militares, con objetivos claros, beneficios bien definidos y una estrategia de salida nítida que reporte créditos a las inversiones de las naciones. Y por supuesto, aprender de las lecciones identificadas, no aprendidas, del pasado. Pero más claramente la postura es: la OTAN es prioritaria, una misión PCSD se realizará si la Alianza decide no actuar. Por supuesto añaden que hay que continuar haciendo todos los esfuerzos para mejorar la cooperación, coordinación y coherencia entre la OTAN y la UE. Para ser eficaces ambas organizaciones trabajando juntas tienen que complementarse.

Es una postura muy lógica desde el punto de vista británico, compartida por algunos, y está muy bien, tiene su coherencia, pero ¿piensa así el resto de los Estados miembros de la UE, lo aceptan como inevitable?, ¿dónde se queda la autonomía de la UE, la libertad de maniobra, el nivel de ambición, cuál es la idea de Europa?

Se puede aceptar una división de tareas, la OTAN hace unas cosas y la UE otras. Las capacidades, que al fin y al cabo las proporcionan las naciones en ambas organizaciones, se enfocan a esta delimitación de funciones. Solo hay que explicar a la opinión pública que hasta ahí es donde Europa es capaz de llegar.

La tercera vía

Si se abandona la situación actual y no se acepta el «pragmatismo» (intereses) británico, solo queda dar un paso adelante y asumir las obligaciones, gastos, responsabilidades de una Europa que quiere tener realmente una voz en el mundo actual. ¿Es esto posible?, ¿lo es sin el Reino Unido y otros quizá?

Los Estados miembros que quieran que Europa ejerza las responsabilidades del nivel de ambición que se expresa en sus documentos tienen que dar un paso al frente y decidir cómo solucionar el problema de la duplicidad con la OTAN. Aquellos que no participen de esa idea de autonomía europea pueden negociar otro tipo de acuerdo.

El historial de intervenciones OTAN (Balcanes y Afganistán principalmente) son misiones de mayor envergadura/tiempo que aquellas bajo liderazgo de

la UE (Bosnia, Chad, Congo, etc.). Los Estados Unidos lideraron las de la OTAN, y claramente Francia abogaba por su protagonismo en las de la UE. Libia es quizá un buen ejemplo de la falta de coherencia en ambas organizaciones.

Conclusiones

Tiene que producirse una manifestación nítida sobre el papel que puede jugar la UE en seguridad y defensa. Los Estados miembros, en su cooperación y colaboración con la OTAN, deben decidir si asumen las obligaciones de una organización que quiere tener un papel principal o rendirse a la evidencia de que la OTAN tiene esas funciones. La escasez de recursos, la necesidad de evitar duplicidades y la falta de acuerdos pueden obligar a esperar tiempos mejores. Europa sería más fuerte como idea si aclarase estos términos.



UN FRUCTÍFERO ENCUENTRO

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



Introducción



E cumplió en el año 2011 el 125 aniversario del primer reconocimiento oficial a la calidad del trabajo artístico del marino y pintor marinista Rafael Monleón. Precisamente, en julio de aquel año 1886, ya en posesión de la Cruz del Mérito Naval concedida por su manifiesta entrega a la pintura náutica y calidad de su obra, Monleón iniciaba un periplo por puertos y arsenales de Francia, Inglaterra y Alemania, comisionado por el entonces director del Museo Naval de Madrid, con el fin de tomar apuntes y elaborar bocetos que después plasmaría en cuadros mostrando los

buques e instalaciones de las modernas marinas europeas. Es, por consiguiente, el feliz encuentro del pintor valenciano con el Museo Naval lo que daría origen a una fructífera y prolongada simbiosis artístico-histórica.

Monleón es un obligado referente para todo aquel que gusta de pintar la mar y los barcos (de los que por cierto existe una abultada nómina en nuestra institución, alumbrada con ejemplar constancia en las páginas de esta REVISTA GENERAL DE MARINA por el marino y excelente pintor Rafael Estrada). En los óleos, acuarelas o aguafuertes de Monleón palpita el profesional de la mar (estudió en la Escuela de Náutica de Valencia y navegó como alumno por el mar del Norte) y el artista. Así se explica la pulcritud de sus cuadros, sea un simple bojeo de la costa, acciones navales, tempestades y naufragios, etc. El pintor y marino, expresaba con su lápiz o pinceles cuanto había visto, vivido o estudiado, muy en particular lo concerniente a la arqueología naval.

Algo digno de continuar

El bagaje científico-náutico que Monleón ha legado en sus cuadros y dibujos a estudiosos o simples aficionados al tema de la mar y de los barcos es

sencillamente ejemplar. Sin embargo, me temo que la cuestión no está tan clara en nuestra época, quizá porque, a Dios gracias, ya «no se estilan» aquellos hechos de armas navales que hasta el siglo XIX inclusive inspiraron a los pintores marinistas bien conocidas composiciones, entre ellos a nuestro protagonista. Pero el tiempo pasará y siempre habrá mujeres y hombres amantes del arte y de la mar. Para ellos, aun con temas más «domésticos», los marinistas o «barquistas» (A. Landín) del momento podríamos dejar constancia en papel, tablas o lienzo del gran cambio experimentado en nuestros medios navales, desde aquellos destructores tipo *Antequera*, hasta las *F-60*, *F-80* o *F-100*, pasando por los *Fletcher* o aquellos *Dédalo* (1922 y 1966), que luego reaparecerían como *Príncipe de Asturias* o *Juan Carlos I* (como simples ejemplos de la evolución de la «imagen» de nuestra Armada en los siglos XX y XXI); a la vez que del tránsito de los románticos mercantones de la Traslántica a las magníficas plataformas de transporte y cruceros de nuestra Marina Mercante.

Acabo de augurar la perenne presencia de amantes de la mar y la pintura, y lo hago evocando una vivencia personal de hace algunos años. Había clausurado una exposición de marinas con tema del desastre naval del «98», en Cartagena cuando en sus aguas ya estaba a flote el primero de los modernos cazaminas de PVC.

Fue entonces cuando uno de los ingenieros de la antigua E. N. Bazán, que había gestionado la adquisición de algunos de mis cuadros para la Empresa, me sugirió que les pintara una acuarela con aquel nuevo barco ya navegando, «pero que fuera acuarela clásica», me insistía con interés, «aunque no textual, con la transparencia y sencillez característica de esa modalidad, sin excesivo detalle...». Por supuesto que intenté complacerle lo mejor que supe, porque no hay antagonismo alguno en la representación artística de un notable progreso técnico, cualquier barco es «pintoresco».

Los barcos en su entorno

Creo no errar demasiado si distingo dos líneas en el quehacer de Monleón. Una, eminentemente didáctica; otra, predominantemente artística. En la primera entrarían los deliciosos y detallados despieces de las carabelas colombinas o de los praos filipinos, acompañados de dibujos de sus gálibos y aparejos; también podría incluirse aquí su conocida acuarela mostrando las baterías flotantes y monitores acorazados del siglo XVII. Perteneecerían al segundo grupo temas como *Buques de ruedas o de hélice* o *Fragatas de vela y vapor* (ambos en el Museo Naval).

En una y otra serie se aprecian los detalles constructivos de los procedimientos empleados allá por los siglos XIII y XIV, para deleitarnos luego, en la era romántica, con las alteraciones de las líneas que en la obra muerta generaban los tambores y las esbeltas chimeneas (tiro natural en calderas) o más

anchas y bajas en las de hélice (elemental tiro forzado) como señal de «modernidad». Es sugerente, en el cuadro de las *Fragatas de vela y vapor*, su composición: la velera acorta aparejo para cruzar la T en son pacífico a la de vapor que aguanta en facha con los foques acuartelados. Monleón acierta en el entorno escogido. Es lo que en nuestra época ha tratado con asombroso acierto Guillermo González de Aledo.

A veces, el entorno escogido es tan específico que precisa una explicación. Un ejemplo: en el ya lejano año de 1992, un conocido de rancia tradición marinera familiar me hizo un encargo algo sorprendente: quería una acuarela que mostrara, cruzando el Atlántico, a la *Santa María* del IV Centenario (Comisión Española de 1892), escoltada por el crucero *Reina Regente*. Se la pinté (y la verdad es que quedé bastante satisfecho del resultado), aunque no pude evitar que, antes de entregárselo, lo viera un tercer personaje, completamente ajeno al encargo, quien no pudo contener su asombro: «Oye, me encanta, pero es un puro anacronismo, ¿no?» Por fortuna, para esos casos está la virtud de la paciencia. A mi entender, el entorno escogido revaloriza la dimensión histórica del cuadro.



Fin de aprovisionamiento.

A modo de ejemplo

Hace unos años (2002), tras recibir la comunicación de la convocatoria, decidí pintar un cuadro para participar en el Premio Armada de Pintura. Repasé mentalmente posibilidades para concebir un tema que mostrara el rejuvenecimiento y actualización de nuestra Armada, buscando buques conocidos al menos por una discreta porción de la opinión pública debido a su presencia gráfica en los medios. Así nació el cuadro (acuarela) que acompaño, titulado *Fin de aprovisionamiento*. Luz y colores del cielo y la mar mediterránea, testigos naturales de la presencia de dos barcos de guerra españoles en unas maniobras OTAN. El LST *Hernán Cortés* —protagonista de la escena—, de procedencia norteamericana tipo USS *Newport* de 8.342 toneladas, abre del buque aprovisionador *Marqués de la Ensenada* una vez finalizado el relleno de combustible. El señalero arría la bandera *B* y los conos previstos en el código de señales, mientras el barco muestra al observador su peculiar estampa, con las portas de proa cerradas y trincadas a son de mar bajo los conocidos «cuernos», verdaderas plumas que soportarán con el aparejo la rampa de desembarco para los vehículos de combate, firmemente trincados en el hangar interior. El *Cortés* causó baja en la Lista Oficial de Buques el año 2009. Por su parte, el *Ensenada*, que causó baja a principios de 2012, muestra la modernidad de su diseño como petrolero de flota. La ola de proa es característica de su marcha, especialmente cuando va cargado al disco.

Conclusión

Está claro que en cada época serán los pintores marinos quienes mejor acometan la temática marítima. Corresponderá entonces a los museos navales o marítimos estimular a los artistas mediante exposiciones colectivas, certámenes, reproducción de cuadros en revistas, folletos, etc., además de propiciar con sus propias actividades el acercamiento y divulgación del fascinante mundo de la mar y la navegación que impresionó a los autores de las obras. Esto es, una «Historia Marítima y Naval de España a través de la Pintura», algo muy acorde con esa verdad incuestionable de que fue un español, Martín Cortés, aquel «en cuyos libros aprendió a navegar Europa».

TEMAS PROFESIONALES



LÍDERES Y LIDERAZGO

Francisco BAUTISTA GUTIÉRREZ



UÉ empujaba a un muchacho a subir unos montes en la isla de La Gomera, por poner un ejemplo de lugar, agarrándose como buenamente podía a los matojos, resbalando en muchas ocasiones, con rozaduras en su cuerpo y sujetando como si de un tesoro se tratase una tabla de cuatro metros, un bote de pintura con su pincel, un cuaderno para hacer un croquis y con una cantimplora con agua colgada cuyo contenido duraba muy poco?

O a aquel otro que en Nochebuena se jugaba el tipo en un bote porque había que sondar urgentemente una zona para delimitar las rocas en las que hipotéticamente había encallado un barco, una zona a la que no accedían ni siquiera los pescadores de la zona, y lo hacía a lo largo de todo el día para llegar al

anochecer y comer un poco, porque al día siguiente, Navidad, había que seguir en el bote para terminar el trabajo.

Y por seguir, un último caso, porque no habría espacio suficiente para contar todos en los que este u otro muchacho intentaba dormir en un camión que corría por las pistas del desierto, tapado con una lona para descansar y así más tarde, en la noche, cuando saliesen las estrellas, hacer una observación astronómica y sacar las coordenadas de un par de puntos, y en este caso como en otros muchos, comiendo a deshora una lata de sardinas abierta con una piedra o una de carne enlatada calentada con un sucedáneo de carburo, solo, en medio de otros que como él, al llegar a un lugar habitado, hablarían con orgullo de su trabajo, de la labor que realizaban, de los problemas solventados con sus jefes; y aquí quizá encontremos la respuesta, nos topemos con las razones que impulsaban a uno u otro para hacer lo que hacían.

Es verdad que unos años atrás se habló mucho y bien de liderazgo, se realizaron trabajos de una gran calidad y publicaciones impecables, muy bien trabajadas y elaboradas, al igual que unos estudios repletos de una gran información y documentación.

Esta palabra ha surgido con fuerza hace relativamente poco tiempo y lo ha hecho adaptándose a todos los ámbitos de la vida, la laboral principalmente. Pero si que es verdad que no es nueva, que ha existido desde siempre el concepto de liderazgo.

Si no fuera así, ¿por qué aquel muchacho, cobrando una miseria, iba a jugarse la vida subiendo montes y bajando escarpados? No es difícil encontrar la respuesta, y es que cuando miraba hacia atrás veía al brigada con un trípode, un aparato, libreta y la cantimplora animándole a seguir midiendo para delimitar la costa y hacer la carta de navegación, como si ese trabajo fuese una obra maestra suya, y no por miedo, no por hacer méritos, lo hacía porque era su obligación, porque era algo que tenía que hacer. Vayamos al bote, donde el muchacho que iba en la proa gritaba la posición de las piedras que veía, y cuando miraba hacia la cabina se encontraba con el cabo que le sonreía con las piernas clavadas en la mampara para mantener el equilibrio, mientras el suboficial se mantenía ante los equipos y su ayudante anotaba las incidencias en una libreta, sabiendo que su familia, a muchas millas de distancia, estaría pensando en ellos.

O aquel otro... ¿cómo podría quejarse cuando a su lado el joven teniente, que llegó a general y que aún, con el paso de los años, le saluda efusivamente, iba a su lado y si el camión daba un bandazo se sujetaba a él para no rodar y repartía con él su agua y su comida?; ¿cómo vamos a hablar ahora de liderazgo como una nueva disciplina si ya ellos, aun sin proponérselo, ejercían de líderes?

Y hablo de una especialidad como podría hacerlo de cualquier otra; sería fácil poner mil ejemplos de todas y cada una de las especialidades y categorías existentes.

Siempre ha existido el concepto de liderazgo, de líder, y es que este va íntimamente ligado al trabajo. Nos pasamos la vida trabajando, intentamos que nuestra labor sea innovadora, pero sobre todo estimulante, y si es así para nosotros, con más motivo lo será para el que está a nuestro lado. Y es este estímulo el que hace florecer el potencial que tenemos dentro, dotándonos para que en un futuro seamos capaces de inspirar lo mismo, porque lo que sí es verdad es que el nivel de liderazgo se proyecta a los que nos rodean, bien siguiendo las pautas dadas o sencillamente predicando con el ejemplo. Lo cierto es que un individuo o un colectivo sólo puede destacar cuando se siente influenciado, cuando mira a su alrededor y ve a sus jefes, a sus compañeros y lo hace con orgullo y admiración.

El proceso consiste en influir sobre nuestros subordinados teniendo las ideas claras, motivándoles con el ejemplo de la labor bien realizada, mostrándoles el camino por el que nosotros transitamos; en definitiva estimulándoles para que actúen siguiendo el propósito común. Pero hacerlo sin arrogancia, sin agresividad ni coacción es la única manera de demostrar lo que se puede y se debe hacer.

No hay que olvidar que muchas personas necesitamos un líder a nuestro lado para que nos transmita, de una u otra manera, la energía que necesitamos para poder desempeñar nuestra labor de un modo satisfactorio, y aquí entra de lleno nuestra profesión. No debemos olvidar nunca que la principal tarea que tenemos ante nosotros es realizar una misión y hacerlo bien, rayando la perfección. Aquí está la misión del líder como tal, la de motivar, dirigir, orientar y demostrar al subordinado que el trabajo hay que hacerlo y hay que hacerlo bien.

Hagamos un inciso, el actuar como líder no es tratar de una manera paternal a los subordinados, a los que se puede y debe tratar bien. Ser líder es algo más, es básicamente conseguir que aflore el potencial que llevan dentro los que nos rodean y dependen de nosotros.

Aquel muchacho que se pasaba sus primeras navegaciones apoyado en la borda con los ojos vidriosos arrojando su primera papilla, agradecía soberanamente que se acercase a él un jefe, al que veía viejísimo, para darle ánimos. Seguramente con el paso de los años habrá vivido una situación semejante y se habrá visto obligado a dar ánimos a algún compañero que lo habrá visto igual que él vio a su jefe, como un viejo, y lo habrá hecho porque habrá recordado inconscientemente al superior que le ayudó un lejano día en el tiempo, pero no en la memoria.

No debemos, sin embargo, caer en la percepción de que somos buenos líderes porque somos perfectos. Hay que motivar, sí, pero recordando que también es una forma de motivación conseguir que el subalterno pueda indagar dentro de él, plantearse cómo mejorar el ejemplo que recibe para poder transmitirlo mejorado a su subordinado.

A modo de resumen, un líder tiene que saber no solo todo lo relativo a su

categoría, sino que ha de valorar a sus subordinados en su justa medida. Debe saber cómo reaccionar en cada situación, pero no pensando en el agradecimiento fácil, sino pensando en el ejemplo que les va a dar a los que le observan. Al mismo tiempo debe ser fiel a los principios recibidos, lealtad, moralidad, honor y, por supuesto, amor a lo que hace, a su Patria en definitiva. Esa forma de actuar es lo que verá el subordinado, no el llanto por un sueldo escaso, por un cansancio, por un exceso de guardias, no la pesadumbre por tener menos medallas o méritos que el que camina a su lado.



ACCESS TO THE GLOBAL COMMONS (ATGC): MARITIME DOMAIN PERSPECTIVE. ANÁLISIS DEL MNE-7 DESDE EL PUNTO DE VISTA NAVAL

Francisco ANES FLORENCIO



Introducción



L MNE 7, *Multinational Experiment 7* o Experimento Multinacional 7, es un esfuerzo multinacional y multiagencias con la finalidad de desarrollar capacidades militares y conceptos mejorados para asegurar el acceso y empleo de los dominios llamados *Global Commons* (1) (GC) (aéreo, espacial, marítimo y cibernético) a través de la aplicación del concepto del «enfoque integral» (2).

Este artículo pretende analizar el acceso libre a los GC desde un punto de vista naval; para ello se fijará en cuatro aspectos que se consideran fundamentales en el estudio del acceso libre al dominio marítimo de los GC: la perspectiva legal, el estudio de las amenazas, el conocimiento de la situación en la mar y por último la especial dependencia del dominio marítimo con los otros tres que forman los GC.

(1) El término *Global Commons* puede definirse como aquellos espacios que, no pudiendo atribuirse su soberanía a ninguna nación en concreto, pueden utilizarse por todas para su propio beneficio bajo unas reglas concretas aceptadas de forma universal. Dichos espacios son el mar, el espacio, el ciberespacio y el aire.

(2) En inglés, *comprehensive approach*.



Portacontenedores *Cristóbal Colón*. (Foto: cortesía CMA CGM).

Desarrollo

El espacio marítimo de los GC según el MNE 7 comprende las aguas internacionales contempladas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) (3), también conocido como el Tratado de Jamaica. Incluye además algunas zonas económicas exclusivas (ZEE) y estrechos internacionales si estos influyen de forma considerable al acceso libre al dominio marítimo de los GC (ATCG (4) marítimo).

Es indudable hoy en día la importancia del acceso libre a los GC en un mundo tan globalizado como el actual. Para hacernos una idea acerca del dominio marítimo, significar que más del 90 por 100 del comercio mundial y la mayoría de los recursos energéticos son transportados por vía marítima; además, no hay que olvidar que las grandes autopistas de la información viajan por cables submarinos.

(3) *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS).

(4) ATGC: siglas con las que se conoce al acceso a los *Global Commons*, *Access To The Global Commons*.

La perspectiva global

A pesar de que el empleo del mar ha sido regulado notablemente a través de convenios como el de Jamaica, considerado como uno de los instrumentos más completos del derecho internacional, en los últimos años se ha venido sucediendo una serie de enfrentamientos acerca de la posible interpretación de dichos convenios y leyes (5), y la mayoría de ellos hacen referencia a países ribereños que intentan disputarse la influencia y la jurisdicción sobre ciertas aguas de interés económico o estratégico. Estas disputas no solo ponen en riesgo el libre acceso al mar, sino que suponen un foco de inestabilidad regional. En los últimos años ha surgido un término nuevo, *lawfare*, para hacer referencia al empleo interesado de la ley internacional para intentar una denegación del acceso libre a una determinada área marítima de interés de un país ribereño (6). Esto supone una clara amenaza al acceso libre del dominio marítimo de los GC y supone un claro foco de tensión, especialmente en los mares asiáticos.



Portaaviones *Ronald Reagan* (CVN-76) en 2005.

(5) Actualmente hay más de 100 disputas abiertas en referencia a espacios marítimos, debido a una interpretación interesada del derecho del mar.

(6) Es especialmente alarmante la declaración unilateral de zonas económicas exclusivas hasta las 200 NM para denegar ciertas actividades sin el consentimiento del país ribereño.

Pero no solo la disputa sobre áreas de interés genera tensiones; la evolución de las actividades ilegales en la mar ha traído como consecuencia la necesidad de adaptar las leyes existentes y consensuadas a la realidad en la que vivimos. Dichas adaptaciones han dejado ciertas lagunas que son utilizadas hoy en día por aquellos que deciden realizar acciones delictivas en la mar (7).

Las amenazas al acceso al dominio marítimo

Si hay algo claro referente a la mar es que esta, o más bien su empleo ilimitado, ha permitido a las potencias occidentales desarrollarse como potencias económicas y hegemónicas en todo el globo. De ahí su interés en desarrollar leyes y convenios que aseguren el acceso libre al dominio del mar, más que a dominarlo.

Pero dicha hegemonía económica y militar se está desplazando poco a poco hacia oriente y esto hará que ciertas potencias emergentes se sientan con fuerzas para reclamar derechos sobre aguas que les interesen especialmente. A lo que se une el avance tecnológico en prospección, que está permitiendo el acceso a ciertos recursos energéticos localizados en zonas marítimas que antes no se podían explotar.

Visto desde esa perspectiva, la amenaza más importante la constituyen las potencias emergentes que intentarán reclamar derechos sobre aguas que hasta ahora eran de otros estados o de acceso libre. Esta amenaza se ve potenciada por el declive económico de las naciones occidentales, que tiene como consecuencia la reducción de sus armadas y de su presencia naval en el mundo y con ella la posible influencia en ciertas regiones hasta ahora de dominio occidental indiscutible.

Otras amenazas al libre acceso a la mar son tanto la piratería como el terrorismo. Sobre la primera destacar las dificultades para hacerle frente desde el punto de vista legal, y sobre la segunda reseñar que, a pesar de que sus efectos han disminuido en los últimos años, su capacidad para infligir grandes daños sobre el comercio marítimo no es desdeñable. Ambos fenómenos surgen sobre todo en Estados fallidos o inestables, en zonas donde la cooperación regional, desde el punto de vista naval, es inexistente. La experiencia ha enseñado a la

(7) Un ejemplo claro es que mientras que la lucha contra el terrorismo y la piratería en el mar se rige bajo los mandatos de las NNUU, no siempre están claros los procedimientos para hacer valer dichos mandatos (sobre todo en lo que se refiere a la condena de los hechos y la ejecución de las penas), y mientras que ya hay una ley que lucha contra las actividades de narcotráfico en la mar, no existe ninguna norma clara y aceptada por todos en cuanto al tráfico de WMD. Otro ejemplo sería el empleo de banderas de conveniencia, utilizadas cada vez más por armadores irresponsables que las usan para evitar ciertos controles sobre sus actividades.



Su-27 chino.

comunidad internacional que la cooperación es fundamental para hacer frente a estos problemas, ya que por su persistencia en el tiempo y complejidad es imposible para un solo estado u organización hacer frente a tales amenazas con una solución de continuidad.

Todas estas amenazas al final derivan en una negación del uso de las grandes vías de comunicación marítimas (SLOC). Es en su protección donde se centrarán las acciones futuras de las principales organizaciones internacionales. En las próximas décadas probablemente siga existiendo una potencia naval hegemónica (Estados Unidos), pero aparecerán otras con capacidad de ejercer un control del mar ante potencias medias, y una negación del mar ante potencias grandes.

El conocimiento de la situación en el mar

Está claro que la mejor manera de neutralizar una amenaza es evitar que esta se produzca o se desarrolle, pero para conseguirlo hay que tener una visión clara de lo que está pasando en todo momento. Esto es uno de los grandes retos a los que se enfrentan las naciones en lo que se refiere al entorno marítimo. Realizar todo el ciclo de inteligencia (8) convenientemente es

(8) Dirigir, obtener, analizar y difundir.

fundamental; la difusión de la información que poseen las diferentes organizaciones parece ser el caballo de batalla sobre el que se están centrando las diferentes iniciativas internacionales (9).

La cooperación es precisamente la única vía posible para poder obtener una visión general y actualizada sobre lo que pasa en el entorno marítimo. Sin embargo hay ciertas dificultades que entorpecen el proceso de creación de mecanismos efectivos de vigilancia marítima y de intercambio efectivo y oportuno de información (10).

Dependencia del dominio marítimo de los demás dominios de los GC

La evolución de las actividades en la mar ha hecho de este un dominio cada vez más dependiente de los otros tres que componen los GC. El empleo del dominio marítimo depende cada vez más del uso sin restricciones del dominio espacial y del ciberespacio. La transmisión de información (órdenes, inventarios, posicionamiento de trazas), vital para la conducción del tráfico marítimo, emplea una vasta red de cables subacuáticos intercontinentales y redes satélites. Una injerencia en un nodo de información de carácter estratégico, como por ejemplo uno que controle la señal GPS en una región, puede suponer pérdidas enormes en el mercado, además de una clara amenaza para la navegación.

El ATGC marítimo no se puede asegurar sin una fuerza naval que asegure las SLOC, y una fuerza naval de hoy en día no se puede mandar sin unos medios de mando, control y comunicaciones (C3), que dependen claramente del control de los dominios aéreo, ciberespacio y espacio.

Reflexión final

Es indudable la importancia que supone el acceso libre al mar para las naciones. Por ello las grandes estrategias de las potencias hegemónicas inten-

(9) *EU Maritime Surveillance Initiative* (MARSUR), *Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea* (SUBCAS), *EU FRONTEX*, proyecto para la integración de la vigilancia del Mediterráneo y sus accesos atlánticos (BLUEMASSMED), tratados de cooperación entre los estados del Sur y Centroamérica, como la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP) y la *Malacca Strait Security Initiative* (MSSI) son algunos de los ejemplos de cooperaciones cívico-militares en el mundo.

(10) Se requieren infraestructuras y plataformas tecnológicamente avanzadas y coordinadas que no están al alcance de muchos estados ribereños; hay ciertas reservas e impedimentos legales para compartir información entre estados y entre agencias del mismo estado, impedimentos legales para la difusión de cierto tipo de información, problemas técnicos de interoperabilidad entre sistemas y falta de procedimientos estándar de intercambio de información y de actuación ante situaciones reales.

tarán, más que dominar, asegurar un flujo libre del comercio mundial y utilizarán su fuerza tan solo para denegar su acceso a aquellos países, organizaciones o sujetos que supongan una amenaza a la estabilidad de ciertas regiones de importancia geoestratégica.

Cualquier estrategia que intente asegurar el ATGC marítimo debería adaptarse a la legislación vigente y a los convenios internacionales en vigor; por ello cualquier valoración de las capacidades de una organización internacional o nación hegemónica para asegurar el ATGC marítimo debe tener en cuenta su autoridad legal para llevar a cabo las acciones necesarias.

La única manera para llevar a cabo una política de seguridad, ya sea preventiva o correctiva, tiene que venir de la mano de una política de cooperación entre agencias de un mismo país y entre las distintas organizaciones internacionales con capacidad para llevar a cabo las acciones necesarias para asegurar el acceso libre al mar.

Al final, las grandes potencias son grandes comerciantes, por lo que es difícil pensar en un futuro en el que las grandes potencias lleven a cabo políticas de restricción de los flujos comerciales a través del mar. La amenaza vendrá de conflictos regionales o de actividades ilegales tales como la piratería o el terrorismo.

Para contrarrestar las posibles amenazas es preciso saber lo que pasa en el mar. De nuevo la cooperación y la creación de estructuras y procedimientos compatibles es vital para poder llevar una política preventiva, y de nuevo el marco legal será fundamental para poder llevar a cabo dicha cooperación con garantías de futuro.

El dominio marítimo de los GC depende claramente del cibernético y del espacial, por ello toda nación u organización que pretenda asegurar el acceso al espacio marítimo debe asegurarse que puede emplear en un momento dado sus medios en los otros tres dominios.



El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*
entre castillos. (Foto: P. Avanzini).



POSIBLE ESTRUCTURA C-IED EN UN CUARTEL GENERAL MARÍTIMO DE NIVEL «DOS ESTRELLAS»

Antonio J. PALMERO ROMERO



Introducción



OS Artefactos Explosivos de Circunstancias (IED) (1) son un arma que se emplea cada vez con más frecuencia en los conflictos actuales, en particular por parte de aquellos contendientes con escasez de medios o de capacidades militares convencionales. Por ello, se ha convertido en una de las formas de ataque preferidas de los elementos de resistencia, insurrección o terrorismo. Actualmente, nuestras Fuerzas Armadas ya están haciendo frente a este tipo de amenaza (2) y no será extraño que se enfren-ten a ella en cualquier entorno o región del mundo

en el que se tenga que operar.

La Armada no es ajena a esta amenaza. De hecho, las unidades de la Fuerza de la Armada (la Flota) llevan a cabo muchas de las actividades que encuadra la estrategia de lucha contra los artefactos explosivos de circunstancias (C-IED) (3). Sin embargo, tanto aquellas actividades propias de la lucha global C-IED como aquellas que en alguna forma pueden contribuir a ella (4) son

(1) En España se ha optado por seguir manteniendo las siglas inglesas IED que corresponden a *Improvised Explosive Devices*.

(2) El Ejército de Tierra en Afganistán o la localización de IED en el entorno marítimo en el reciente conflicto en Libia en el 2011.

(3) En España se ha optado por seguir manteniendo las siglas inglesas C-IED, que corresponden a *Countering Improvised Explosive Devices*.

(4) Se puede afirmar que todo el espectro de cometidos dentro de las Operaciones de Seguridad Marítima (MSO) solo en muy contadas ocasiones se desarrollan dentro de una estrategia global C-IED en una campaña, y contribuyen de una u otra forma a las actividades C-IED.

realizadas habitualmente de forma consciente o inconsciente, pero no enmarcadas dentro de una estrategia integral C-IED planeada para la operación o ejercicio que se está realizando.

La amenaza IED en el entorno marítimo existe, y además es creíble, independientemente del ratio de ataques terroristas o de otro tipo, que con este tipo de armas se haya sufrido en dicho entorno. Su tratamiento puede compararse a lo que ocurría con el riesgo NBQR, para el cual era muy habitual encontrar, no hace muchos años, en las órdenes de operaciones como «no se trata». Sin embargo, la diferencia con la amenaza NBQR es que el peligro IED, en el entorno marítimo, sí se contempla en los planeamientos y conducción de las operaciones, pero no desde la perspectiva del actual concepto o estrategia C-IED, sino considerándola como una «amenaza asimétrica» más y contemplándola habitual y exclusivamente dentro de las medidas de Protección de la Fuerza (FP).

La estrategia C-IED que contempla la doctrina actual ha superado la postura pasiva de defensa que al principio se consideraba como efectiva y en la que parece se ha quedado el componente marítimo (5). Reducir el C-IED exclusivamente a la adopción de unas estrictas medidas de Force Protection (FP), por otra parte necesarias y efectivas para enfrentar los ataques mediante IED (o cualquier otra amenaza asimétrica), se ha mostrado poco efectivo, ya que la amenaza en sí ni desaparece ni se minimiza. El actual concepto C-IED incide en la necesidad de adoptar una postura eminentemente proactiva y ofensiva para derrotar el Sistema IED (6).

Las actividades C-IED se engloban en tres líneas de acción:

- Ataque a las redes IED.
- Anulación de los IED.
- Instrucción, adiestramiento y lecciones aprendidas.

Estas líneas de acción proporcionan un enfoque integral y efectivo de la lucha contra IED y deben ser parte integral del planeamiento y conducción de las operaciones a todos los niveles.

Las actividades «de carácter ofensivo» a las que se orienta *el ataque a las redes* se centran en las capacidades IED del adversario para predecir sus

(5) En general, casi todas las armadas del ámbito OTAN están faltas del desarrollo de una doctrina C-IED específica en el ambiente marítimo, así como de la implantación de la lucha C-IED en dicho ambiente.

(6) Se define el Sistema IED como «el conjunto de personal, materiales y actividades, y las relaciones entre ellos, necesarios para concebir, planear y ejecutar un ataque IED y aprovechar sus efectos. El sistema IED comprende al propio IED, al adversario y sus actividades y a elementos del entorno geográfico, social y cultural». (Concepto Conjunto Acciones contra Artefactos Explosivos de Circunstancias. CCJ-01)

acciones, perturbar su capacidad de fabricar IED y minar su determinación para fabricarlos y emplearlos. Sin duda es la línea más decisiva, ya que la anulación de IED, barato y fácil de usar, es una solución a corto plazo. En esta línea es donde actualmente el componente marítimo pone menos énfasis, y sin embargo es donde más puede aportar, dado el carácter de sus cometidos en aquellos escenarios donde existe una gran amenaza IED, sin importar en qué espacio físico, tierra o mar.

La anulación de IED tiene como finalidad evitar su empleo eficaz por parte del adversario una vez que se ha emplazado o preparado para su utilización, y se alcanza mediante su detección, neutralización y mitigación de sus efectos.

Las unidades que participan en operaciones donde existe amenaza IED deben estar *instruidas* y *adiestradas* para combatirla. Es necesario convertir la experiencia adquirida en las *lecciones aprendidas* que mejoren los procedimientos que se realizan para llevar a cabo las actividades C-IED; se busca, con ello, anticiparse a la evolución de la amenaza.

Hay que tener en cuenta que la lucha C-IED no es un fin en sí mismo; de hecho no suelen existir operaciones C-IED como tales, sino actividades y



Los procedimientos de abordaje a buques o embarcaciones deben contemplar la posibilidad de enfrentarnos ante uno o varios suicidas cargados de explosivos. (Foto: Christian Dürr. Armada de la República Federal de Alemania).

acciones de apoyo a dicha lucha; por ello, lo realmente necesario es la coordinación de esfuerzos a todos los niveles y, dentro de cada órgano de Mando y Control, la coordinación de las diferentes aéreas funcionales, de forma que sea parte integral del planeamiento y conducción general de las operaciones.

Dentro del entorno marítimo, y dado que la Fuerza ya desarrolla actividades C-IED, tanto de forma deliberada como otras de forma no consciente pero que aportan a dicha lucha C-IED, solo se requeriría la adecuada «dirección» desde los órganos de Mando y Control. Para ello se debería contemplar el C-IED como una actividad más dentro del planeamiento y conducción de las operaciones, «a tener en cuenta por la mayoría de las áreas funcionales existentes en el Estado Mayor (EM) (7) en cuestión». Entre otras, el C-IED debería contemplarse en: el correspondiente «ritmo de batalla», en las plantillas de los estados mayores (EEMM) mediante puestos con formación en C-IED, procedimientos operativos (SOP), etcétera.

La finalidad de este artículo es proponer una posible estructura C-IED en un Cuartel General (CG) Marítimo de «dos estrellas», que podría extrapolarse, aunque no en su totalidad, y con las modificaciones necesarias, a otros niveles de mando.

La experiencia del ejercicio STEADFAST-JOIST 2011

El ejercicio STEADFAST-JOIST 2011 (SFJT 11), desarrollado en aguas de España en junio de 2011, fue un ejercicio del tipo CPX (*Command Post Exercise*) para las Fuerzas de Respuesta de la OTAN (NRF), y designado para el adiestramiento y evaluación de la NRF 2011/12 (NRF 17). Dentro de esa evaluación se certificaba a la NRF 17, en concreto la interacción entre el comandante de la Fuerza Conjunta (JFC) y sus mandos componentes. El Mando Componente Marítimo (MCC) de la NRF 17 recaía en el Cuartel General Marítimo español de Alta Disponibilidad (HRF-M SP HQ). El escenario del ejercicio se encuadraba dentro del marco de las Operaciones de Respuesta de Crisis (CRO) y bajo el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas (NNUU).

Uno de los objetivos de adiestramiento del ejercicio era implementar y comprobar el funcionamiento de una estructura C-IED dentro de la Fuerza. Sin embargo, lo fue exclusivamente dentro del Mando Componente Terrestre (LCC), es decir, de forma transparente para el MCC, donde se procedió a validar el borrador del manual OTAN *Commanders and Staff Handbook for*

(7) A lo largo del artículo, cuando se habla en general de Estado Mayor se podría igualmente extrapolar a Plana Mayor, Jefatura de Órdenes, etc., con las necesarias y correspondientes peculiaridades de cada nivel de mando.



Amenaza de IED en el ambiente marítimo, ¿ficción o realidad? Embarcación a la deriva en aguas de Libia durante el conflicto de 2011. (Fuente: <http://www.marsec4.com>).

Countering Improvised Explosive Devices (C-IED). Este documento es una guía para los comandantes de unidad y personal de los EEMM de lo que debe hacerse en C-IED, más que como hacerlo, dentro del planeamiento y conducción de operaciones.

Dentro del HRF-M SP HQ se activó una «célula C-IED» para hacer frente a las exigencias del ejercicio en este aspecto, ya que el ritmo de batalla del JFC contemplaba un Grupo de Trabajo (*Working Group-WG*) C-IED con participación de todos los mandos componentes. La relación se realizó mediante la arquitectura de los Sistemas de Información y Comunicaciones (CIS) existente, especialmente mediante una videoconferencia (VTC) que se celebraba todos los días.

Dicha célula C-IED del CG español estaba compuesta exclusivamente por la figura del oficial de FP del área de Operaciones Futuras (FOPS) y, por tanto, coordinador C-IED dentro del EM. Con el arranque del ejercicio dicha célula fue creciendo *ad-hoc* con personal de otras áreas funcionales (Inteligencia, Planes, *Targeting*, etc.) en base a sus conocimientos C-IED o a la necesidad de representación de esa área en concreto, dada su implicación directa en el C-IED.

La experiencia puede calificarse como muy positiva a pesar de que la célula C-IED no actuara como tal en las actividades internas del MCC, limitándose su participación a la VTC con los otros niveles de mando. Por otra parte,

aunque el diseño del escenario del ejercicio lo permitía (8), la falta de materialización de mayor número de incidencias IED en el entorno marítimo impidió extraer mayores conclusiones e identificar lecciones.

Posibles estructuras C-IED en un Cuartel General Marítimo de «dos estrellas»

Un CG de esta entidad, como por ejemplo el español, no suele partir de cero para contemplar en su planeamiento y conducción la estrategia C-IED. Sin embargo, la lucha contra el IED suele ser «estanca» para las correspondientes áreas funcionales y no se dirige de forma global, integral y centralizada. Habitualmente las áreas funcionales más implicadas suelen ser la de Operaciones, en la figura del oficial de FP, y la de Inteligencia, que si bien obtiene información al respecto y la difunde no suele elaborar inteligencia C-IED o al menos no toda la que se debiera.

Como posibles estructuras u organizaciones C-IED en el entorno marítimo podemos barajar cuatro opciones básicamente (siempre en función del nivel de amenaza IED existente):

- Una célula específica C-IED al mismo nivel que otras áreas funcionales, como Operaciones o Inteligencia.
- Una célula específica C-IED dentro de un área funcional, normalmente Operaciones, de composición variable dependiendo del escenario existente, pero de importante entidad.
- Una célula específica C-IED como la anterior pero de menor entidad, 2/3 de componentes.
- Por último, un único oficial (OF-3/2) coordinador C-IED dentro de un área funcional, normalmente Operaciones.

En todas las opciones, excepto en la primera, sería conveniente además contemplar, a semejanza a como se hace con otras áreas como Operaciones de Información (InfoOps) o *Targeting*, de un Grupo de Trabajo, Coordinación, etc., específico C-IED. La finalidad de dicho grupo sería integrar a los componentes de todas las áreas funcionales implicadas en C-IED, tales como Operaciones, Inteligencia, *Targeting*, FP, Guerra Electrónica (EW), InfoOps, Información Pública (PAO), Cooperación Cívico-Militar (CIMIC), etc., quienes además serían los «coordinadores C-IED» dentro de sus propias áreas funcionales.

(8) Existía una creíble amenaza IED en el entorno marítimo mediante embarcaciones dirigidas por control remoto (USV), tráfico ilegal de explosivos, etcétera.



Acercándose a un buque a toda velocidad, ¿FIAC?, ¿embarcación bomba suicida (WBIED)? Los tiempos de reacción de los equipos de FP ante este tipo de amenazas son muy reducidos, por lo que se deben ampliar los ratios de detección e identificación positiva mediante el empleo de medios de última generación tecnológica. (Foto: C. García).

En el caso de la existencia de una célula específica C-IED, esta sería la responsable del asesoramiento, integración y coordinación de las actividades C-IED dentro del planeamiento y conducción de las operaciones, con o sin el apoyo adicional, por ejemplo, de un grupo de trabajo C-IED (C-IEDWG).

Ante la existencia de un único oficial coordinador apoyado por un C-IEDWG o similar, dicho oficial sería el asesor C-IED y dirigiría el grupo de trabajo para alcanzar una visión común e integral de la estrategia C-IED entre todas las áreas implicadas, y coordinar las acciones necesarias para alcanzar la derrota del Sistema IED, de modo que sean coherentes y estén sincronizadas.

En cualquier caso, el fin último de la estructura C-IED no sería dirigir, sino ofrecer al almirante el punto de vista C-IED, durante la *Joint Coordination Board* (JCB), para la toma de decisiones correspondientes para la derrota del Sistema IED existente en la zona de operaciones.

Otros aspectos a tener en cuenta

Entre otros aspectos a considerarse en una estructura C-IED estaría la formación del personal. De las estructuras propuestas, al menos los jefes de

las células específicas C-IED deberían contar con formación específica (9) en C-IED. En el caso de un único oficial coordinador C-IED, este debería igualmente contar con formación específica. Sería deseable que el resto de personal de las células o de las distintas áreas funcionales que participaran en el C-IEDWG también contara con formación específica en C-IED o, al menos, con conocimientos C-IED (10).

Tanto las células específicas C-IED como el C-IEDWG tendrían sus propias reuniones, con la periodicidad que se marcara en el ritmo de batalla, conforme al escenario existente y adecuado también al ritmo de batalla (en el ámbito C-IED) del Mando Superior. Con todo ello se conseguiría que, dentro del CG, el C-IED estuviera dirigido desde una perspectiva global e integral del problema y que fuera «una parte integral del planeamiento y conducción de las operaciones».

Asimismo, por una parte, sería necesario contemplar dentro de los procedimientos operativos (SOP) del CG aquellos específicos C-IED (estructura C-IED, flujo de la información C-IED, etc.), y por otra, proceder a la revisión de los ya existentes para que incluyeran los aspectos del C-IED propios de su área funcional.

¿Qué estructura C-IED adoptar en un CG marítimo de «dos estrellas» como el español?

Ciertamente la estructura C-IED en un CG marítimo, al igual que en otros componentes, dependerá mucho del nivel de amenaza IED existente en el teatro o zona de operaciones.

No obstante, si bien la amenaza IED en el ambiente marítimo existe y no es descartable, hay que reconocer que la amenaza directa suele ser menor que, por ejemplo, en el ambiente terrestre, debido sobre todo al propio entorno que proporciona amplia libertad de movimiento a las fuerzas marítimas, exceptuando aquellos casos de aguas restringidas, fondeaderos, puertos, áreas de gran tránsito, etc. Por otra parte, la propia naturaleza intrínseca de los cometi-

(9) Cuando se habla de formación específica en C-IED se debe entender enseñanza de perfeccionamiento. Ante la falta de cursos nacionales, lo habitual a este nivel de mando será la asistencia a los cursos OTAN C-IED, en este caso al *Nato C-IED Staff Officer Awareness Course* (SOAC), que se viene impartiendo de forma periódica y de una semana de duración en el Centro de Excelencia (CoE) C-IED en Hoyo de Manzanares (Madrid). Actualmente el Mando de Transformación de la OTAN (ACT) está en proceso de desarrollo de un curso específico C-IED en el entorno marítimo, cuya experiencia piloto se llevó a cabo a principios de diciembre de 2011 en el *Nato Maritime Interdiction Operations* (NMIOTC) en Grecia.

(10) Dichos conocimientos podrían alcanzarse dentro de los correspondientes programas de instrucción y adiestramiento mediante un ciclo C-IED impartido por personal formado específicamente.



Personal del HMCS *Vancouver* de la Real Armada canadiense investiga un posible WBIED en aguas del golfo de Sirte, en las costas libias, durante el conflicto de 2011.

(Fuente: <http://www.navy.forces.gc.ca>).

dos de la fuerza marítima del control del mar proporcionan en sí un apoyo extraordinario a la derrota de las redes IED en la zona de operaciones de actuación.

Por todo ello, parece descartarse la opción de un área específica C-IED. La estructura C-IED en un CG marítimo como el español podría establecerse en base a un oficial coordinador C-IED (11), normalmente dentro del área de operaciones, apoyado por la existencia de un grupo de trabajo que mantuviera reuniones periódicas conforme a la situación existente y según lo establecido en el ritmo de batalla del EM. En dicho grupo de trabajo participarían representantes de todas las áreas implicadas en la lucha C-IED, según lo ya expuesto en el punto anterior. De esta forma se conseguiría la coordinación necesaria de las actividades C-IED tanto dentro del EM como con el resto de estructura C-IED en los demás componentes. Si la amenaza IED se incrementara o fuera de mayor nivel, se podría optar por una célula específica C-IED dentro del área funcional de operaciones con dos o tres componentes. Hay que tener en cuenta que lo aquí propuesto no son estructuras permanentes. La estructura C-IED se activaría *ad-hoc* en base a la amenaza existente en todo el teatro operacional, afecte o no de forma específica al entorno marítimo. Aun

(11) Dicha figura podría coincidir, dependiendo del nivel de la amenaza IED existente, en la figura del oficial de Protección de la Fuerza (FP).

cuando pudiera no haber amenaza directa en el entorno marítimo, el componente marítimo, además de poder tener bajo su mando a fuerzas de desembarco que operarían en tierra, puede tener que apoyar la estrategia C-IED del resto de componentes mediante algunas de las capacidades (operaciones de interdicción marítima, proyección de fuerzas, etc.), y que atacan directamente el Sistema IED.

Síntesis

La estrategia C-IED está mucho más desarrollada e implantada en el entorno terrestre por motivos evidentes. En el marítimo, si bien se llevan a cabo muchas actividades C-IED, tanto de forma deliberada como no deliberada, aquellas se centran casi exclusivamente en la defensa ante un ataque IED, lo cual a la larga no elimina la amenaza, ya que esta puede continuar y, por tanto, también la necesidad de defenderse de ella.

La actual estrategia C-IED, cimentada en tres líneas de acción, contempla precisamente como la más decisiva la que se enfrenta directamente a la estructura del Sistema IED, *ataque a las redes IED*, y a la que el componente marítimo puede contribuir mediante todo el espectro de cometidos de las operaciones de seguridad marítima (MSO).

Por otra parte, las actividades C-IED que de forma deliberada lleva a cabo el componente marítimo no están aún convenientemente dirigidas desde una perspectiva integral y global de la amenaza IED. Es necesario, pues, que los órganos de Mando y Control marítimos contemplen, tanto en el planeamiento como en la conducción de operaciones, los aspectos de la estrategia C-IED.

En el ámbito conjunto y marítimo OTAN se están empezando a tomar las medidas necesarias, también doctrinales, para que los CCGG marítimos solucionen estas carencias.

La propuesta de estructura C-IED en un CG de «dos estrellas» aquí presentada no es más que fruto de una «tormenta de ideas» que pudiera ser tomada como el punto de partida para su posterior y conveniente desarrollo detallado.

BIBLIOGRAFÍA

- Publicación OTAN AJP-3.15 (A) Ed. 2 *Countering Improvised Explosive Devices (C-IED)*. Documento nacional del JEMAD. *Concepto Conjunto Acciones contra Artefactos Explosivos de Circunstancias. (CCJ-01)*.
- NATO HANDBOOK. *Commanders and Staff Handbook for Countering Improvised Explosive Devices (C-IED)*.
- EXSPEC Ejercicio OTAN STEADFAST-JOIST 2011.
- ANES FLORENCIO, Francisco: «La defensa NBQ no se trata». Boletín de la Escuela de Infantería de Marina. Junio 2003.
- PALMERO ROMERO, Antonio: «El componente marítimo en C-IED». REVISTA GENERAL DE MARINA. Octubre 2011.
- http://www.navy.forces.gc.ca/cms/4/4-a_eng.asp?id=878.

LA OTAN, LA INVESTIGACIÓN OPERATIVA Y EL PÉNDULO

Manuel TRIANO POUZO



Los orígenes



A Investigación Operativa (IO) es una rama de las matemáticas que tiene por finalidad ayudar a resolver problemas mediante el empleo de modelos matemáticos, algoritmos de optimización, métodos numéricos, análisis estadísticos, simulación matemática y otras técnicas similares. Frecuentemente trata de proporcionar rigor científico a la toma de decisiones mediante el estudio de sistemas complejos, con la finalidad de optimizar su funcionamiento, teniendo en cuenta las restricciones que impone el propio sistema, para determinar cuál es la mejor forma de alcanzar un objetivo definido, como la maximización de los beneficios, la minimización del esfuerzo o ambas cosas a la vez. En la mayoría de los casos, de lo que se trata es de identificar y

analizar datos cuantitativos o cualitativos y transformarlos en conocimiento útil que sirva como base para el proceso de decisión.

Ya se sabe que el que no es capaz de rastrear sus orígenes hasta los fenicios no tiene historia, así que hay que decir que algunos estudiosos consideran que el comienzo de la IO está en el análisis y solución del bloqueo naval de Siracusa que hizo Arquímedes allá por el siglo III a. de C. A mí esto me parece mucho retroceder, así que me conformo con situar el origen de la IO a principios del siglo XX con las «Ecuaciones de la Guerra» de Lanchester y, sobre todo, con los trabajos que se efectuaron en el Reino Unido en el periodo entre las dos guerras mundiales para optimizar el empleo de la radiofrecuencia en la detección de fuerzas enemigas. En cualquier caso, las técnicas de IO tuvieron su origen en el ámbito militar y fueron ampliamente empleadas durante la Segunda Guerra Mundial (SGM), con gran éxito en aspectos tales como

protección de convoyes, defensa aérea, detección submarina, etc. La misión asignada a estos primeros grupos de IO está definida en palabras de Patrick Blackett, primer director de la Bawdsey Research Station de la RAF, embrión de la IO:

The main field of their activity is clearly the analysis of actual operations, using as data the material to be found in an operations room, e.g. all signals, track charts, combat reports, meteorological information, etc.

El primer logro del centro de Bawdsey fue desarrollar un método para reducir el número medio de disparos de artillería antiaérea necesarios para derribar un avión enemigo, de más de 20.000 al principio de la Batalla de Inglaterra hasta 4.000 en 1941. El propio Blackett colaboró más tarde en la creación de nuevos grupos de IO en el RAF Fighter Command, el Anti-Aircraft Command del Ejército de Tierra, el RAF Bomber Command y el RAF Coastal Command. Una proliferación similar de centros de IO se produjo en la Royal Navy y, más tarde, aunque en menor medida, en el British Army.

El modelo inicial para el empleo de la IO en las fuerzas armadas consistió en incorporar a grupos de científicos civiles y militares en gabinetes asociados a un mando de operaciones, con el cometido de resolver determinados problemas concretos del día a día; por eso, la denominación de investigación «operativa» se debió a que inicialmente se aplicó casi exclusivamente al planeamiento y análisis de operaciones. Pero enseguida se comenzó a ver su utilidad en otros campos, principalmente en la logística y en la gestión de personal.

Después de la SGM, los Estados Unidos, que inicialmente no habían mostrado demasiado interés por este tipo de técnicas, establecieron inicialmente una oficina de IO para el Ejército de Tierra y, posteriormente, otra para la Marina. Y así, poco a poco, los departamentos de IO pasaron a ser parte permanente de la estructura de las fuerzas armadas de todas las naciones más o menos «serias». Asimismo, tras la SGM estas técnicas fueron ampliamente empleadas en el mundo civil, particularmente en el diseño del proceso de reconstrucción de Europa. Enseguida las empresas empezaron a incorporarlas en su funcionamiento diario, hasta el punto de que hoy en día no hay ningún banco, compañía de seguros o multinacional seria que no tenga su propio departamento de análisis y ayuda a la decisión (1).

(1) El empleo de la denominación original de Investigación Operativa (*Operations Research* en inglés) actualmente se ha reducido casi exclusivamente al ámbito militar, debido a un fenómeno que podríamos llamar «antimilitarismo lexicográfico».

La concentración

La llegada del arma nuclear y la época de la Guerra Fría proporcionaron nuevos objetivos a la IO. Bajo el punto de vista de los Estados Unidos, la prioridad era colocar sus propias armas en los objetivos asignados y desarrollar algún sistema de defensa en la medida de lo posible, lo cual suponía un esfuerzo de organización, equipamiento, personal, adiestramiento, infraestructuras, logística, etc. Todo esto estimuló un nuevo desarrollo de la IO. En esta nueva etapa, en vez de dedicarse al día a día de las operaciones, los analistas tenían que trabajar con circunstancias supuestas, hipotéticas reacciones del enemigo, resultados esperados de los planes de contingencia para cada caso, respuestas flexibles y, sobre todo, el coste de las cosas.

Al mismo tiempo, se vio la necesidad de hacer un esfuerzo de racionalización y de agrupar capacidades, evitando la presunta disfunción que suponía que hubiera siete departamentos diferentes de IO en la RAF, como he indicado más arriba, y otros tantos en la Royal Navy. El nuevo modelo consistió en agrupar a los expertos civiles y militares en institutos, típicamente alejados de la «vorágine del día a día» de los centros de operaciones, para que los investigadores y analistas pudieran desarrollar sus estudios sin la presión de lo inmediato y lo urgente. Así, los países que tenían departamentos de IO los agruparon típicamente en un único centro específico para cada ejército. Y los países que no los tenían, los crearon, como fue el caso del GIMO de la Armada Española. Y así, en un primer movimiento del péndulo, la IO se convirtió en algo cada vez un poco menos cercano a las operaciones y un poco más científico.

Llevando al extremo el movimiento pendular, algunos de estos centros unificados han crecido con los años hasta convertirse en verdaderos «monstruos». Destacaremos un par de ejemplos: en 1946 el mando de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos encargó a la Douglas Aircraft Corporation la dirección de un proyecto de *Research And Development* para proporcionar apoyo mediante técnicas de IO. Hoy en día las siglas R&D (I + D) son ampliamente conocidas, pero en aquel año se le asignó al proyecto el acrónimo RAND. Actualmente aquel embrión se ha convertido en la RAND Corporation, que tiene 1.600 analistas en todo el mundo... pero ya no trabaja exclusivamente en IO para las Fuerzas Aéreas.

Otro ejemplo: el Defence Science and Technology Laboratory (DSTL), del Ministerio de Defensa británico, dedica a la IO más de 500 personas entre civiles y militares y un presupuesto anual de varios millones de libras.

También la OTAN se dotó de un organismo que tuviera capacidad de proporcionar apoyo mediante técnicas de IO. Esta capacidad se le asignó a la NATO Consultation Command and Control Agency (NC3A), con sede en La Haya, y que ha sido recientemente reconvertida en NATO Communications and Information Agency (NCI), y que mantiene su competencia en asuntos de IO.

La dispersión

No obstante, estos gabinetes y agencias de IO y sus capacidades no han sido siempre lo suficientemente conocidos, ni a nivel nacional ni a nivel aliado. Por eso algunos organismos, tanto aliados como nacionales, que han sentido en algún momento la necesidad de apoyo en este campo, ignorando que podían recurrir a centros especializados, se fueron dotando de su propia capacidad de formas diferentes y variopintas. En algunos casos se incluyeron en las plantillas de ciertos organismos y cuarteles generales algunos puestos «etiquetados» para especialistas en IO civiles o militares. En otros casos se crearon organismos paralelos, con diferentes denominaciones que no siempre hacían referencia a la IO. Otros optaron por la contratación externa, llegando a crear empresas específicas cuando era necesario, como en el caso de la citada RAND Corporation o de la empresa americana Quantics.

En particular, dentro de la OTAN la necesidad de técnicas de IO en apoyo directo a operaciones se hizo más evidente cuando la Alianza comenzó a ejercer el mando de operaciones reales, primero en los Balcanes, y posteriormente en Oriente Medio, en el Mediterráneo Oriental y en el Índico. Los estados mayores de los mandos aliados incluyeron en sus plantillas algunos puestos para ser cubiertos por militares con una formación en matemáticas, estadística, etc., pero en ocasiones, sin hacer referencia clara a la IO. ¿Por qué no recurrieron a la NC3A o a otros organismos aliados que podrían haber proporcionado este apoyo? En mi opinión, por tres razones: primero por el desconocimiento causado porque los organismos dedicados a la IO son difíciles de localizar dentro de la estructura; segundo por la falta de flexibilidad de agencias muy burocratizadas para dar apoyo inmediato a operaciones en curso; y, por último, por los inconvenientes que podría suponer la inclusión en la estructura de los estados mayores operativos de civiles que en muchos casos están más próximos al ámbito universitario que al militar. Todo este proceso tuvo como consecuencia que parte del conocimiento sobre la IO fuera descentralizándose y, en cierta medida, diluyéndose. La descentralización consistente en acercar la IO a los mandos operativos en principio podría tener efectos muy positivos. Pero a cambio presenta el inconveniente de que el conocimiento se dispersa y es de menor nivel y profundidad que el que se podía concentrar en las citadas agencias. Sobre todo porque los «especialistas» integrados en los estados mayores no siempre tenían la formación adecuada y estaban completamente desconectados de los centros de IO de la OTAN y de las naciones.

Pero el hecho innegable es que esta nueva oscilación (un poco descontrolada) del péndulo se produce porque los mandos de la OTAN sintieron en algún momento la necesidad de un apoyo de este tipo y las agencias responsables no fueron capaces de proporcionarlo.

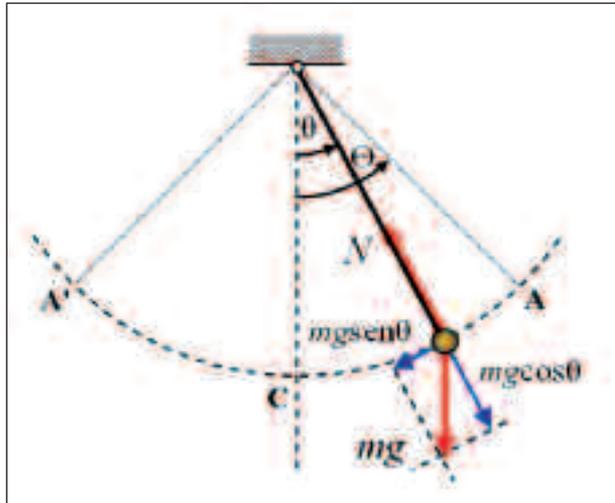
La transformación

El proceso de transformación y reestructuración que ha sufrido la OTAN en los últimos años, y que se ha materializado el pasado verano, ha exigido replantearse, entre muchas otras cosas, el papel de la IO en el ámbito de la Alianza. Dos estudios principales se han llevado a cabo en este sentido, uno liderado por el Allied Command for Transformation (ACT) y otro por la Research & Technology Agency (RTA), recientemente reconvertida en la Science & Technology Organization (STO).

Esta última creó un grupo de trabajo sobre Estudios, Análisis y Simulación (SAS-089) que ha elaborado un detallado documento sobre la perspectiva histórica y los desafíos de la IO en el futuro de la OTAN. Simultáneamente, y de forma independiente de lo anterior, el Cuartel General del Allied Command for Operations (ACO) tomó sus propias medidas para cubrir sus necesidades de apoyo en IO y las de sus mandos subordinados.

Por su parte, el NATO ACT se planteó en 2006 la necesidad de revisar el papel de las técnicas de IO dentro de la estructura de la OTAN, y especialmente su empleo en apoyo de los mandos aliados desplegados en operaciones. Para ello, entre otras iniciativas, estableció una reunión anual, que comenzó siendo un seminario y que, a partir del año 2012, se ha transformado en una conferencia internacional que tiene como objetivo coordinar y mejorar la contribución de la IO en el análisis de operaciones y en el desarrollo de nuevas capacidades. La conferencia de ese año se desarrolló en La Haya y, como muestra del interés que el tema despierta en el seno de la OTAN, bastará decir que a la convocatoria asistieron representantes de 21 mandos y agencias de la OTAN, 14 ministerios de Defensa y cuarteles generales de países miembros, nueve agencias nacionales, cinco empresas del sector defensa y cuatro universidades.

Durante esta conferencia se han analizado diferentes aspectos, ventajas e inconvenientes de los diferentes



(Ilustración obtenida de la página web <http://miprofesordefisica.com>)

modelos de ubicación orgánica de los técnicos en IO, tras el doble movimiento pendular desde los múltiples centros muy cercanos a las operaciones en los orígenes hasta la concentración en pocos centros alejados de las operaciones de las décadas de los 60, 70 y 80, y vuelta a la dispersión (al menos parcial) en las últimas décadas.

El primer día de la conferencia se produjo un debate sobre las disfunciones que la actual situación produce, el cual resultó particularmente interesante porque gran parte, tanto del análisis como de las conclusiones, podría ser perfectamente aplicable al empleo de la IO y a la estadística en el seno de las FAS españolas en general y de la Armada en particular. Durante este debate se identificaron los siguientes problemas y aspectos sobre los que la OTAN tendrá que trabajar en los próximos meses:

- En el ámbito OTAN se emplean dos términos distintos para referirse a la IO: Operations Research (OR) y Operations Analysis (OA). Además, existen diversas definiciones para cada uno de ellos en diferentes documentos. Es necesario unificar la denominación y la definición.
- Las diferentes denominaciones se asocian con «operaciones», de forma que cuando se habla de alguien con experiencia en OR/OA se suele interpretar como un oficial con experiencia en planeamiento, conducción y evaluación de operaciones militares, por lo que en los cuarteles generales de la OTAN que disponen de puestos orgánicos «etiquetados» para especialistas en IO, estos no están cubiertos con personas con el perfil adecuado. Por otra parte, algunos profanos identifican equivocadamente la IO con la informática. Es necesario divulgar el concepto de IO/OR/OA, de forma que se identifique con el análisis y la optimización matemática y estadística, y que no es solamente aplicable a las operaciones, sino también a la estrategia, a la logística, a la inteligencia, a la gestión de personal, a la gestión financiera y, en definitiva, a cualquier tipo de decisión.
- Resulta claro que los especialistas en IO no deben estar únicamente en centros especializados en «retaguardia», sino que algunos de ellos tienen que estar integrados en los estados mayores de los mandos de operaciones, complementando las capacidades de estos. Como el resto del estado mayor, estos investigadores deben ser militares, no civiles, y mucho menos «contratados externos».
- Por otra parte, en los cuarteles generales que sí disponen de técnicos en IO, sus puestos están en niveles muy bajos de la organización, muy alejados de las personas que toman las decisiones importantes. Sin eliminar este modelo, es necesario establecer la figura de un asesor *senior* en IO que esté muy cercano al mando y lo apoye directamente.

- Es necesario definir el perfil de los investigadores y el procedimiento de reclutamiento y adiestramiento. Inicialmente se identifican dos niveles de formación:
 - Asesor *senior*, civil o militar, con una formación universitaria o similar en técnicas de IO (nivel de formación *hard*), como actualmente tenemos en España y en la mayoría de los países de la OTAN.
 - Asesor *junior*, típicamente se trata de un militar (OF2/OF3/OF4) con una preparación específica para emplear determinadas técnicas de IO en su destino (nivel de formación *soft*).

- Los organismos de la OTAN con capacidad para la IO están muy «escondidos» en la estructura de la Alianza. Es necesario darles mayor visibilidad y hacerlos más accesibles a los mandos aliados.
- Conviene detener el movimiento pendular al que me he referido antes, cuyo punto de equilibrio podría consistir en mantener una adecuada convivencia de los dos niveles orgánicos:
 - Puestos orgánicos (de nivel *senior* y *junior*) en los cuarteles generales y estados mayores para asesoramiento directo a los mandos operativos y orgánicos.
 - Centros especializados en IO, donde se concentre y desarrolle el conocimiento sobre las técnicas de IO, que apoyen a distancia a los especialistas integrados en los estados mayores y que mantengan el contacto con las universidades y centros civiles.

Como no podía ser de otra manera, gran parte de este análisis y sus conclusiones son aplicables (empleando la escala adecuada) al caso de nuestras Fuerzas Armadas en general, y de la Armada española en particular. En primer lugar, sería necesario revisar la formación de nuestros técnicos en IO. Esta es una preocupación del GIMO desde hace ya bastantes años, porque los cursos que imparten las universidades, que se rigen por la demanda de la sociedad civil, no satisfacen nuestras necesidades. En el ámbito de la Dirección de Enseñanza del Ministerio de Defensa se ha creado un grupo de trabajo para definir el nivel y contenido idóneos para los futuros diplomados en IO y, en su caso, la posible inclusión de estos estudios entre las titulaciones que la Ley de la Carrera Militar exige para el ascenso a los empleos de capitán de fragata y teniente coronel.

Pero, sobre todo, creo que es necesario divulgar el concepto de Investigación Operativa, su utilidad como parte de la maquinaria que permite adoptar decisiones rápidas y acertadas, así como dar a conocer la capacidad de organismos como el GIMO o la Unidad de Estadística de la Armada.

Valga este artículo como modesta contribución al esfuerzo divulgativo.



BIBLIOGRAFÍA

- FORDER, R. A.: *Operational Analysis: Historical Perspectives and Future Challenges*. British Crown Publishers (2012).
—«Operational research in the UK Ministry of Defence: an overview». *Journal of the Operational Research Society*, 55 (2004).
KIRBY, M. W.: *Operational Research in War and Peace: The British Experience from the 1930s to 1970*. Imperial College Press (2003).



EL HERMANO DEL VUELO TEMBLOROSO

Francisco de Paula PEÑUELAS GONZÁLEZ



*¿Dónde está tu nido, ave de Dios?
¿Qué haces en los días de tempestad?*

San Francisco de Asís.



L *Castilla* (L-52) se estaba convirtiendo en parte del paisaje de aquella isla, así lo creíamos desde el buque y así lo debían de ver también los haitianos a los que la Agrupación Hispaniola les dedicaba sus mejores esfuerzos. La población de Petit Goâve al levantarse cada mañana podía observar nuestro buque navegando a velocidad reducida frente a su costa.

El puerto de Puerto Príncipe, a unas 40 millas a levante, estaba impracticable tras el terremoto del 12 de enero de 2010, los muelles hundidos, las infraestruc-

turas destruidas, no había donde atracar. En Petit Goâve existía un pequeño pantalán medio derruido sin sonda suficiente para un buque del porte del *Castilla*, y el único fondeadero en las proximidades de la ciudad estuvo permanentemente ocupado por dos pequeños cargueros durante los meses que duró la operación de ayuda humanitaria a aquel país tras el gran seísmo. En todo caso, aquella pequeña ensenada no era adecuada para las dimensiones de nuestro buque y podía ser una ratonera en caso de viento desfavorable. Se estaba mejor y más seguro navegando que fondeado, aunque el esfuerzo de la dotación era, de esta forma, también mucho mayor.

Como buen buque anfibio, el nuestro no necesitaba de un puerto donde atracar para poder poner en tierra todo el material, vehículos y personal desplazados desde España para prestar apoyo a aquella ciudad, así que estuvo días, semanas y meses navegando frente a la ciudad durante aquella operación de ayuda lanzada desde la mar.

Sirvan estos párrafos para ponerse en situación, aunque lo que pretendo en estas líneas no es escribir sobre la ayuda humanitaria prestada por España a Haití a través de la Agrupación Hispaniola, ya que hace tiempo que lo conté, así como los resultados, sabores y sinsabores, los logros y la pérdida de compañeros en un accidente. La pretensión ahora es mucho menor, es contar algunos detalles curiosos del comportamiento de la fauna que encontramos en aquel país y que nos llamó poderosamente la atención.

Pajarillos a la mar



Golondrinas en antena.

Los aficionados a la naturaleza, que en un barco con tanta gente siempre existen, comentaban la poca existencia de pájaros marinos en aquellos parajes, no se veían gaviotas y apenas algún alcatraz nos sobrevolaba. El tiempo era normalmente bueno, y estando en el Caribe uno esperaba encontrar abundante variedad de fauna, pero no era el caso; una única especie voladora rondaba alrededor del buque. De todas formas, había tantas cosas que hacer y en las que pensar con la tremenda situación que teníamos en tierra,

que la observación de la fauna no era prioritaria para ninguno de nosotros.

El gran temblor de tierra sufrido en Haití el 12 de enero no había sido el único. La falla de Enriquillo que recorre el subsuelo del país había liberado gran parte de la presión con el movimiento principal, pero a este le siguieron muchos otros de menor intensidad. Durante el día, con la actividad a bordo, no se notaban estos temblores, aunque de noche nos llevamos algún susto. El agua es muy buena conductora del sonido y en el silencio de la noche la onda sonora contra el casco del buque nos sobresaltó más de una vez. Parecía enteramente



Golondrina en imbornal.

una colisión contra una roca u otro barco, aunque bien pensado yo no he colisionado nunca, por lo que intuyo que debe de ser como lo que sentíamos aquellas noches. La inseguridad en tierra era grande y era percibida por la población y por los animales, que siempre se ha dicho que tienen una sensibilidad especial para detectar los movimientos de tierra; tal vez perciben los pequeños temblores que suelen preceder y suceder al de mayor intensidad. El caso es que en aquella isla de paisajes idílicos junto a la mayor pobreza y miseria humana, tanto las personas como los animales tenían que ganarse la supervivencia día a día. Debía de ser aquella la razón por la que los pájaros empezaron a anidar en el buque. Este se movía, pero en la bahía de Gonave el tiempo solía ser bueno y los balances mínimos. Los pájaros preferían instalarse a bordo antes que en tierra y poco a poco aquello se convirtió en una invasión silenciosa.

Las antenas del buque, como ramas metálicas, comenzaron a llenarse de pájaros descansando, y los imbornales, a falta de agua de lluvia que los recorriesen, eran utilizados como refugios naturales donde construir los nidos. Al principio no nos dimos cuenta y era hasta curioso: hay muchos pájaros que no son marinos que suelen aprovechar los barcos para descansar. Los hay en todos los océanos y se les suele respetar su descanso y proporcionar agua para que una vez recuperados puedan proseguir su viaje. Ellos ven a los buques como su oportunidad de supervivencia en la mar, un sitio donde parar.

Pero eso es una cosa y otra que prefiriesen anidar a bordo estando cerca de tierra, y con sus nidos de barro pudiesen obstruir los conductos de evacuación de agua de las distintas cubiertas del buque. Viendo que podía derivar en un problema y que no había necesidad de auxiliarlos al tener la tierra tan cerca, el siguiente paso fue tratar de desalojar a aquellos *ocupas* que descaradamente construían sus nidos a bordo. No había forma delicada de hacerlo. Había en el buque imbornales que no eran accesibles fácilmente para la dotación y eran precisamente los que estaban siendo utilizados por aquellos alados.

La verdad es que daba pena, nos poníamos en situación, y en aquel país con más de un millón y medio de personas desplazadas sin hogar, veíamos que ni los pájaros se sentían seguros en tierra y preferían venirse a bordo, como muchos haitianos a los que atendíamos. Pero no era posible, no nos podíamos permitir una avería por aquella causa, y antes de que la población avícola aumentase a bordo, metimos agua a presión de contraincendios por los imbornales, unos 10 kg/cm², y en unos minutos los conductos volvían a estar tan limpios como cuando salieron del astillero de Navantia en Ferrol. Hubo que repetir la operación de limpieza varias veces durante la permanencia en aguas haitianas dada la insistencia de aquellos pájaros a los que no les debía de extrañar tantas riadas, no muy diferentes de las que sufrían también en tierra y destrozaban sus hogares. En fin, debían de pensar, ¡como en casa!

Me pregunté durante mucho tiempo qué especie de pájaro sería aquel al que echamos sin contemplaciones de a bordo. Parecían golondrinas, pero uno no es experto y no tuve más que preguntar a mi querido amigo el coronel de Intendencia retirado Josele Curt, maestro de ornitólogos, enviándole unas fotografías, para que a vuelta de correo me contestase con profusión de detalles que reproduzco:

«Pues claro que es una golondrina. En concreto, un hirudínido de nombre científico *Kalochelidon euchrysea*, y de nombres vulgares pájaro de las lluvias y Jolle-jolle. En el libro *Birds of the West Indies*, del que es autor James Bond (no es broma), de Editorial Collins, se sitúa a dicha golondrina en la isla La Española (Haití y República Dominicana), y explica que nidifica en las cavidades de los árboles o bajo los aleros de las casas, lo que me lleva a preguntarme y a contestarme: ¿qué mejor habitáculo para una golondrina troglodita y para un nidificante bajo los aleros de las casas que el imbornal de un barco? ¿Qué placer sería mayor para el “pájaro de las Lluvias” que la marinería del barco regase sus días con manguera? Claro es que las aves, inocentonas ellas, no se podían esperar que los manguerazos no eran en señal de fraternidad, sino para echarlos a la calle por la vía rápida.

¡Que San Francisco de Asís interceda por el perdón de la autoridad que ordenó el desahucio del “hermano del vuelo tembloroso”!»

Aclarada la identidad del sufrido polizón, no me queda más que unirme a la intercesión ante San Francisco de Asís que hace nuestro maestro Josele para que los males del infierno no caigan en su día sobre este comandante.

Cangrejo sorprendente

No era aquella especie animal la única que quería venir a bordo, y otra anécdota es significativa. Este que relata se daba una ronda por la popa del buque y, hablando con los que en su tiempo libre trataban de aprovecharlo pescando al curricán en lugar de descansar, les hacía notar que la velocidad del barco era muy baja y así no había forma de que los peces entrasen al señuelo. La orden al oficial de guardia era navegar a la mínima velocidad de gobierno, lo que dependía en gran medida del viento reinante, que al ser normalmente escaso hacía que la velocidad del buque fuera también reducida, de uno o dos nudos. Así gastábamos menos combustible y los motores tenían que hacer menos esfuerzo —pensaba yo—; todo son ventajas. Pero aquellas golondrinas anidando a bordo ya me habían hecho pensar que tal vez la baja velocidad no era buena del todo y que algún inconveniente había que sortear. Aquella ronda por la popa, me reafirmó en mis sospechas. Existen también otros inconvenientes de navegar a baja velocidad.

¿Se le ha ocurrido a alguien pensar que los cangrejos tengan algún tipo de inteligencia? ¿Por qué no?, me dirán algunos; pero la mayoría convendrá conmigo que no espera que un cangrejo demuestre algo más que un instinto primario y adaptación al medio. Lo que vimos desde la popa del *Castilla* al menos plantea alguna duda. Allí observamos en la superficie de aquellas aguas tan transparentes y azules que un cangrejo nadador trataba de aproximarse al buque por el costado. Siempre me ha llamado la atención que un cangrejo pueda sobrevivir en mar abierto, sin esconderse, nadando libremente como lo estaba haciendo aquel ejemplar. Debe de ser un bocado exquisito en mitad de la mar, con muchos más enemigos que amigos entre los habitantes marinos. Los que allí estábamos nos preguntábamos si lograría aquel crustáceo alcanzar el barco o no, aunque este se moviese a poca velocidad. No pensábamos que tuviese ninguna posibilidad y no podíamos imaginar tampoco lo que observamos a continuación. Una vez que el buque sobrepasó al esforzado nadador dejándolo por la popa, este siguió nadando incansable hasta adentrarse en uno de los numerosos remolinos de la estela. Con un par de cambios de remolino se metió en la succión de la popa que lo atrajo hasta verse cerca del casco. Con un último esfuerzo natatorio, ayudado por la corriente espiral, llegó al casco del buque, donde encontró donde agarrarse y guarecerse, perdiéndose de nuestra vista. ¡Sorprendente, no dábamos crédito a lo que habíamos visto!: cangrejo nadador que aprovecha los remolinos de agua para acercarse al buque.

Conclusión

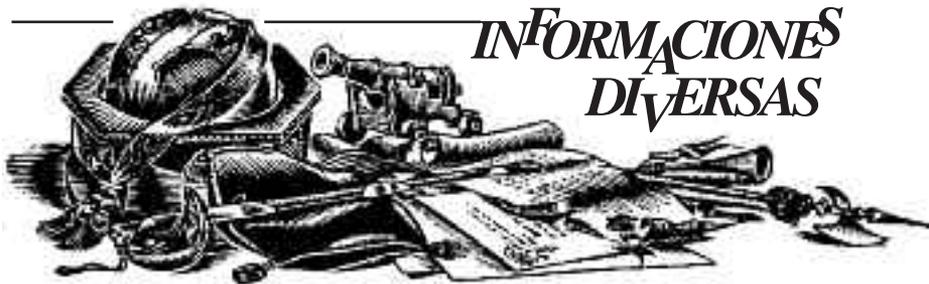
Viendo lo sucedido con el cangrejo, la conclusión era la misma que con las golondrinas, que no se podía ir tan despacio, que en cuanto tienen una peque-



Vuelo de aprovisionamiento a Barahona.

ña oportunidad se nos suben a bordo. Si habíamos observado a aquel pequeño ejemplar embarcar sin billete, otros muchos podrían también haber hecho lo mismo. Recordaba entonces al *Galicia* (L-51) atracado en el puerto de Umm Qsar, Irak, tras haber remontado el río Khawr Abd Allah en el año 2003, cuando había que limpiar regularmente los filtros de los diésel auxiliares de gambas y cangrejos que entraban por las aspiraciones de agua de mar de refrigeración. Ahora, en un escenario

muy alejado de aquel, relacionaba las dos situaciones, aunque esta vez, con el buque navegando permanentemente, el problema de filtros era mucho menor. Pero no era broma, la baja velocidad también tenía sus inconvenientes. A pesar de la intensa actividad diaria a bordo en los cuatro meses que duró la operación, exactamente 120 días, de los cuales 116 fueron de mar y cuatro de puerto, hubo, como se ha visto, tiempo para la observación de la naturaleza, de la que entre muchos, he narrado estos dos ejemplos. Pero la más llamativa de todas fue la de aquellos novatos que embarcaron en el mes de enero de 2010 para su primera navegación, nada menos que la travesía del Atlántico, andaban perdidos por las distintas cubiertas y no eran capaces de avistar las ballenas que se anunciaban por los altavoces del buque. Al regreso a España en el mes de mayo eran los que más comentaban al aproximarnos a las Azores sobre las carabelas portuguesas (*Physalia physalis*) que íbamos dejando atrás; subían al puente al atardecer a tratar de observar el rayo verde o simplemente a disfrutar el paisaje, y terminaron utilizando el lenguaje marinero como si hubiesen estado embarcados toda la vida. Aquello sí que fue una gran transformación y una observación deliciosa. Con el único que no pude fue con el coronel médico jefe de la Unidad de Sanidad, el bueno de Santiago Huecas, que a nuestras embarcaciones seguía llamándolas barcas, pareciendo que no había salido del estanco del Retiro. Al resto no había quien lo parase. Además de sus respectivas especialidades, se habían vuelto marinos y naturalistas; la mar los había enganchado.



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



El número del mes de abril de 1913 comienza con una foto del acorazado *Pensylvania*, a la que siguen dos continuaciones de los artículos *Apuntes sobre explosivos*, por el coronel de Artillería de la Armada Juan Labrador, iniciado en el número de mayo de 1911, y *Conferencia Internacional Radiotelegráfica de Londres*, por el coronel de Ingenieros Jacobo G de Roure, iniciado en el número de febrero. Continúa con *El*

Manejo Marinerio de los modernos buques de guerra. Acción conjunta de los elementos de gobierno, y finaliza con el titulado *Valor militar y táctico del moderno submarino*, del teniente de navío C. W. Nimitz, de la US Navy.

Sigue la *alocución* del vicealmirante Guillermo Camargo, dirigida a los tripulantes de los buques de la escuadra al cesar en el mando el día 8 de dicho mes por pasar a la reserva en virtud de haber cumplido la edad reglamentaria.

Entre las *Notas Profesionales* elaboradas por la Sección de Información, destacamos: (Alemania) *Los pequeños cruceros alemanes clase Breslau; Aerostación y aviación; Pérdida de un torpedero; El acorazado y el destroyer; Cañones Krupp para sumergibles*; (Austria) *Aviación; Acorazado Visibus Unitis*; (EE. UU.) *El acorazado Pensylvania; El coste de los buques de combate y la jornada de ocho horas; Aviación; Aprovisionamiento de petróleo; Canal de Panamá; La defensa del Canal de Panamá*; (Francia) *Acorazado Normandíe; Aviación; Radio-faros*; (Inglaterra) *Aviación; Fallecimiento de Sir William White; Presupuesto de Marina; Las construcciones navales inglesas para el ejercicio 1913-14; Los destroyers tipos Shark y los torpederos en construcción; Los progresos de las turbinas Parsons y aumento de fuerzas consiguiente; Clasificación de los tipos de buques; El Fire director*; (Italia) *Nuevo tipo de explorador; El acorazado Dante Alighieri; Sumergibles, El acorazado Giulio Cesare*.

Una *Información General*, que hace referencia a los *Acorazados Dreadnoughts que prestarán servicio en Inglaterra, Alemania, Italia y Austria el día 1.º de abril de los años 1914 y 1915, Miscelánea, dedicada a Anclas y cadenas, Bibliografía y Sumario de Revistas* completan este número.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



El número de abril de 1963 se inicia con el artículo elaborado por el capitán de fragata C. Martínez-Valverde, *Operaciones de ataque y defensa de La Habana en 1762*. Le sigue el realizado por el capitán de corbeta F. Morales Belda, *Prontuario de orgánica*. El capitán de corbeta ingeniero naval P. O'Dogherty nos presenta un artículo referido a *La estabilización de los movimientos de balance por el sistema Denny-Brown*. Siguen *El*

mecanismo del mareo, del comandante médico J. Soler Cantó, y *Renovarse o...*, por el capitán de Intendencia I. Fernández de Bobadilla.

Entre las *Notas Profesionales* destacamos: *El calculador electrónico resuelve el problema de la embriaguez de las profundidades y de la enfermedad de los buzos*, por R. Hubner; *El flanco meridional de la NATO*, por el coronel de la US Army Norman Locksley; *La exploración abisal del océano*, por el doctor Luis R. Rivas (de la Universidad de Miami), y *¿Cuándo cambiar el aceite del cárter de un motor?*, por el comandante de Maquinas M. Insúa Merlán.

Continúa este número con *Historias de la Mar*, con el relato del capitán de navío Manuel Pastor y Fernández de Checa titulado *El Bósforo de Tracia; Miscelánea e Informaciones Diversas*, entre las que destacamos: *El Baleares 25 años después*, por A. L.; *Homenaje de los pescadores españoles al almirante Nieto Antúnez; Visita del Ministro de Marina a Cartagena; Traslado al Panteón de Marinos Ilustres de los restos del capitán de navío Fernández Duro*, por E. J. V.; *El programa naval en la prensa; Entrega de las fragatas rápidas Meteor y Rayo*, por I. C., y *Conferencia del almirante Maugeri en el Museo Naval*.

El *Noticiero y Libros y Revistas* completan este número.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO

EFEMÉRIDES DE ABRIL

Día Año

1 1520.—Estando Fernando de Magallanes con sus naves en la bahía de San Julián, ordenó que todas las tripulaciones bajaran a tierra a oír misa e invitó a los oficiales a comer con él después de la ceremonia a bordo de la *Trinidad*.

2 1767.—En esta fecha se decreta, en todos los territorios administrados por España, la expulsión de los religiosos pertenecientes a la Compañía de Jesús y se confiscan todas sus propiedades.

3 1503.—La reina Isabel, mediante cédula real de esta fecha, nombra a Juan de la Cosa oficial asalariado de la recién creada Casa de Contratación, como parte de su recompensa por el servicio prestado en el viaje de Rodrigo de Bastidas.

4 1615.—En esta fecha es nombrado Diego Fernández de Velasco gobernador de Panamá y presidente de su Audiencia, habiendo ejercido anteriormente como gobernador de Yucatán y de Cartagena de Indias.

5 1523.—Gil González Dávila se entrevista con el cacique Nicaragua en el lago del mismo nombre, aceptando el cacique la fe católica y ser vasallo del rey de España. Dávila recibió varios objetos de oro del cacique y este un traje de seda, camisa de lino y una gorra roja.

6 1556.—En esta fecha se enfrentan los socios Francisco Pizarro y Diego de Almagro en la batalla de Salinas. Las tropas pizarristas vencedoras estuvieron al mando de Hernando Pizarro, mientras que los almagristas estuvieron a las órdenes de Rodrigo Orgóñez.

7 1556.—El valiente conquistador de Chile Jerónimo de Alderete, hombre de confianza de Pedro de Valdivia, a la muerte de este es nombrado gobernador y adelantado de Chile. En esta fecha, en la ciudad de Panamá, Alderete fallece cuando iba para su gobernación de Chile.

8 1730.—En esta fecha, los jesuitas Nicolás Tamaral y José Echevarría fundan la misión y pueblo de San José del Cabo en el extremo meridional del Estado de Baja California, sur en México. Anteriormente Sebastián Vizcaíno nombró a su puerto San Bernabé.

9 1587.—El pirata inglés Thomas Cavendish fondea en esta fecha en Quintero y es derrotado por las fuerzas españolas del gobernador de Chile Alonso de Sotomayor.

10 1496.—Cristóbal Colón, en su segundo viaje de regreso a España vía las Pequeñas Antillas, hace escala en este día en la isla de Guadalupe.

11 1514.—Entre los expedicionarios que partieron en esta fecha del puerto de Sanlúcar, en la

numerosa expedición de Pedrarias Dávila, embarcó el capitán Pascual de Andagoya, cuyas subsiguientes conquistas en Perú serían muy importantes.

12 1524.—El conquistador español de Guatemala, Pedro de Alvarado, es recibido con honores por los señores de Tunatuh e Iximché en dicho territorio por estas fechas, y le pidieron a Alvarado la eliminación de sus enemigos, los pueblos vecinos de Zutujiles y los de Panatacat.

13 1578.—En este día se realiza en la Plaza Mayor de Lima, por el Tribunal de la Santa Inquisición, el segundo auto de fe; fueron condenados quince reos a penas de prisión, azotes, multas y destierros.

14 1585.—En este día, el conquistador Alonso de Vera y Aragón funda la ciudad de Nuestra Señora de la Concepción en el Chaco argentino.

15 1516.—Finaliza en esta fecha el gobierno de La Española por Diego Colón, hijo del Almirante. Durante su mandato se realizaron las conquistas de Cuba, Puerto Rico y Jamaica, convirtiendo la ciudad de Santo Domingo en capital de Las Indias.

16 1528.—Pánfilo de Narváez había sido uno de los conquistadores de Cuba junto al gobernador Diego Velásquez. En esta fecha, en territorios de la Florida, después de haber recorrido el contorno de la bahía de Santa Cruz, donde había fondeado sus naves, y encontrado algunas casas, Narváez tomó posesión de la tierra en nombre del rey de España, con las debidas ceremonias.

17 1550.—Pedro de La Gasca, pacificado el virreinato del Perú y una vez reunido el tesoro real que los hermanos Contreras habían sustraído en la ciudad de Panamá, prepara su regreso a España en dicha ciudad.

18 1536.—El rebelde Manco Inca continúa cercando a los españoles en la ciudad imperial de Cuzco, tomando la fortaleza de Sacshawan que dominaba la ciudad.

19 1525.—En este mes, por encargo del conquistador español de Guatemala Pedro de Alvarado, los capitanes Diego de Holguín y Gonzalo de Alvarado, que estaban en un sitio llamado La Bermuda, cerca de la ciudad de Suchitoto, en el señorío de Cuzcatán, cuyo territorio es hoy El Salvador, fundan la villa de El Salvador.

20 1571.—El conquistador español Miguel López de Legazpi, estando en la isla de Luzón, se dirige navegando por la costa hacia Manila y desembarca en el puerto de Cavite, próximo a dicha ciudad.

21 1541.—Pocas expediciones hubo más extensas que la realizada por el adelantado de la Florida Hernando de Soto en su largo peregrinar por el territorio actual de los Estados Unidos. Por estas fechas recorre Soto el territorio de Carolina del Sur.

22 1529.—Las arcas de la Corona no se encontraban muy boyantes debido a los compromi-

sos del rey con los territorios de centro Europa. En esta fecha, se celebra el Tratado de Zaragoza en el que el emperador vende a Portugal los derechos de España sobre las islas Molucas por trescientos cincuenta mil ducados.

23 1526.—La expedición de fray García Jofre de Loaysa, en su viaje de exploración a las islas Molucas, navegando por el estrecho de Magallanes, llega en este día a la bahía de San Jorge, donde hicieron agua y leña. Allí falleció Diego Covadonga, el primero de los muchos desaparecidos en este viaje de hambre y escorbuto.

24 1505.—En este día, encontrándose el rey Fernando en Toro, accedió a nombrar a Vicente Yáñez Pinzón corregidor y capitán de la isla de San Juan, Puerto Rico, como pronto se la llamaría (los indios la llamaban Borinquen), isla cercana a La Española que podía convertirse en una nueva colonia si los españoles mostraban interés por ir allí.

25 1611.—En la provincia misionera del Santísimo Rosario en Manila, los dominicos fundan por esta fecha un colegio del mismo nombre, institución matriz de la Universidad de Santo Tomás que regentan en la actualidad.

26 1576.—A instancia de fray Diego de Herrera, la Corona emitió una real cédula en la que prohibía a los españoles la tenencia de esclavos en Filipinas. En esta fecha, Herrera, seguidor y portador de la citada cédula, fallece a su regreso a Filipinas durante un naufragio, ocurrido frente a las costas de las islas Catanduanes.

27 1606.—Pedro Fernández de Quirós, en su viaje de exploración por las islas del Pacífico, descubre por estas fechas las islas de Virgen María (Gaua), los Portales de Belén (Vanua Lava) y las Lágrimas de San Pedro (Vanatu y Mota).

28 1544.—Blasco Núñez de Vela, nombrado primer virrey del Perú con el encargo de imponer las Leyes Nuevas que desfavorecían a los colonos y conquistadores españoles; durante su estancia en La Barraca camino de Lima, pudo leer en la pared de la estancia donde comía esta advertencia de su futura suerte: «A quien me viniere a quitar mi hacienda, quitárale la vida».

29 1577.—El gobernador de Filipinas, Francisco de Sande, expuso al rey la propuesta de la conquista de China. Por fortuna los consejeros de Indias vieron las cosas con mayor claridad y una real cédula de esta fecha cortó los planes de Sande con estas palabras: «En cuanto a conquistar China, aquí ha parecido que por ahora no conviene se trate de ellos».

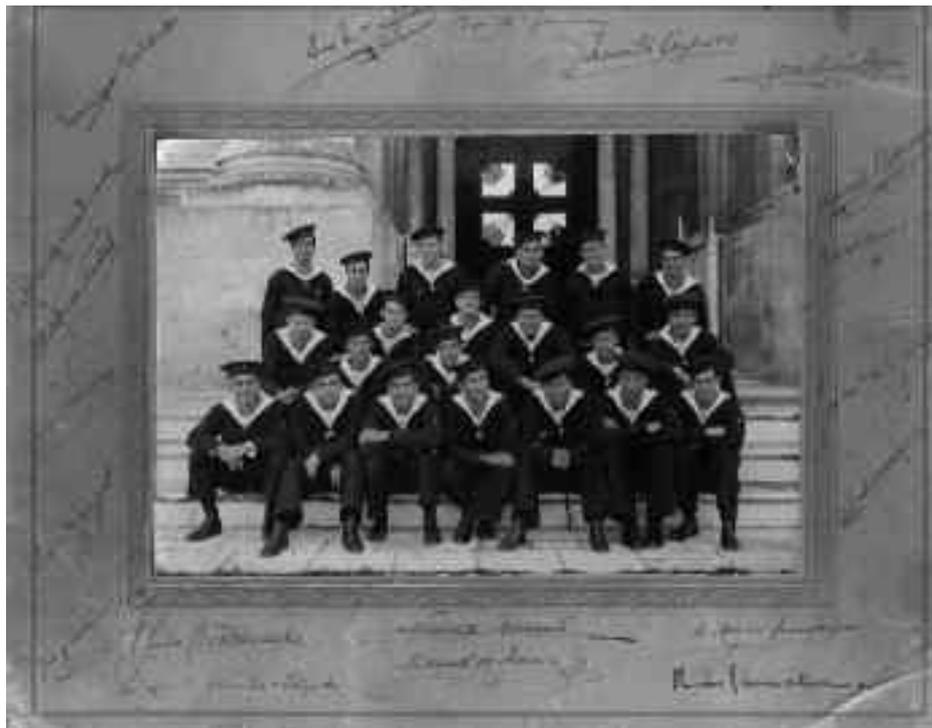
30 1538.—El gobernador de Granada, Rodrigo de Contreras, a la vista de los informes recibidos, decide enviar una expedición a explorar el volcán de Masaya.

CAPITÁN JIM



Fast Rope en puerto. (Foto: F. García Flores).

VIEJA FOTO



Escuela Naval de San Fernando, año 1934. Integrantes de una promoción de oficiales alumnos, cuyas firmas figuran al margen de la fotografía, posan a la entrada del Panteón de Marinos Ilustres. Entre ellos, e identificados por el remitente o por las rúbricas, se encuentran los entonces aspirantes: De Leste Cisneros, Muñoz-Delgado Pintó, Fernández Aceytuno, Rolandi, de Arnáiz, Márquez, Bastarreche, Romero, Ayuso, Turnay. (Foto: Alfonso de Leste Contreras).



MARINOGRAMA NÚMERO 481

Por TAL

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

Un poema de Gabriela Mistral.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Hist.: Batalla naval acaecida en junio de 1381, en las proximidades de la pequeña isla que le da nombre, cerca del puerto de Huelva, entre una escuadra de galeras de la Marina Real de Castilla y otra portuguesa, siendo decisivamente derrotada esta última
- B.—Biogr.: Cronista sevillano que opinaba que Colón solicitó a los reyes la financiación de su empresa desde 1484, pero que estos le entretuvieron hasta que finalizaron las conquistas.
- C.—Mit.: Gruta en la que se celebró el matrimonio entre Jasón y Medea.
- D.—Tact.: Formación de navíos de una escuadra o división, navegando todos al mismo rumbo y bien cerrados proa con popa . .

8	77	67	72	95	104
57	79	64	30	102	44
43	4	89	100	10	98
2	28	71	93	13	

E.—Biogr.: Teniente general de la Armada española fallecido en el año 1733. Estuvo en el socorro de Orán, participó en la expedición realizada para expulsar del Darién a los escoceses. Falleció a bordo del buque de su insignia <i>Príncipe de Asturias</i>	6	1	75	45	59	51	33
F.—Arq. Nav.: Dícese del buque o embarcación que anda mucho a la vela	29	15	96	70	14	82	
G.—Arq. Nav.: La parte de regala que sale por fuera del galón, y en los galones inferiores, la superior que forma media caña convexa	78	19	94	26	85		
H.—Mit.: Uno de los participantes en la guerra de Troya por la parte asaltante	3	24	81	97	36		
I.—Biogr.: Almirante inglés célebre entre los exploradores polares. Tomó parte en las expediciones de Austin, Sherard y Penny. Mandó el vapor <i>Assitance</i>	32	55	92	21	80	31	66 34
J.—Man.: Hale o cobre un de un cabo o de un cable que laborea o trabaja de algún modo, hasta ponerlo más o menos rígido, según los casos	18	62	52	35	22	74	
K.—Astr.: Punto de interceptación de la órbita de un planeta con la elíptica	87	38	17	41			
L.—Pesca: Prohíbo las capturas en un determinado lapso de tiempo	68	46	27	58			
M.—Man.: Resista el buque con ventaja y venza los impulsos que en todos los sentidos hacen contra él los golpes de mar o la marejada	23	50	84	37	53		
N.—Geogr.: Una de las islas descubiertas por Elcano en su ruta hacia las especias, cercana a las de Carachita, Pará, Zangalura y Cian	25	90	56	65	9	86	
O.—Man.: Actuó sobre determinados tanques del buque para obtener el equilibrio horizontal (anglicismo usado especialmente por el personal de submarinos)	99	5	69	49	73		
P.—Hidr.: La mar rompiendo contra la costa (voz usada en algunas zonas del litoral de España)	47	48	12	16	91	76	88
Q.—Arm.: proyectiles especiales que pueden ser gobernados y dirigidos durante su trayectoria hacia el blanco, bien sea por la acción de instrumentos que van en ellos o por mandatos del exterior	60	101	54	63	20	83	42
R.—Biogr.: Teniente general de la Armada española, nacido en Sevilla 1716 y muerto en la Isla de León en 1795. De él dijo el viajero inglés Townsend: «Es el español cuya conversación más me ha interesado... he hallado en él un verdadero filósofo, perspicaz e instruido, vivo en la conversación libre y desembarazado en sus modales»	7	40	11	103	39		
S.—Com.: Esta letra identificativa de una de las señales del Código Internacional la he puesto ya varias veces por necesidades de ajuste; es la más delgada de las vocales	61						

(La solución al *Marinograma 480* correspondiente al mes de marzo las encontrarán al final de la sección de *Lexicografía*).



Fragata *Méndez Núñez*, y alidada. SWORDFISH 2010. (Foto: F. García Flores).

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Costura larga española

Historia

Para los hombres de la mar los cabos en sus diversas menas o grosores tenían mucho valor e importancia. El material, cáñamo o esparto, para hacer los cabos era muypreciado y difícil de conseguir. Los de cáñamo eran buenos para el agua de mar y los de esparto mejor para el agua dulce de los ríos navegables; y así lo menciona Plinio el Viejo (1) en su enciclopedia *Historia Natural*. El proceso de fabricación era muy laborioso y artesanal.

«Hacia el primer tercio del siglo XVI, comienzan a aparecer escritos sobre léxico (2) marinero y algunos tratados con medidas para construir y arbolar los navíos de Su Majestad y fabricar las velas que los impulsan. En una Nao, por ejemplo, las velas tomaban el nombre del palo en el que se colocaban. Las velas eran cuadrangulares o triangulares. Las primeras se les conocían como velas redondas o de cruz y al segundo tipo como latinas. Los palos se les llamaba: trinquete, mayor y mesana. Las velas redondas, dependiendo de donde se colocasen se les llamaba: en el palo mayor *papahígo* o *treo*, bonetas, y gavias; en el trinquete vela de trinquete; y en la popa una vela latina llamada vela de mesana. Más entrado el siglo aparece un nuevo palo inclinado en la proa, llamado el bauprés, sobre en el que se asienta la vela de cebadera.

Las velas por aquel entonces no tenían rizos; se aumentaba o disminuía la superficie del *papahígo* con fajas de paño llamadas bonetas, sujetas a la relinga inferior mediante un cabo pasado por unos ollaos u ojetes abiertos en una y otra lona y señalados de diez en diez mediante una letra para no dudar en la correspondencia, siendo las más comunes A. M. G. P. que significan *Ave Maria Gratia Plena*. A las velas, para reforzarlas y que el viento no las rasgase, se les ponía un cabo delgado cosido de una forma determinada. En las esquinas o puños de este cabo se le hacían unas gazas, de forma que las superiores pudiesen sujetar la vela a la verga y las inferiores permitiesen manejar la vela con facilidad mediante las escotas y brazas. A veces este cabo se rompía, por cualquier razón, o necesitaba alargarse para que la vela pudiese trabajar de mejor forma. En vez de cambiarlo, se solía alargar un tramo en la misma vela. La forma de sujetar el trozo de cabo se hacía mediante una *costura*.»

Así podría explicarse la aparición de este tipo de amarradura. El detalle gráfico más antiguo que he podido encontrar está en la lámina número 62, «Ajuste a la flamenca», del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (3).

Etimología

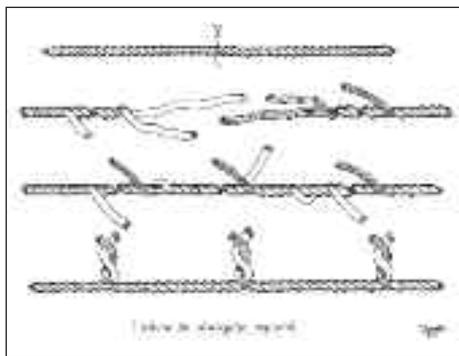
Ayustar viene del latín *iuxta* que significa *cerca, al lado de*, y *ahustar* en el castellano antiguo. Según el doctor Diego García de Palacios (4), a la unión de dos cabos por sus extremos

(1) Plinio el Viejo (c. 23 d. C. -79) fue un escritor y enciclopedista romano que sirvió en Hispania como procurador o recaudador de impuestos imperiales entre los años 70 y 72.

(2) *Quatri partitu en cosmographia practica i por otro nombre llamado espejo de navegantes* de Alonso de Chaves (Sevilla, 1537).

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

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



muchos la llaman *untura* y otros le decían *comento*. La incorporación de maestros de diversa procedencia para las faenas marineras hizo que palabras comunes en tierra se incorporasen al argot naval. Así pues *costura* tiene su origen en una de las labores que hacían los sastres en la reparación de los paños de velas. Es la típica palabra tomada de un oficio de tierra adentro y aplicada a las faenas marineras. Para Timoteo O'Scanlan (5) la palabra *ayuste* significa *unir o empalmar dos cabos por sus extremos o chicotes*, y lo hacemos mediante costuras o nudos.

En este caso la costura es para reparar un cabo de forma que el grosor fuese el mismo que el de los cabos ayustados. Se le suele llamar *costura larga* por ser esta la forma que adopta. También se le llama *costura doble o a la española*.

Confección y usos más comunes

Costura que se hace a una driza o a otro cabo de labor, cuando falta un cordón, para que supla como nuevo y quede del mismo grosor que el anterior. La confección es laboriosa pero sencilla. Así pues, se descolchan los cordones de los chicotes de los cabos **A** (**a**, **b** y **c**) y **B** (**a'**, **b'** y **c'**) a unir. Los cordones se cortan en diferentes longitudes **a** y **a'** se corta a 1/3 de la distancia a alargar; **b** y **b'** a 2/3 de la longitud y **c** y **c'** se dejan sin picar. Se intercalan los cordones de ambos de la siguiente forma: el cordón largo **c** se colcha hasta alcanzar el más corto **a'**; el **c'** se colcha hasta alcanzar el **a**; finalmente **b** y **b'** se anudan entre sí (ver figura).

Los huecos dejados por los cordones del cabo **A** se rellenan con los cordones del cabo **B**. El hueco del cordón **a** se rellena con el cordón **c'** hasta alcanzarlo. El hueco del cordón **b** se rellena con el cordón **b'** hasta una distancia menor que la del anterior. Se hace lo mismo con el cordón **c** y **a'**. Se retuercen **ac'**, **a'c** y **bb'**, dándoles unas ligadas o un cote para que no se deshagan, se enguillan y siguiendo la colcha, una o dos pasadas, la última con medio cordón. Se cortan los trozos de cordones restantes.

Aunque es más limpia que la costura redonda, no ofrece tanta seguridad y se solía emplear para reparar un cabo de labor o en este caso la relinga de la vela, de forma que el grosor de la costura fuese el mismo que el de los cabos a unir. También es útil en el caso de tener que labrear el cabo reparado por un motón o polea.

Otras denominaciones

En italiano: *Lungo impiombatura* o *collegatura*; francés: *couture*; inglés: *long splicing* or *long splice*; alemán: *langspieß*.

Juan OZORES MASSÓ



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



LEXICOGRAFÍA

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

NI SÍ NI NO, SINO TODO LO CONTRARIO

*Nunca interrumpa a su enemigo
cuando está cometiendo un error.*

Napoleón.

Hace un par de meses, un compañero de la Armada me envió un correo electrónico (detesto el neologismo *email*) con la siguiente frase: «Estoy preocupado por la naturaleza de mi sino, que nadie sino ALPER conoce, porque no sé si no tendrá consecuencias para mi futuro». No, en realidad, aunque no lo parezca, no estaba angustiado con su destino, *sino* que quiso exponer un ejemplo de la confusión que se detecta al emplear tres significados distintos de *sino* y *si no*. Él mismo subrayó las palabras, y yo, en la frase anterior, he continuado remarcándolas.

Lo que pasa es que dicho compañero cree, erróneamente, que por firmar en las páginas de *Lexicografía* de nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA ostento algo de

voz y voto o la patente del curso en esto de escribir y hablar bien. No, soy un simple aficionado que, con suprema osadía, se arriesga a portar una vela en este entierro de las palabras y frases que, en mi opinión, deben unas veces evitarse y otras aclararse. Este último es el caso que nos ocupa. Aclaremos, con humildad, los significados de *sino* y *si no*. Por cierto, antes de seguir, descartemos ya definitivamente el vocablo *sinó*, con tilde en la *o*: no está registrado en el DRAE.

Sino, si no

Como siempre, recorro a la biblia de las palabras: el *Diccionario de la Real Academia*.

El vocablo *sino* tiene dos registros. El DRAE lo destaca con superíndices: *sino* (1) y *sino* (2), dando a entender de esta manera que se trata de dos palabras *distintas* con raíz diferente.

La primera acepción, *sino* (1), procede del latín *signum*. Tiene varios significados, pero el que nos ocupa es el de *hado*: 1. Fuerza desconocida que, según algunos, obra irresistiblemente sobre los dioses, los hombres y los sucesos. 2. Encadenamiento fatal de los sucesos. Me sorprende que el DRAE no contemple el término *destino* como sinónimo.

La segunda acepción, *sino* (2), es una especie de contracción entre *si* (sin acento) y *no*. Tiene cuatro significados: 1. Conjunción adversativa usada para contraponer un concepto afirmativo a otro negativo anterior («No lo hizo el sargento Pérez, *sino* el oficial López»; «El jefe de escuadrilla no quiere que fondee, *sino*, al contrario, que atraque»; «No sentí alegría, *sino*, antes bien, tristeza»). 2. Denota idea de excepción («Nadie lo sabe *sino* el almirante»). 3. Solamente o tan solo («El comandante no pidió *sino* que leyésemos el mensaje»). 4. Denota adición de otro u otros miembros a la cláusula («No solo se merece una medalla por sus conocimientos técnicos, *sino* por saber obedecer»). Los ejemplos son de mi cosecha, claro.

Es muy interesante lo que al respecto aporta Leonardo Gómez Torrego en su *Manual de español correcto*. Solo añadiré lo que complementa los significados que ya figuran en el DRAE.

Sobre *sino*, este autor comenta que también se usa en el sentido de *más que*, *otra cosa que* («La sonda no hizo *sino* confundir al oficial de guardia»). En cuanto a la forma *si no*, explica que se trata de la conjunción *si*, en frases condicionales o concesivas, y el adverbio de negación *no* («*Si no* todos, al menos dos suboficiales podrían ir»; «*Si no* tenemos el eco en el sonar, no podremos atacar»). También puede tratarse de la conjunción completiva *si* e introducir, por tanto, oraciones interrogativas indirectas. Esta forma se reconoce fácilmente porque, con frecuencia, es posible incrustar alguna palabra o frase en medio, y la oración encabezada por *si* puede intercambiarse con la principal («Me pregunto *si* cambiar de rumbo *no*

tendrá consecuencias» o «*Si no* tendrá consecuencias cambiar de rumbo, me pregunto»). Además, puede sustituirse por *si* [...] o *no* («Me pregunto *si* cambiar de rumbo tendrá consecuencias o *no*»).

Remarcar

Tenga o no consecuencias, cambiemos de rumbo. Según el sagrado *Diccionario de la Real Academia*, en el primer párrafo he usado incorrectamente el verbo *remarcar* para referirme a que continué subrayando las palabras. El DRAE contempla un único significado para remarcar, el de *volver a marcar*. Pero, no solo yo pecho contra la biblia de nuestro idioma, pues es muy común leer y escuchar frases como «El jefe del Servicio de Máquinas *remarcó* la necesidad de conseguir todos los repuestos» o «Lo más *remarable* de la orden de operaciones es el tercer punto». El uso de *remarcar* con este significado se considera un galicismo, una influencia o copia del francés, por lo que es preferible utilizar los siguientes verbos y locuciones: *advertir*, *apuntar*, *hacer hincapié*, *llamar la atención*, *manifestar*, *notar*, *observar*, *poner de manifiesto*, *recalcar* o *subrayar*. Con tantas opciones que tenemos en español, ¿por qué seguimos empeñados en utilizar *remarcar*? Entono el *mea culpa*, porque sin saberlo —lo reconozco— yo también he estado *remarcando* sin cesar cuando en realidad estaba *subrayando* o *recalcando*, lo cual no me exonera, pues ya se sabe que el desconocimiento de la ley no exime de su cumplimiento.

En breves minutos. Tras largas horas

No estoy de acuerdo, sin embargo, con lo que indica el *Libro de estilo del diario ABC*: «parece absurdo hablar de *breves* minutos cuando estos tienen siempre la misma duración. Es preferible decir *unos pocos minutos* o, simplemente, *unos minutos*». Lo mismo podríamos afirmar sobre *tras largos años de espera* (u otra unidad de tiempo).

¿Por qué usamos la expresión *en breves minutos*? Quizá la explicación sea que en español existe la forma adverbial *en breve*,

que significa «dentro de poco tiempo, muy pronto». Pero hay otro matiz muy importante que no podemos olvidar: el lenguaje tiene también una función expresiva, y cuando decimos *en breves minutos* o *tras largas horas* estamos enfatizando un aspecto del tiempo. Nadie duda de que un minuto tiene siempre sesenta segundos; pero, también es cierto que, en algunas ocasiones, el mismo minuto pasa volando o se hace eterno. No es lo mismo estar una hora riéndose que sopor-tando un dolor de muelas, ¿verdad? Por tanto, no le doy la razón al citado libro de estilo: las horas pueden hacerse cortas o largas, según el prisma de cada momento.

Epílogo

Confío, paciente lector, en que no crea que su sino es soportar largos días el remarcado machaqueo de mis pecados lingüísticos. Si no, ya sabe, pase a la siguiente página de su REVISTA donde, sin duda, los hados no están confabulados para aburrirle.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



MARINOGRAMA NÚMERO 480

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

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



Salida de Ferrol del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. (Foto: P. Avanzini).



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.

24.795.—Ostras en celo



El padre dominico sevillano Bartolomé de las Casas, en su obra *Historia de las Indias*, nos describe su poética versión de cómo las perlas son concebidas por las ostras:

«En ciertos tiempos del año, quando tienen la inclinación y el apetito de concebir, sálense a la playa y se abren, y allí esperan el rocío del cielo, quasi como si esperasen y deseasen a su marido; reciben aquel rocío del cual conciben y se empuñan, y tales producen sus hijos que son las perlas.»

VEDRÁ



Fray Bartolomé de las Casas.

24.796.— Un mareo a bordo digno de ver



El *Diario de Barcelona* del 22 de enero de 1860 recoge del periódico

Tarraconense la noticia siguiente:

«...el vapor *Dertosense*, que salió el jueves de aquel puerto para Barcelona, fue reciamente combatido por el temporal, pero al estar sobre las costas de Garraf no pudo aguantar la marea y tuvo que virar hacia el punto de salida, a donde arribó con felicidad a las siete de la noche. Entre la multitud de pasajeros, había algunas lindas niñas cuyos ayes y lamentos, según dicen, aumentaron el colorido dramático del espectáculo.»

Ese año mandaba el vapor *Dertosense*, de 74 t, el capitán Ramón Escardó, y cubría la línea de Tortosa y escalas a Barcelona, aunque las noticias dan normalmente a Tarracona como puerto de procedencia. Sin embargo, a lo largo de ese año llegó a la Ciudad Condal procedente de Marsella en tres ocasiones y una de Mahón.

L. C. R.

24.797.— Conflicto diplomático



El que desencadenó Pero Niño con su ataque a la nave del corsario

Joan Olzina. Al entrar en el puerto de Oristán, en la isla de Cerdeña, don Pero divisó la nave del corsario al que llevaba tiempo buscando; sin dilación la abordó y su gente la desvalijó. Todo hubiera sido normal para la época, pero resultó que en aquella ocasión Olzina no estaba en su trabajo habitual de corsario, sino que había sido oficial y legalmente contratado por la Corona de Aragón para trasladar desde Oristán a Valencia a los negociadores de paz representantes de los rebeldes sardos. Entre todo lo que se llevaron de la nave apresada los hombres de don Pero se encontraban los equipajes de los negociadores y, dentro de estos, los documentos preparados para negociar la paz. Como resultado final del embrollo causado, los sardos

rompieron las negociaciones iniciadas y la rebelión de parte de la isla de Cerdeña contra el rey Martín el Humano continuó.

DAVA

24.798.— Atropello de un rebaño de corderos por un barco



Si mal no recuerdo, un antiguo y querido profesor de la entonces

Escuela de Náutica de Barcelona, hoy Facultad de Náutica de la UPC, Santiago Hernández Izal (1921-2008), capitán de la Marina Mercante y abogado, que impartió Meteorología y Oceanografía y luego Economía Marítima, en una ocasión comentó que, en Holanda, a fines de la década de 1970, el capitán de un mercante holandés fue llevado a los tribunales por haber atropellado con el barco a un rebaño de corderos que cruzaba un canal helado. Y el juez resolvió el caso aplicando el Código de Circulación y no el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar.

L. C. R.

24.798.— Comienzos en la mar de don Pero Niño



Conocido es que nuestro valeroso y gran marino comenzó sus servicios

de armas por tierra, y solo años después, cuando ya había demostrado su mucha valía y bravura, pasó a servir a su rey como jefe de expediciones navales.

Lo que ya no es tan conocido es que en su primera acción de armas, sin haber cumplido los dieciséis años, don Pero ya luchó en aguas saladas. Ocurrió durante el asalto a Gijón, que en el año 1394 llevó a cabo el joven monarca Enrique III para reducir a su levantisco tío don Alonso. Don Pero lideró la vanguardia y junto a un reducido número de hombres a caballo tuvo en esa jornada como principal empresa la de quemar dos naves enemigas que se habían guarecido junto a un castillo situado en la playa de la villa gijonesa.

DAVA

24.799.—Primeras noticias de flotas mercantes cántabras

La referencia más antigua de su existencia aparece en la *Crónica* de don Rodrigo (siglo XIII), pero al referirse al reinado de Ramiro II (siglo IX) su credibilidad es muy dudosa. Por el contrario hay una carta del rey asturiano Alfonso III el Magno (?-910) al clero de Tours del año 906, cuyo texto, alusivo al tráfico marítimo entre Burdeos y Cantabria, reza así: «Por lo cual, sabed que la navegación se encuentra entre vosotros y nuestro amigo Amalvino, duque de Burdeos y, contando con el alto poder del cielo, entre otras cosas, hemos dispuesto, en este año, en primer lugar, nuestras naves boguen hasta la ciudad de Burdeos con pajes de nuestro palacio».

(Fidel Fita, 1835-1918, y Aureliano Fernández-Guerra y Orbe, 1816-1891, en *Recuerdos de un viaje a Santiago de Galicia*, Imprenta Sres. Lezcano y C.^a, Madrid, 1880, p. 55).

L. C. R.

balistas y catapultas montadas a proa para lanzar grandes pedruscos y recipientes de fuego griego, era corriente arrojar jabón en polvo u otras sustancias similares, para hacer que las cubiertas de las naves enemigas fueran resbaladizas, así como brasas para encenderlas y aún cal viva para cegar a los tripulantes. No podía faltar tampoco el lanzamiento de aceite hirviendo y de culebras y arácnidos venenosos. (Anne-Marie Deffontaines: *La coca en Méditerranée du XIVe siècle*, Lille, 1956, pp. 49 y 70).

L. C. R.

24.782.—La torre de los vientos

Cerca de Atenas, todavía se puede ver esta famosa torre, en cuyas ocho caras están esculpidos los nombres de los vientos: Bóreas, era el del norte y el de las tormentas; Kaikas, el del nordeste; Apeliotes, el de levante; Euros el de sudeste; Notos, el del sur; Lips, el del sudoeste; Zéfiro, el de poniente, y Skiron, el del noroeste.

24.780.—Curiosa recomendación marinera

Nos cuenta el cronista Díez de Games, en su famoso *Victorial*, que en los años mozos de don Pero Niño, los que vivió en la corte compartiendo juegos y travesuras con el futuro rey Enrique III el Doliente, tuvo nuestro famoso marino un prudente preceptor. Entre los muchos y sabios consejos que le dio y que recoge el cronista figura el siguiente: «Guardaros de entrar en la casa del Rey cuando sus hechos anduvieren turbados. El que entra en la mar cuando no está alterada será maravilla si escapara, cuanto más será si entrare cuando está airada».

DAVA

24.781.—Armas navales de la Edad Media

Además de las armas convencionales de la época, y del uso de

TAGOMAGO

24.783.—Marinos tuertos

El más famoso es Horacio Nelson, y entre los ilustres marinos españoles están Hugo de Moncada, Pedro de Toledo, Miguel de Horna, Blas de Lezo y Francisco de Borja. Hemos incluido este último a la vista de los dos cuadros existentes en el Museo Naval, en los que el marqués de los Camachos aparece retratado con el ojo izquierdo cerrado.

ESPARDELL

BIO Hespérides en campaña antártica 2012-2013.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde/).





EL CAPITÁN KIDD

Cuando los productores de *El capitán Kidd* decidieron llevar a la pantalla esta película, Hollywood atravesaba momentos de gloria y esplendor. Años cuarenta y la maquinaria ubicada en la fábrica de Los Ángeles desplegaba su industria a tope, a vertiginosa velocidad de crucero. Algunos de sus directores, posteriormente reconocidos como clásicos intocables, vivían días de gran creación. John Ford, Howard Hawks, Alfred Hitchcock o William Wyler, entre tantos y tantos, daban credibilidad al lenguaje del séptimo arte. Años de creación al máximo. Buenos tiempos para la lírica y para el cine. Ciertamente, el Hollywood actual presenta una cara diferente. Pero esa es, claro, otra historia.

El capitán Kidd (Rowland V. Lee, Estados Unidos, 1945) traslada al espectador a las postrimerías del siglo XVII, a un Caribe turbulento, azotado por piratas, bucaneros y otros grupos que viven al margen de la ley. Un escenario típico y quizá también un poco tópic, clásico en ese tipo de películas.

Un despliegue de acción y violencia continuado según los principios de cualquier película de aventuras que se precie. Aquí, el principal protagonista, el eje que desarrolla la historia, es un complejo personaje, mitificado por su tenaz campaña cargada de odio y violencia sobre los buques de insignia española, a los que persigue y destroza sin piedad. Actitud que, pese a todo, no difiere mucho en realidad de la de los piratas que asolaban en la época la zona caribeña. Hábil, astuto, perverso, especialista en el doble juego, Kidd, inteligente, práctico, fiero cuando la ocasión lo exige, trata a su monarca Guillermo III como si de un pelele se tratara. Lo burla y lo engaña, aunque por lo que parece no era mucha la inteligencia real. El trato que el rey le propone consiste en contratar sus servicios al objeto de proteger los navíos británicos que, en ruta a los centros de poder económico y político del Imperio británico y desde las Indias, transportan tesoros de incalculable valor. Protección, pero, a los intereses



de la corona. Pero a partir de este punto, los acontecimientos se desarrollan a ritmo de vértigo según las marcas pautadas por la labor de guionistas profesionales y expertos en el tema. Toda buena película se basa siem-

pre en un guión de calidad. Es el caso de esta, ajustado a las modas imperantes en la década de los cuarenta. Intrigas, luchas por el poder, oscuras tramas que se tejen para producir emoción en el espectador.

Los productores de *El capitán Kidd* encargaron la dirección a Rowland V. Lee (1891/1975). Discreto y eficaz artesano, conocedor de todos los trucos (no hay mayor trucaje que el lenguaje cinematográfico) indispensables a la hora de dirigir una película, experto en cine de aventuras, donde la odisea es la característica fundamental, dejó en herencia algunas notables aportaciones al género. *El hijo de Montecristo*, *La Torre de Londres*, *El hijo de Frankenstein* y *El ídolo de New* son algunas de sus películas más representativas. El *thriller*, el *western* y la comedia fueron los elementos básicos que articularon su filmografía. De toda la experiencia adquirida en los años treinta y cuarenta se alimentó en el rodaje de *El capitán Kidd*. Veteranía, dominio técnico, un montaje inteligente al máximo, fluidez en el relato, la agilidad en la sucesión de imágenes, estructuran y dan forma a la cinta. Otro elemento importante que conviene destacar es el apartado interpretativo, que ofrece un cara a cara duro e intenso entre Charles Laughton y Randolph Scott. El actor británico, siempre emotivo y gesticulante, se contrapone a la sobriedad, casi al minimalismo, del intérprete americano, lejos ahora de su habitual escenario, el *far west*.

Toni ROCA



La Mar en la Filatelia



LA CORBETA *MARÍA PITA* Y LA EXPEDICIÓN DE LA VACUNA CONTRA LA VIRUELA

Corbeta María Pita

La corbeta *María Pita* fue un barco mercante que sin quererlo se hizo famoso al ser fletado por la real expedición de la vacuna contra la viruela, llevada a cabo por Balmis a principios del siglo XIX. Aquella expedición de carácter puramente filantrópico, también conocida como Expedición Balmis, comenzó en 1803, hace 210 años, y está considerada como la primera expedición sanitaria internacional de la historia; y, claro está, ha tenido su protagonismo en la filatelia.

La corbeta contaba con bauprés, tres mástiles, aparejo de cruz con tres vergas en trinquete y mayor, y cangreja y dos vergas en cruz en el mesana, y desplazaba 200 toneladas. Había recibido el nombre en honor de María Mayor Fernández de Cámara y Pita, más conocida como María Pita, que fue una heroína de la defensa de la ciudad de La Coruña cuando en 1589 fue atacada por la Armada inglesa al mando de Francis Drake.



Retrato de Balmis en un grabado de época.



Sello emitido por España el 30 de noviembre de 2004 con motivo del bicentenario de la real expedición de la vacuna contra la viruela.

La viruela y su vacuna

La viruela era una enfermedad que no se conocía ni en el continente americano ni en el archipiélago de Filipinas, por lo que su gente carecía del sistema inmunológico necesario para combatirla. A causa de dicha deficiencia y del contacto con los colonizadores europeos, se propagó con rapidez entre los aborígenes, causándoles enormes epidemias que diezmaron su población.

La enfermedad, llamada «la dama negra», hacía miles de años que se había convertido en un azote para la humanidad. Para comba-

tirla, el médico rural inglés Edward Jenner había descubierto la vacuna en el año 1796, en el que se produjo un gran brote por toda Europa. Jenner vio que las lecheras sufrían una enfermedad debida al continuo contacto con las vacas; se trataba de la viruela de dichos animales, variante de la que padecían los humanos; pero las mujeres que sufrían aquella enfermedad mostraban una importante resistencia a padecer la casi mortal viruela humana.

El médico extrajo secreciones de una de las pústulas de la mano de una ordeñadora, y las inoculó mediante incisiones al niño de ocho años James Phipps, que sufrió una leve y tardía infección de viruela de la que sobrevivió, desarrollando así una forma de inmunidad ante la enfermedad. Más tarde lo hizo con otros niños, que también respondieron de forma muy positiva a la enfermedad.

Jenner continuó sus investigaciones, publicó los resultados en 1798 con una gran repercusión en todo el mundo, y en 1800 la vacuna entraba en España traída por el doctor Piguillem.

Balmis

El médico militar Francisco Javier de Balmis y Berenguer nació en Alicante el 5 de diciembre de 1753. Tras pasar exámenes en

Invitación a una conferencia sobre Balmis con el sello de la expedición de la vacuna.

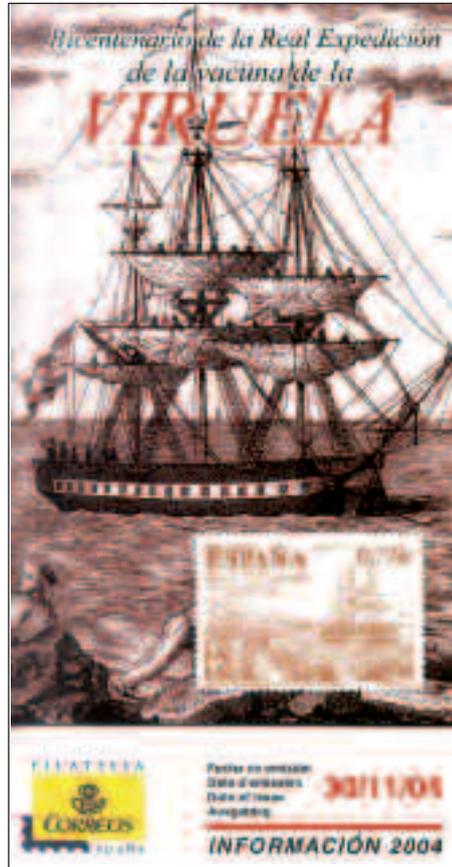
1777 y 1778, obtuvo el título de cirujano. En 1781 fue nombrado cirujano del Ejército. Se trasladó a México, donde a partir de 1783 fue primer cirujano en el Hospital de San Juan de Dios. Más adelante regresó a España. Fue médico personal de Carlos IV. Llevó a cabo la expedición de la vacuna de la viruela, partiendo de España en 1803 y regresando en 1806. En 1810 volvió a México para organizar nuevas campañas de vacunación. Regresó a Cádiz el 15 de febrero de 1813, y falleció en Madrid el 12 de febrero de 1819.

Preparación de la expedición

En España, la viruela había azotado en varias ocasiones a la población causando la muerte de mucha gente. Entre los afectados se contaron algunos miembros de la familia real, como la infanta María Luisa, hija de Carlos IV y de María Luisa de Parma, que había contraído la enfermedad en 1798, cuando tenía nueve años de edad, y aunque se curó, la enfermedad le dejó profundas huellas en el rostro. Sensibilizado ante este hecho, el rey fue un claro defensor de la vacuna y fomentó su uso.

En 1803, a los cinco años de la publicación del trabajo de Jenner y a los tres años de la entrada de la vacuna en España, Carlos IV, aconsejado por Balmis, decidió organizar una expedición para llevarla a todos los territorios españoles de ultramar. El proyecto presentado por Balmis fue aprobado el 23 de junio. Se trataba de vacunar a los colonos y a las poblaciones indígenas, adiestrar e instruir a los médicos locales sobre su uso, establecer juntas que llevaran un registro de su empleo y conservar activo el virus para su posterior utilización en nuevas vacunas. Su principal objetivo era que la vacuna llegase a todos los rincones del amplio imperio español para poner freno a la gran mortandad que la viruela estaba ocasionando.

La expedición estuvo dirigida por Balmis, acompañado por los doctores José Salvany y Lleopart —que fue nombrado subdirector—, Manuel Julián Grajales y Antonio Gutiérrez Robredo. Llevaron dos practicantes: Francisco Pastor Balmis y Rafael Lorenzo Pérez; tres enfermeros: Antonio Pastor, Basilio Bolaños



La corbeta *María Pita* en un folleto informativo de correos sobre la emisión dedicada al bicentenario de la expedición.

y Pedro Ortega, y la rectora de la Casa de Expósitos de La Coruña, Isabel Sendales y Gómez.

Los huérfanos de La Coruña

El primer problema al que Balmis tuvo que hacer frente fue el conseguir que la vacuna aguantase en buen estado y sin deteriorarse durante todo el tiempo de la expedición. Se le ocurrió la solución de llevar varios niños,



Sello dedicado a la expedición y matasellos de primer día.

pasando la vacuna de uno al otro, siempre menores de 10 años que no hubiesen padecido la enfermedad para así inocular la vacuna de niño a niño durante el viaje, y mantenerla activa hasta llegar a América. Las familias estructuradas no fueron voluntarias para que sus hijos participasen en esta misión, por lo que Balmis decidió llevar huérfanos de incluidas o niños de familias desestructuradas.

Los niños elegidos fueron 22, y para su atención y cuidado durante el viaje Balmis nombró a Isabel Sendales y Gómez, rectora de la Casa de Expósitos de La Coruña, que destacaba por sus conocimientos en el trato de la infancia y fue una de las grandes figuras de la expedición.

La *María Pita* en la expedición de la viruela

Zarpó la *María Pita* de La Coruña el 30 de noviembre de 1803. (La salida de la corbeta fue recordada en un sello emitido por

España el 30 de noviembre de 2004 con motivo de su bicentenario, junto con un matasello, un sobre de primer día de emisión y otros elementos filatélicos).

El barco, al mando del teniente de fragata de la Armada Pedro del Barco, también transportaba instrumental quirúrgico y científico, y libros traducidos del *Tratado práctico e histórico de la vacuna*, de Moreau de Sarthe, para distribuirlos por las comisiones de vacunación que se fueran fundando por el camino.

La expedición llegó a Santa Cruz de Tenerife el 9 de diciembre, donde tuvo un gran recibimiento. Permaneció en la isla durante un mes para vacunar a la población y establecer un centro de difusión de la campaña por las demás islas del archipiélago.

Terminada su misión en Canarias, el 6 de enero de 1804 zarpó hacia Puerto Rico, a donde llegó casi un mes después. Pero aquí Balmis no encontró la colaboración que esperaba, porque la vacuna ya había sido instaurada por el doctor Francisco Oller Ferrer. Debi-



Invitación a la presentación del sello del bicentenario.

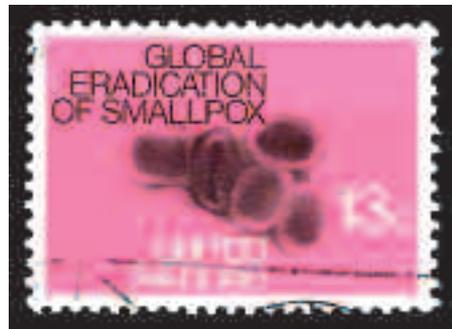
do a la dificultad para encontrar niños con las características inmunológicas necesarias, la *María Pita* tuvo que permanecer largo tiempo en puerto, hasta que el 12 de marzo zarpó de nuevo. El día 20 entró en Puerto Cabello y unos días después llegó a Caracas, donde el recibimiento que tuvieron los expedicionarios fue caluroso y lograron crear la primera junta de vacuna de la expedición en el nuevo continente.

El siguiente destino era la zona de la actual Colombia, que desde 1802 había sufrido una gran epidemia de viruela. Fue precisamente esta la que había impulsado al virrey a adoptar las medidas que consideró oportunas, entre ellas el nombramiento del médico Lorenzo Vergés para que la pusiera freno e instaurara la vacuna en la zona. Por lo que a la llegada, Balmis se encontró con una situación parecida a la de Puerto Rico. Además, Vergés también fue comisionado para extenderla a otros territorios, y había enviado técnicos para llevar a cabo vacunaciones por tierras de México, La Habana, Perú y Buenos Aires.

Pero el doctor Vergés falleció y la noticia de su muerte llegó a Balmis el 9 de abril, lo que supuso una oportunidad para continuar adelante con su campaña. Dividió la expedición en dos grupos, que a partir de entonces actuaron con total independencia siguiendo

rutas diferentes. Balmis, con la *María Pita* y el primer grupo, se dirigió hacia el Caribe y la parte central de América. Y nombró jefe del segundo grupo a José Salvany y Lleopart, que pasó a Sudamérica y llegó hasta Chiloé, Chile, el territorio español más al sur en el Pacífico.

El 8 de mayo de 1804, Balmis zarpó con la *María Pita*, y el día 27 fondeó en La Habana, donde la vacuna había sido introducida con éxito por el médico Tomás Romay, por lo que decidió continuar viaje hacia Nueva España (tierras de Centroamérica y Norteamérica). Antes tuvo que resolver diferentes



Sello de Naciones Unidas dedicado a la erradicación mundial de la viruela.



Sobre de primer día de circulación del sello del bicentenario.

problemas, entre ellos buscar nuevos niños para llevar la vacuna, aunque se tuvo que conformar con tres esclavas. El 18 de junio, la *María Pita* zarpó de La Habana, y el día 25 entró en Sisal, en la península del Yucatán. Los expedicionarios llegaron el día 28 a Mérida, donde tuvieron un gran apoyo de las autoridades locales. Balmis comenzó inmediatamente a vacunar a la población y estableció otra junta de vacunas para difundirla por los demás territorios de la zona. A continuación lo hizo en Guatemala y Oaxaca, y regresó a Sisal. El 19 de julio salió con la corbeta rumbo a Veracruz, a donde llegó el día 24 para comprobar que allí la vacuna ya había sido implantada. A partir de entonces, Balmis continuó tierra adentro por México y más adelante por el Pacífico. Y la *María Pita* dejó de tomar parte en la expedición.

Continúa la expedición de Balmis

En Veracruz, Balmis volvió a tener problemas para conseguir niños que transpor-

tasen la vacuna, y tuvo que recurrir a soldados. El 1 de agosto salió hacia México, a donde llegó el día 9. Cruzó las tierras mexicanas vacunando a la población. Tras nuevos enfrentamientos con las autoridades, consiguió 26 niños mexicanos, y el 7 de febrero de 1805 salió de Acapulco en el buque *Magallanes*, y arrumbó a Filipinas, donde contó con el apoyo de la iglesia para vacunar a los indígenas. También llevó la vacuna a China al enterarse de que no la tenían. El 3 de septiembre salió para Macao, y en octubre continuó por otros territorios chinos hasta llegar a Cantón. Y cuando en 1806 estaba de

regreso a España, Balmis convenció a las autoridades británicas de la isla de Santa Elena para que también se vacunasen.

Evaluación

Fue una expedición cargada de humanismo que llegó a muchos territorios y salvó miles y miles de vidas. Una empresa totalmente altruista que quedó grabada en los anales de la medicina, en la que la *María Pita* jugó un primordial papel durante las etapas del Atlántico.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





GUADALUPE JUSTO BLANCO

En más de una ocasión he comentado en este *Pañol de Pinturas* que la conversación con amigos y conocidos da lugar al descubrimiento de nuevos artistas que honran y enriquecen el contenido de esta sección, ya veterana, de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Creo que debo insistir en que la aparición continua de pintores es la prueba de la abrumadora afición que por esta parcela artística existe en la Armada.

El llegar a conocer el arte de Guadalupe Justo (casada con el capitán de fragata Joaquín Revuelta Seijo), nuestra protagonista de hoy, es fruto de un encuentro con Rocío García de Lomas en el que me habló de su gran amiga Lupe, contracción de su nombre con la que firma sus obras.

No exageró Rocío al relatar las buenas maneras pictóricas, cuya



Guadalupe Justo Blanco.



destinados de nuevo a Ferrol se inscribió en las que impartía en la ciudad María Manuela, asistiendo durante tres años a este aprendizaje, logrando captar del natural y cautivada por el sentido femenino y delicado de la profesora, convirtió su inicial afición en algo más cercano ya a su vocación artística.

Debido a su fidelidad hacia su profesora ferrolana, decidió no acudir a nuevas clases, buscando en su «navegación» solitaria su propio estilo y particular cromatismo. Por ello de alguna manera se considera autodidacta, término que se aleja de lo despreciativo, indicando con su condición al contemplar su propia obra el vencimiento de la pereza, que en ocasiones aparece, y volcarse con ánimo a pintar.

Según sus propias palabras atraviesa ahora una etapa de indecisión sobre cómo quiere realizar sus cuadros, inclinándose a veces hacia el realismo, con colores suaves y definición en los trazos, variando en

opinión no se debe a su cercanía y afecto, sino a una realidad que en esta crónica analizaremos.

Guadalupe relata en su contestación a mis preguntas, que en su familia solamente su abuelo paterno se atrevió a bregar con los pinceles y de él heredó una caja de óleos con los que comenzó a pintar.

Desde su juventud y animada siempre por su familia, disfrutó dibujando trabajos a carboncillo y sanguina, con abundancia sobre todo de retratos.

Sin embargo fue después de casarse, al ser su marido destinado a Menorca y pensando sobre el tiempo libre que tendría en la isla, cuando rescató la caja de óleos de su abuelo, y volvió a trabajar como lo había hecho anteriormente, pero ya utilizando el color. Hasta ese momento no había recibido clases, y una vez



otras obras con un cromatismo más fuerte y trazos rápidos que difuminan la imagen y la acercan más al impresionismo.

Como suele ser habitual sus cuadros se encuentran en su casa, en las de familiares y amigos, y en cuanto a lugares públicos cuelga tres obras en la Escuela Naval Militar, situados en la capilla del hospital, cámara de oficiales y pañol histórico. Dos pinturas más pueden verse en colegios de Pontevedra y Vigo.

Entre sus pintores favoritos se encuentran Sorolla, Sargent, Norman Rockwell, Carl Larsson, Antonio López y Berthe Morisot, aunque tiene igualmente admiración por artistas de su entorno de los que hace un seguimiento constante, ellos son: Begoña Sicre Romero, Belén Fernández Vigo y su querida profesora María Manuela, de la que recuerda su insistencia en que, «la base de la pintura es un buen dibujo», circunstancia que he sostenido y alabado con frecuencia en este *Pañol*.

Le gusta el realismo, el impresionismo y el arte pop.

Aunque confiese Lupe que tardó en usar los óleos y los pinceles, sus clases de pintura le sirvieron para experimentar otras técnicas como el pastel (con el que inició su docencia artística) y el acrílico, con el que se siente cómoda y es el que utiliza habitualmente. Sus soportes son lienzo encolado sobre tabla cuando trabaja con óleo o acrílico y papel en el caso de manejar pastel.

No rehúsa atacar cualquier tipo de tema y pinta indistintamente bodegones, niños, escenas náuticas, retratos, interiores o paisajes, aunque reconoce que la mayoría de estos últimos le aburren si no los humaniza.

Ha expuesto una vez en el Museo Torres de Marín, apareciendo la entrevista correspondiente en el suplemento dominical del *Diario de Pontevedra*.

En el pasado 2012 presentó una obra al V Certamen de Arte Nova Galicia, que fue seleccionada con otras treinta para formar



parte de una exposición itinerante en las tiendas de El Corte Inglés de Galicia.

Los cuadros que observamos a través de las fotografías que nos ha enviado Lupe abarcan temas variados y he de decir que en ellos se adivina ese buen dibujo como soporte sentenciado por su profesora, como queda reflejado en el cuadro de la Virgen de la Cuesta, de la Escuela Naval Militar, de difícil realización y complejidad por sus múltiples líneas.

Muy logrado el niño en la playa, donde resuelve con facilidad la anatomía humana, con acertados reflejos y colorido equilibrado.

La marina con un primer plano de otro velero y el exhaustivo detalle del mismo dan



profundidad al resto de la obra, con esos grises tan elegantes y clásicos de Galicia, que Lupe (siendo extremeña) siente como naturalmente suyos. Hemos dejado como colofón el análisis del retrato que ha realizado del contralmirante Marcial Gamboa Pérez-Pardo, porque considero que sea tal vez la pintura más difícil. En este caso, con independencia de lo que al uniforme se refiere, condecoraciones, distintivos y galones muy logrados, consigue gran fidelidad en el rostro del personaje, base en la que se sustenta el éxito de este valorado tema pictórico.

Con mi admiración por su trabajo, un fuerte abrazo, en el que incluyo a Joaquín.

Rafael ESTRADA





ESCUDOS DE LA ARMADA



Escudo del Tercio de Armada (TEAR).

Tercio de Armada (TEAR)

Águila bicéfala explayada, de sable, con el pico y las garras de sable, estas armadas de plata. Timbrado de corona real. Portando sobre su pecho el emblema del Cuerpo, que son dos fusiles cruzados sobre un ancla, de oro, y sobre las alas, acolados a ambos fusiles, dos escudos; a la diestra en campo de oro, tres fajas de gules, que es el del Tercio Viejo del Mar Océano, y a la siniestra, en campo de oro, cinco palos de gules, y brochante sobre ellos, una barra de azur, que es el del Tercio Nuevo de la Armada del Mar Océano.

ESCUDOS DE LA ARMADA

El escudo consiste en un águila bicéfala (explayada), de sable, que significa la unión de los dos imperios romanos (Oriente y Occidente), en recuerdo de la Casa de Austria, en concreto del imperio de Carlos I de España y V de Alemania, bajo el cual surgieron las primeras unidades permanentes y reconocidas de Infantería de Marina en el siglo XVI.

El águila soporta sobre su pecho el emblema del Cuerpo de Infantería de Marina, el ancla y los dos fusiles cruzados sobre ella.

A ambos lados de los fusiles figuran los escudos de dos de los tercios más antiguos, en el lado derecho, el escudo del Tercio de la Armada del Mar Océano, y en el lado izquierdo el del Tercio Nuevo de la Armada y del Mar Océano.

El origen del escudo del Tercio Viejo de la Mar Océano es posible que se encuentre en las armas de su segundo maestre de Campo, don Agustín Mejía, que eran *en campo de oro tres fajas de azur*. Pero al correr del tiempo, y al recibir el apodo de *El Sacrificado*, se sustituirían las fajas azules por las de gules como símbolo de las pérdidas que sufrió la unidad al combatir en los lugares de mayor peligro.

Respecto al escudo del Tercio Nuevo, también se ha representado con variaciones, con tres, cuatro y hasta seis palos. La descripción corresponde con la que del escudo de Mallorca recogida por Messía de la Cerda en su «Diseño Heráldico» y que, a su vez, atribuye su fuente al marqués de Avilés en su «Ciencia Heroica», quien da por armas a Mallorca: *de oro cuatro palos de gules. Brochante en banda, una cotiza de azur*.



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (noviembre de 2012-abril de 2013).—Encuadrados dentro de la ASPFOR XXXII, el actual contingente estaba formando por 29 efectivos del equipo MAT-1/3 y los dos equipos TACP de cinco pax cada uno.

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

Operación LIBRE HIDALGO (L/H), Líbano (noviembre de 2012-mayo de 2013).—Se encuentra desplegada en la zona la FIMEX LH-VIII desde el pasado día 19 de noviembre, con un contingente de 44 efectivos de la FIM.



Operador de comunicaciones.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

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

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *P-3M* del Ejército del Aire (ESP), un *P-3C* (DEU) y un *C-212* sueco.

La fragata *Numancia* comenzó, el 22 de marzo, el tránsito de incorporación a la operación ATALANTA para relevar a la fragata *Méndez Núñez*.

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (1 de enero-31 de marzo de 2013).—El PA *Infanta*

Cristina es el buque asignado para permanecer en *stand by* bajo OPCON NACIONAL en este periodo.

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

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

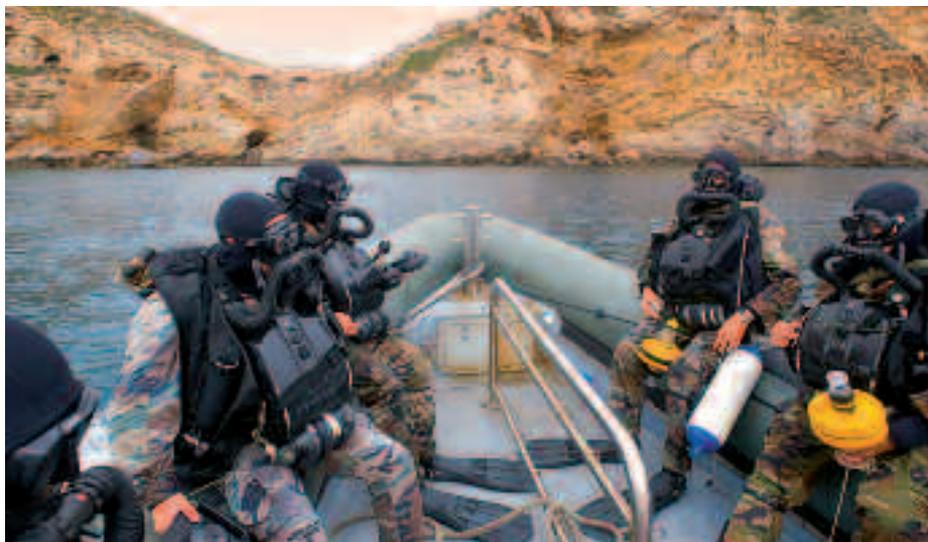
El PA *Tagomago* realizó apoyo asociado a esta operación entre los días 11 y 14 de febrero.

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

La fragata *Numancia* realizó apoyo asociado a la OAE entre los días 22 y 27 de marzo, durante su tránsito de incorporación a la Operación ATALANTA.



PA *Infanta Cristina*. (Foto: www.armada.mde.es).



Componentes de la FGNE en adiestramiento. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

Ejercicios

Desde el 25 de febrero de 2013 se han realizado los siguientes ejercicios:

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

FLINTLOCK 13 (17 de febrero-10 de marzo de 2013).—Un equipo básico de la FGNE, integrado con otros del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire, participó con equipos operativos de otros países en Nema (Mauritania), donde proporcionó asistencia militar a las Fuerzas Armadas mauritanas.

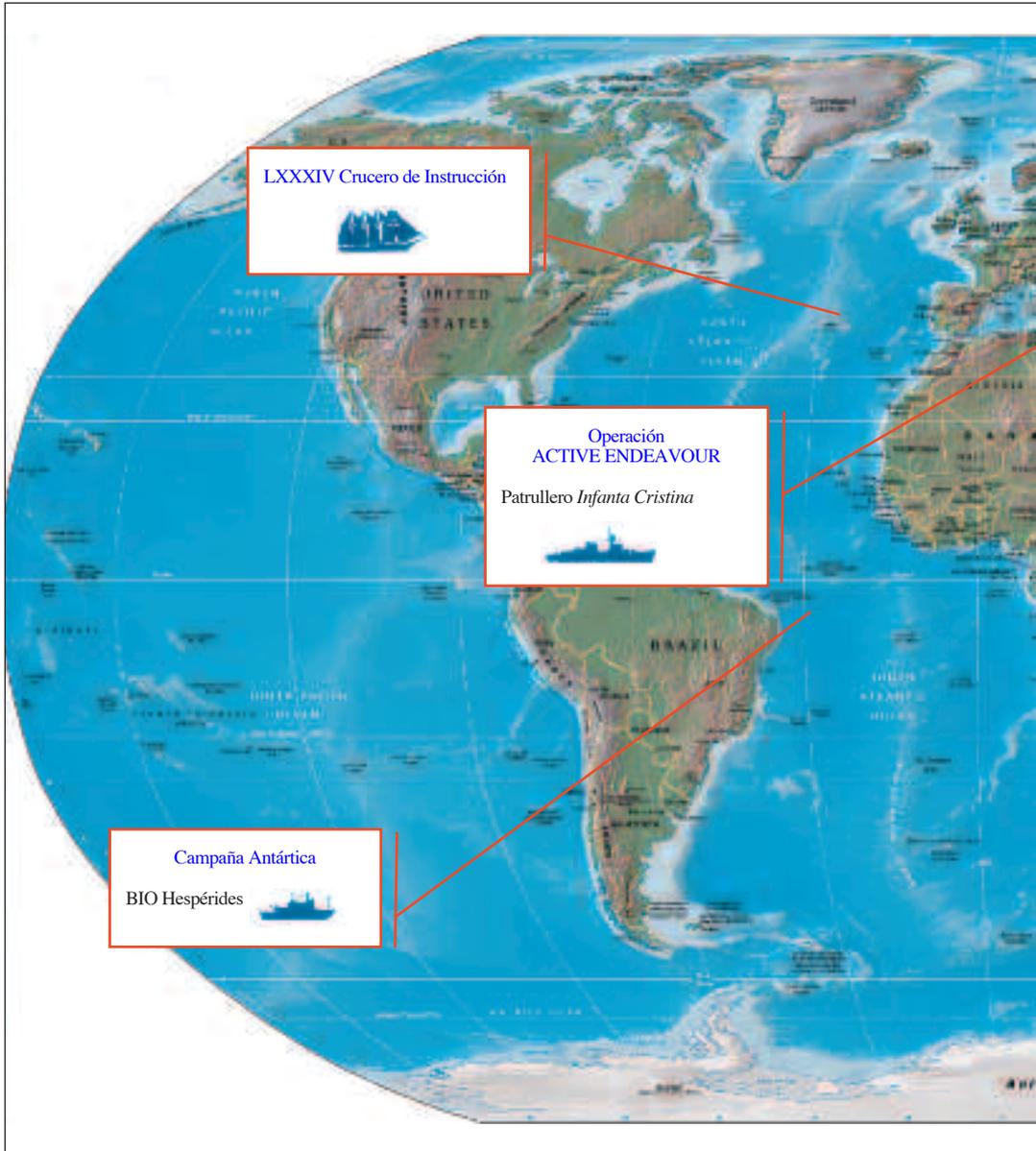
LISA AZUL 2013-01 (27 de febrero-14 de marzo de 2013).—Se desarrolló este ejer-

cicio internacional, con la participación de 50 pax de la BRIMAR, además de 48 de la TF68 USMC y 62 del 43 UKRMC, siguiendo el siguiente calendario:

- SITE SURVEY (CASR/JANER): 27 de febrero.
- Ejercicito de tiro (CASR): 5-6 de marzo.
- AD. MOUNT (JANER): 7-8 de marzo.
- AD. MOUNT (BNR-HOGANS ALLEY): 11-12 de marzo.
- TEMA TÁCTICO (BNR-HOGANS ALLEY): 13 de marzo.
- CONFRATER. COMP. DEPORTIVAS (BNR): 14 de marzo.

Ejercicio logístico de embarque de medios de la FD (4-8 de marzo de 2013).— Con la participación de EM COMGRUP-2, BPE *Juan Carlos I*, el EM de la BRIMAR y una FD con entidad BRD. Este ejercicio se llevó cabo con los buques atracados en la Base Naval de Rota

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA





PA Vigía. (Foto: www.armada.mde.es).

SEMANA EMP (4-8 de marzo de 2013).—Lo efectuaron ocho pax pertenecientes al CGTEAR en Alcantarilla (Murcia).

FTX (4-8 de marzo de 2013).—Lo realizaron 115 pax pertenecientes al BDMZ-III en el CASR (Cádiz).

MOBILITY (4-14 de marzo de 2013).—Tomaron parte, con el Ejército de Tierra, 16 pax pertenecientes a la FGNE en el CENAD San Gregorio (Zaragoza).

FTX (4-8 de marzo de 2013).—Lo efectuó un equipo EOS de la USCAN en Gando (islas Canarias).

FTX (11-15 de marzo de 2013).—Lo efectuaron las agrupaciones BDE-I1 y BDE-II en la Sierra del Retín.

TLP-2 (11-15 de marzo de 2013).—Realizado por la agrupación GAD en la Base Aérea de los Llanos (Albacete).

FTX/CMT CIA (12-15 de marzo de 2013).—La AGRUMAD efectuó ejercicios FTX/CMT CIA en el Campo Militar de Tiro General Menacho (Badajoz).

FTX (11-15 de marzo de 2013).—Lo realizaron las compañías TERNOR y TERNOR 1 en Figueirido (Pontevedra).

INTEVAL (7-21 de marzo de 2013).—Realizado por la ASPFOR XXXIII en Las Palmas de Gran Canaria como preparación para su incorporación a la R/A.

EVASCAR (15 de marzo de 2013).—Realizado por el Tornado con un helo del 802 SQN MACAN del E.A.

PHIBLEX-13 (25-27 de marzo de 2013).—Ejercicio bilateral con los Estados Unidos y que cuenta con la participación del TEAR y del PA Vigía.

Adiestramiento

Desde el 25 de febrero de 2013 han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Reina Sofía* y *Victoria* (1 de enero-31 de marzo de 2013); *Santa María* y *Canarias* (15 de enero-31 de marzo de 2013); *Almirante Juan de Borbón* (17 de enero-31 de marzo de 2013); *Arnomendi* (28 y 29 de febrero de 2013); *Patiño* (26 de febrero de 2013); *Sella* (26, 27 y 28 de febrero de 2013); *Navarra* (26 de febrero de 2013); *Segura* (6 de marzo de 2013); *Sella* (7 de marzo de 2013); *Tambre* (5 de marzo de 2013); *Turia* (5 y 7 de marzo de 2013); *Meteoro* (6 de marzo de 2013); *Mahón* (5-6 de marzo de 2013); *Arnomendi* (7-8 de marzo de 2013); *Tabarca* (4-9 de marzo de 2013); *Numancia* (10-13 de marzo de 2013); *Tabarca* (11 de marzo de 2013); *Atalaya* (12 de marzo de 2013); *Serviola* (12 de marzo de 2013); *La Graña* (14 y 15 de marzo de 2013); *Mar Caribe* (14 y 15 de marzo de 2013);

Vigía (13 y 14 de marzo de 2013); *Medas* (13 y 14 de marzo de 2013); *Malaspina* (11-20 de marzo de 2013); *Blas de Lezo* (11-15 de marzo de 2013); *Victoria*, *Santa María*, *Canarias* y *Navarra* (19-21 de marzo de 2013); *Segura*, *Sella*, *Tambre* y *Duero* (20 de marzo de 2013); *Malaspina* (11-20 de marzo de 2013).

CALOP: *Tajo* (25 de febrero-15 de marzo de 2013).

Adiestramiento colectivo: *Serviola* y *Mahón* (14 de marzo de 2013).

Inspección de alistamiento previo a CALOP: certificación aeronaval y adiestramiento individual: *Álvaro de Bazán* (5-9 de marzo de 2013).

EVALO I: *Cristóbal Colón* (18-22 de febrero de 2013).

Simulador FAC: seis pax pertenecientes al GAD en Alcantarilla (Murcia) (4-8 de marzo de 2013).



Patrullero *Medas*. (Foto: www.armada.mde.es).



LPD Juan Carlos I. (Foto: www.armada.mde.es).

Tiradores de precisión: un equipo EOS de la FUPRO en Chinchilla (Murcia) (4-8 de marzo de 2013).

Adiestramiento individual y minado: Las Palmas (11 y 13 de marzo de 2013).

Adiestramiento individual, CISI y PRECALOP: Juan Carlos I (8-17 de marzo de 2013).

Adiestramiento individual e inspección de capacidades: El Camino Español (18-20 de marzo de 2013).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

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

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

Cantabria (3 de enero-21 de diciembre de 2013).—El día 3 de enero comenzó el tránsito Ferrol-Australia para efectuar un

despliegue de doce meses orientado a profundizar en el marco de colaboración entre la Real Marina Australiana (RAN), mejorar el adiestramiento mutuo y demostrar las capacidades del buque en despliegues prolongados.

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

Almirante Juan de Borbón y Blas de Lezo (26 de febrero de 2013).—Salieron a la mar, con alumnos de la Escuela Antonio de Escaño, para efectuar ejercicio de tiro.

Meteoro (28 de febrero de 2013).—Efectuó ejercicio *fast-rope* sobre buque navegando en aguas de las islas Canarias, con helo del 802 SQN MACAN del Ejército del Aire en beneficio de USCAN.

Navarra (26 de febrero de 2013).—Realizó colaboración con el LHD *Juan Carlos I* en aguas del golfo de Cádiz.

Juan Sebastián de Elcano (2 de marzo-12 de julio de 2013).—Realiza el LXXXIV Crucero de Instrucción para contribuir a la formación marinera, militar, social y humana de los alumnos embarcados de las promociones 414 del Cuerpo General y 144 de Infantería de Marina mediante la instrucción y el adiestramiento en la mar y en puerto.

Durante el crucero participará, junto a otros buques escuela de países hispanoamericanos, en la regata de grandes veleros que partirá de San Juan de Puerto Rico conforme a la ruta que siguió Juan Ponce de León en 1513.

Entre las actividades protocolarias previstas destacan las siguientes:

- Actos conmemorativos del Quinto Centenario del descubrimiento del océano Pacífico en Balboa (Panamá).
- Actos conmemorativos del Quinto Centenario de la fundación de Florida en Miami (Estados Unidos).
- Celebración del 525 Aniversario de la Marina holandesa en Den Helder.



Fragata *Navarra*. (Foto: www.armada.mde.es).

NOTICIARIO

Cumplimenta el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Cádiz		2 de marzo
Las Palmas	7 de marzo	9 de marzo
San Juan (Puerto Rico)	6 de abril	10 de abril
Balboa (Panamá)	17 de abril	21 de abril
Miami (EE. UU.)	1 de mayo	6 de mayo
C. Cañaveral (EE. UU.)	8 de mayo	10 de mayo
Newport, Rhode Island (EE. UU.)	18 de mayo	21 de mayo
Den Helder (Holanda)	20 de junio	25 de junio
Santander	3 de julio	7 de julio
Avilés	8 de julio	10 de julio
Baiona (Pontevedra)	12 de julio	12 de julio
Marín	13 de julio	

Mahón (26 de febrero de 2013).—Salió a la mar para efectuar colaboración como buque remolcador de blanco en ejercicio de tiro de las fragatas *Blas de Lezo* y *Almirante Juan de Borbón* para adiestramiento de los alumnos de la Escuela Antonio Escaño.

Vigía (2 de marzo de 2013).—Salió a la mar para participar en la despedida del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en su salida para el LXXXIV crucero de instrucción.

Tofiño (2 de marzo de 2013).—Salió a la mar para participar en la despedida del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en su salida para el LXXXIV crucero de instrucción.

Álvaro de Bazán (1 de marzo de 2013).—Salió a la mar para efectuar pruebas de mar en aguas próximas a Ferrol.

Cristóbal Colón (25-28 de febrero, 4-15 y 18-22 de marzo de 2013).—Efectuó pruebas pendientes de su EVALO I en periodos de puerto en Ferrol entre los días 25 y 28 de febrero; EVALO II en periodos de puerto y mar entre los días 4 y 15 de marzo en aguas próximas a Ferrol y EVALO III en puerto entre el 18 y el 22 de marzo.

Juan Carlos I (25-27 de febrero de 2013).—Efectuó inspección de capacidades previa (ICP) antes de la CALOP prevista para el periodo entre el 1 y el 12 de abril. Realizó actividades y ejercicios en periodo de puerto y mar en aguas del saco de Cádiz.

Martín Posadillo (1-15 de marzo de 2013).—Efectuó transporte marítimo de material y unidades del Ejército de Tierra entre los puertos de Cartagena, Ceuta y Almería siguiendo el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		1 de marzo
Ceuta	2 de marzo	3 de marzo
Almería	4 de marzo	4 de marzo
Cartagena	5 de marzo	12 de marzo (ALT11)
Almería	12 de marzo	13 de marzo
Ceuta	14 de marzo	14 de marzo
Cartagena	15 de marzo	

Blas de Lezo (4-8 de marzo de 2013).—Realizó inspección de capacidades II tanto en mar como en puerto.

Contra maestre Casado (12-21 de marzo de 2013).—Efectuó transporte de material

entre La Carraca, Base Naval de Rota, Cartagena y Ferrol.

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

Rigel (21 de enero-12 de abril de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica de la Base Naval de Rota, fondeaderos y zonas adyacentes.

Antares (21 de enero-12 de abril de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz y de Huelva.

Escandallo (14 de marzo-12 de abril de 2013).—Efectuó campaña cartografía náutica en aguas próximas a la Base Naval de Rota.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

P-101 (25-28 de febrero y 1-31 de marzo de 2013).—Realiza vigilancia marítima entre la frontera y meridiano de Punta Umbría.

P-114. (25-28 de febrero y 1-31 de marzo de 2013).—Realiza vigilancia marítima en aguas del Estrecho y Ceuta.

Cabo Fradera (25-28 de febrero y 1-31 de marzo de 2013).—Efectúa presencia

naval, vigilancia de caza, pesca y protección de intereses nacionales en el TIRM comprendido entre Tui y Camposantos.

Atalaya (25 de febrero-1 de marzo de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas costa noroeste.

Tarifa (15 de febrero-11 de marzo de 2013).—Efectuó campaña de pelágicos en aguas del País Vasco y Cantabria; tiene previsto efectuar CISI en Ferrol del 4 al 7 de marzo y en el tránsito de regreso a base efectuará fondeo en la Praia do Moledo (Portugal) el 8 de marzo, entrando en el puerto de Cartagena el 11 de marzo.

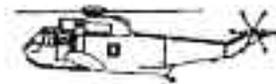
Toralla (28 de febrero-4 de marzo de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en la zona de Levante.

Centinela (7-11 de marzo de 2013).—Realizó vigilancia marítima en la costa de Galicia.

Tornado (8 de marzo-6 de mayo de 2013).—En la mar hasta el 18 de marzo y alistado con preaviso de 24 horas el resto del periodo.

Alborán (11-22 de marzo de 2013).—Realizó inspección y vigilancia pesquera en las regiones de Levante, Tramontana y mar Balear.

A. P. F.



BAC Cantabria con fragata Méndez Núñez al costado y FGS Karlsruhe aproximándose. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde/).





Alemania

Entra en servicio una nueva corbeta K-130.— El 28 de febrero entró en servicio la corbeta *Erfurt* (F-262), cuarta de una serie de cinco, en la Base Naval de Warnemünde, Rostock, en una ceremonia presidida por el

secretario de Estado de Defensa, Rüdiger Wolf. La corbeta *Erfurt*, cuyo nombre honra a esta ciudad de Turingia, es la cuarta del tipo *K-130*, y ha sido precedida por las *Braunschweig* (F-260) y *Magdeburg* (F-261), entregadas en 2008, y por la *Oldenburg* (F-263) en enero de 2013. Se prevé que la última unidad,



Corbeta *Erfurt* (F-262). (Foto: www.wikipedia.org).



Destructor *Santísima Trinidad*. (Foto: Internet).

Ludwigshafen am Rhein (F-264), sea comisionada en abril de este mismo año, una vez finalizado su periplo por aguas brasileñas, donde desarrolló pruebas para comprobar su operatividad en climas tropicales, además de ejercer como demostrador tecnológico en apoyo de las acciones comerciales de la industria germana de Defensa. Con la entrada en servicio de la quinta unidad, se formará la 1.^a Escuadrilla de Corbetas, con base en Warnemünde, encuadrada orgánicamente en la 1.^a Flotilla con sede en Kiel.

Argentina

Se hunde en puerto un destructor de la Armada.—El destructor lanzamisiles ARA *Santísima Trinidad*, que se encontraba en segunda situación desde el año 2004 y amarrado en la Base Naval de Puerto Belgrano, sufrió una importante vía de agua, lo que provocó una fuerte escora a babor y su hundimiento posterior. La Armada informó que la entrada de agua de mar se debió a la rotura de una tubería de seis pulgadas que conectaba con el exterior, y que al estar el buque sin dotación ni vigilancia no fue advertida hasta

que provocó la importante escora y su hundimiento.

Ante la cantidad de agua almacenada, que superaba la capacidad de las bombas de achique llevadas al lugar del incidente, se procedió a retirar al personal de Seguridad Interior que había concurrido a socorrer al infortunado buque, hasta que el destructor tocó fondo, pudiendo así trabajar el trozo de emergencia con mayor seguridad. La escora del *Santísima Trinidad* llegó a los 50 grados, quedando finalmente su costado apoyado en un pesquero que tenía abarloado a babor. Este suceso, que saltó a la primera página de los diarios argentinos y que afectaba a un buque otrora orgullo de la Armada argentina, que combatió en el conflicto de las Malvinas, provocó el enojo de la presidenta, quien cesó al almirante de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Submarino San Luis, reparación o desguace.—El diputado nacional de UNIR, Alberto Assef, ha reclamado al Gobierno argentino que, a través del Ministerio de Defensa, se informe a la Cámara de Diputados de la Nación del estado actual del submarino *San Luis* y se comunique oficialmente si se encuentra en reparación o desguace. Esta

unidad es del *Tipo U-209* y, junto con el *Salta*, completa a los dos con que contaba la Marina argentina. El diputado también requirió información sobre las previsiones referentes a la Flotilla de Submarinos y más concretamente el número de horas de inmersión previstas este año. En relación con el incidente del hundimiento del destructor *Santísima Trinidad*, Assef puntualizó que «el Gobierno que tanto habla de soberanía se mantiene impávido ante la pérdida de un buque arrumbado y gradualmente destruido en lugar de navegar por el mar argentino».

Este último hecho luctuoso se sumaba a la avería del buque auxiliar *Canal Beagle*, que debería llevar combustible desde el puerto de La Plata hasta Ushuaia, como parte de la campaña de la Antártida, y que tras sufrir un problema en el eje de la hélice tuvo que fondear en Bahía Blanca. El incidente de este buque es uno más de la cadena de inconvenientes sufridos en los buques de la Armada argentina, como la avería de las corbetas clase *Meko 140*, que fueron retiradas del servicio, y la *Espora* que estuvo inmovilizada tres meses en Sudáfrica hasta ser reparada.

China

Entrada en servicio de una nueva corbeta.—La primera corbeta del *Tipo 056*, con características de furtiva o *stealth* y de 1.700 t, fue entregada a la Marina Popular China en Shanghái el 25 de febrero, construida entre 2010 y 2012 en los astilleros de Hudong Zhonghua en la ciudad de Shanghái. Esta corbeta de última generación, que será construida en gran escala, tiene un excelente comportamiento furtivo, tanto por sus características físicas de diseño como por lo reducido de su espectro electromagnético. Dado su alto grado de automatización, solo requiere 60 personas para su manejo, un tercio de la dotación de su antecesora, el *Tipo 053*, y sus cometidos principales serán los de escolta y operaciones ASW. La entrega de esta nueva unidad marca un hito en la modernización de la pujante y dinámica Marina Popular China.

El Gobierno aprueba el programa de buques nucleares.—El Gobierno de China ha

aprobado oficialmente el programa de construcción de buques de superficie con planta de propulsión nuclear, ocupando la primera prioridad los portaaviones. En la primera fase está previsto desarrollar un reactor nuclear compacto de nueva generación, Proyecto 863. En el futuro los nuevos reactores serán instalados en los portaaviones, submarinos y destructores de nueva construcción.

En la actualidad China lleva a cabo un programa de construcción de portaaviones que se realiza en dos etapas: en la primera se planea construir cuatro portaaviones, la mitad de los cuales entrarán en servicio entre 2015 y 2016. En 2020, y con los cuatro en servicio, estos buques constituirán el núcleo de otras tantas agrupaciones navales. Los nuevos portaaviones desplazarán entre 50.000 y 55.000 t y no dispondrán de planta de propulsión nuclear. En julio de 2011 China inició la construcción de su primer portaaviones de desarrollo nacional, que se está efectuando en un astillero ubicado en la isla de Changxing, en el río Yangtzé. En la segunda fase se construirán dos portaaviones de 65.000 t propulsados por energía nuclear y que entrarán en servicio a partir de 2020.

Estados Unidos

Desguace in situ del USS Guardian (MCM-5).—Comenzaron en febrero los trabajos de desarmado del cazaminas USS *Guardian* (MCM-5) de 1.312 t, varado desde el 17 de enero en un arrecife de coral ubicado en el mar de Zulú, el Tubbataha Reef, considerado un parque natural y protegido por la UNESCO como tal. Las autoridades navales norteamericanas, con objeto de no aumentar el daño causado al preciado arrecife coralífero, decidieron despiezar *in situ* al desdichado cazaminas por secciones con objeto de liberarlo del arrecife, ya que con la simple descarga de sus 60.000 litros de combustible, agua y víveres no fue suficiente para reflotarlo. Su dotación de 74 personas fue evacuada a una base estadounidense en Sasebo, Japón. Al buque ya se le ha desmontado el mástil, la chimenea y la superestructura del puente, elementos a los que seguirán la planta propulsora, proa y popa completas, debiendo trocear



USS Jacksonville (SSN-699) junto a USS Hampton (SSN-767). (Foto:www.wikipedia.org).

el centro con ayuda de una gran grúa auxiliar emplazada en el *Jacson 25*. Los elementos así desmontados pasarán al remolcador *Archon Tide*, que los transferirá al buque grúa *SMIT Borne*, quien a su vez los desembarcará en la gabarra *S-7000* para su transporte a tierra. Una vez troceado completamente, el cazaminas no será reparado ni montado de nuevo por considerarse esta operación muy costosa, después de haber gastado 25 millones de dólares en su desguace, que se espera finalice el 23 de marzo si las condiciones meteorológicas no lo impiden. Las autoridades filipinas calculan en 4.000 m² el área dañada en el arrecife, cifra que se ha incrementado notablemente desde los 1.000 m² iniciales, debido a los temporales sufridos por el *Guardian* en los dos últimos meses.

Accidente de un submarino nuclear.— El comandante y el segundo comandante del submarino nuclear de ataque USS *Jacksonville* con base en Pearl Harbor, Hawái, han sido

desembarcados a tierra, después que el periscopio del submarino colisionase con el casco de un buque de superficie en aguas del golfo Pérsico, donde el submarino se encontraba realizando una patrulla. Los relevos del capitán de fragata Nathan Sukols y del capitán de corbeta Lauren Allen se encuentran ya a bordo del *Jacksonville*, después de que finalizase la investigación realizada por una junta de almirantes, denominada *Admiral's Mast*, que dictaminó que ambos oficiales perdieran sus destinos de mando.

Envío de otro submarino al golfo Pérsico.— La Marina norteamericana ha enviado otro submarino nuclear de ataque a la conflictiva región del golfo Pérsico y mar de Omán, incrementando hasta cinco el número total de SSN desplegados en la zona. El nuevo submarino es el USS *Springfield* de la clase *Los Angeles*; otro submarino similar, el USS *Columbia*, se encuentra operando al oeste del estrecho de Ormuz, vía crucial para el tránsito

to mundial de crudo y punto clave en la confrontación entre Irán y Estados Unidos. Además la US Navy tiene desplegados ocho buques de MCM en las aguas internacionales del golfo Pérsico y el mar de Omán.

Francia

Lanzamiento exitoso de un misil Aster 15.—El 4 de febrero, la fragata *Aquitaine*, primera de la clase *FREMM*, lanzó con éxito el primer misil MBDA Aster 15 de defensa aérea que navega por el Mediterráneo. Las fragatas clase *FREMM* son el tercer tipo de buque dotado de este nuevo misil, después del portaaviones nuclear *Charles de Gaulle* y los destructores de defensa aérea clase *Forbin*. El lanzamiento tuvo lugar como parte de las especificaciones militares a cumplir por la fragata antes de entrar en servicio activo. Esta prueba fue realizada por la dotación de la *Aquitaine* en cooperación con equipos de la DGA, DCNS, MBDA y OCCAR (Organización para la Cooperación del Armamento Conjunto).

Entrega de un helicóptero NH-90 en versión naval.—Eurocopter entregó en su planta de Marignane en Francia el primer *NH-90 TFH (Naval Frigate Helicopter)* en su variante *Step B* (previamente había entregado siete unidades de la versión *Step A*) para la Marina francesa.

India

Incorporación de nuevos patrulleros.—El mayor buque patrullero de la Marina india, el *INS Saryu*, ha entrado en servicio en una ceremonia que tuvo lugar el 23 de febrero en Goa. Se trata del cabeza de serie de una clase de nuevos buques de patrulla oceánica de 105 metros de eslora, de diseño y construcción nacionales, a cargo de los astilleros Goa Shipyards Ltd. La nueva unidad ha sido concebida para satisfacer los crecientes requerimientos de la Armada de la India en el ejercicio de la vigilancia oceánica y en operaciones militares de baja intensidad, tendentes a prevenir la infiltración de elementos hosti-

les y transgresiones a la soberanía marítima nacional. El buque tiene capacidad para monitorear las líneas de comunicación marítima, defender las instalaciones petroleras *off shore* y otros recursos críticos en el espacio marítimo. Además puede ser desplegado como escolta de buques valiosos y para apoyar a la Flota en sus operaciones navales. Diseñado y construido por Goa Shipyards Ltd., este buque de guerra es la culminación de muchos años de desarrollo local en materia de diseño y técnicas de construcción naval militar.

Recepción del primer avión P-81 de patrulla marítima.—La firma norteamericana Boeing entregó el primer avión *P-81* de reconocimiento de largo alcance y guerra antisubmarina a la Marina india en Seattle, al los que se añadirán otros dos, de los ocho contratados, en 2013. Actualmente se están ensamblando el cuarto y quinto fuselaje de este avión de patrulla marítima, basado en la plataforma del birreactor comercial *B-737*.

Irán

Nueva Base Naval en el golfo de Omán.—La Marina iraní construye una nueva base naval en la frontera del sudeste del país, a lo largo de la costa del mar de Omán, en su intento por reforzar la línea de defensa de la costa. La base naval en cuestión se encuentra concretamente en el pequeño golfo de Gwadar, en la frontera con Paquistán, confirmó el comandante de la Armada iraní, contralmirante Habibollah Sayyari, citado por la agencia Fars. Sayyari añadió que hasta ahora la Marina no ha tenido presencia naval en la región, pero ahora va a dar un giro a la situación con objeto de defender los intereses de su país y de las aguas para poder controlar con más eficacia el tráfico marítimo en el área, agregando que la nueva base contendrá una tercera parte de la Armada en Konarak. En varias ocasiones Sayyari ha asegurado que la Armada de Irán busca ampliar su presencia exterior y enviar buques a aguas internacionales del océano Índico, el Mediterráneo e incluso el océano Atlántico.

Italia

Comienza la construcción de la sexta fragata FREMM.—En los astilleros de Riva Trigoso en Génova, de la firma italiana Fincantieri, ha tenido lugar la ceremonia de corte de chapa de la sexta fragata clase FREMM o Fragata Europea Multi Misión, dentro del programa más importante de la industria naval europea. El nuevo buque, que deberá entrar en servicio en el año 2017, tendrá 144 m de eslora y un desplazamiento aproximado de 6.500 t para una dotación de 145 personas. El primer contratista para este programa FREMM en Italia es Orizzonte Sistemi Navali, que proporciona el marco a las diferentes empresas involucradas en la construcción de seis FREMM con opción para construir cuatro más.

Proyecto de construcción con Rusia de un submarino.—Italia y Rusia buscan compradores para el *S-1000*, un submarino de pequeño desplazamiento para los países que quieran obtener experiencia en la utilización de submarinos. Este proyecto, realizado de forma común entre ambas naciones, comenzó en el año 2004, si bien es cierto que desde 2009 no se ha avanzado en la inversión, a falta de un posible comprador del diseño que sería realizado por los astilleros italianos de Fincantieri. Por el momento no han recibido una indicación clara de compra de este nuevo diseño por parte de las marinas de Bangladesh, Birmania, Filipinas y Tailandia, potenciales clientes del *S-1000*, si bien es cierto que también hay varios países africanos interesados en el proyecto. Otra región potencialmente peticionaria de este submarino es Oriente Medio, habiendo presentado al *S-1000* en la feria internacional de Abu Dabi, IDEX 2013, en el mes de febrero. Este submarino de propulsión convencional y de reducido desplazamiento, ha sido concebido para su utilización en mares tropicales y navegación entre islas. Desplaza 1.100 t y tiene una eslora de 56,2 m, pudiendo dar más de 14 nudos en inmersión con una cota máxima de 250 metros, suficiente para las aguas próximas a la costa, que serán su zona normal de patrulla. Dado su reducido tamaño y alta utilización, serán necesarias tan solo 16

personas para manejarlo, pudiendo llevar un equipo de seis para operaciones especiales. La propulsión independiente del aire o AIP y la posibilidad de lanzar misiles contra buques de superficie son opciones a de-manda.

Marruecos

La Base Naval en el Estrecho ya está operativa.—La base naval que ha construido la Marina Real marroquí en Ksar es-Sghir o Alcázarseguir en castellano, localidad ubicada entre Tánger y Ceuta, y en la ribera sur del estrecho de Gibraltar, ya está operativa. En las últimas semanas han finalizado las obras de construcción de los diferentes accesos y ya han llegado los primero efectivos de su dotación. Sólo se espera la fecha oficial de su inauguración por el rey de Marruecos, Mohamed VI.

Una prueba de la operatividad de esta nueva base naval es el atraque de algunos buques de la Marina Real para comprobar sus instalaciones y servicios, así como las condiciones que reúne como tenedero en el caso de mal tiempo en el Estrecho. Mohamed VI ordenó el inicio de las obras de construcción del puerto, dique de protección e infraestructura en el año 2008, debiendo estar finalizados los trabajos en 2010, aunque diversos contratiempos, como la rotura del dique de protección principal por un temporal en el Estrecho, retrasaron la finalización de las obras hasta finales de 2012.

El auge de la Marina marroquí no solo se ha limitado a mejorar su infraestructura; también la tercera y última corbeta de las tres encargadas a Holanda de la clase *Sigma* ya ha entrado en servicio, estando pendiente solamente de realizar los lanzamientos previstos de misiles Exocet.

Es importante destacar el esfuerzo que está haciendo el Ministerio de Defensa marroquí que, aparte de la incorporación de una fragata FREMM construida en Francia y de las tres corbetas de diseño y construcción holandesas, ha encargado 200 carros de combate estadounidenses *AMIAI Abrams*, dos *UAV Predator* y 16 aviones *F-16*, que se unirán a los 12 ya existentes procedentes de los Estados Unidos, dando con estas nuevas



HMS Argyll. (Foto: www.wikipedia.org).

adquisiciones un salto cualitativo muy importante.

Reino Unido

Una nueva fragata destacada a las Malvinas.—La fragata HMS Argyll se incorporó a Port Stanley, en las Malvinas, para estar presente durante el plebiscito realizado los días 10 y 11 de marzo, para saber si los 1.650 votantes *kelpers* quieren seguir siendo súbditos de Su Majestad británica. La Argyll, que salió a la mar el 19 de febrero de su base de Plymouth, reemplaza al HMS Edinburgh, que hasta ahora patrullaba por las frías aguas del archipiélago en disputa con Argentina.

El SSN Ambush se incorpora a la Royal Navy.—El HMS Ambush es el segundo submarino nuclear de ataque de la clase Astu-

te que se incorpora a la Marina británica, que recibirá un total de siete unidades similares. En las instalaciones de la base naval de Faslane en Escocia, el día 1 de marzo, tuvo lugar la ceremonia de entrada en servicio de este nuevo submarino nuclear de ataque de 7.400 t de desplazamiento en superficie y un coste estimado de 1.800 millones de euros. La ceremonia estuvo presidida por el almirante Mark Stanhope, primer lord del mar, y la madrina fue lady Anne Soar, esposa del también almirante Trevor Soar. El comandante de la nueva unidad, capitán de fragata Peter Green, reconoció el orgullo de la dotación al ver culminado con éxito el largo proceso de puesta a punto del submarino a través de innumerables pruebas. Puesto a flote el 5 de enero de 2011 en las instalaciones de BAE Systems en Barrow in Furness (Cumbria), el HMS Ambush (*Emboscada*), llegó a la base naval de Faslane en septiembre de 2012 para desarrollar el programa de pruebas de mar previsto, finalizando estas el 18 de enero. El HMS

Ambush se incorporará oficialmente a la Flota en 2014, una vez superadas las pruebas de calificación operativa.

Los siete SSN clase *Astute* están divididos en dos series, la primera de ellas compuesta por el *Astute*, *Ambush* y el *Artful* en construcción. La segunda, que incorporará una serie de mejoras sobre los tres primeros, la compondrán los *Audacious*, *Anson*, *Agamenon* y *Ajax*, debiendo entrar en servicio este último en 2024.

Rusia

La Marina rusa tendrá 20 submarinos nuevos para 2020.—El Ministerio de Defensa ruso prevé construir 10 submarinos nucleares balísticos o SSBN clase *Borei* para 2020 y otros diez submarinos nucleares de ataque o SSN de la clase *Yasen* para la misma fecha, en el marco del Programa Nacional de Armamento 2011-2020. Según fuentes oficiales, el Ministerio modificó su plan inicial, que preveía la construcción de 20 submarinos, 35 corbetas y 15 fragatas, así como la entrada en servicio de ocho submarinos nucleares balísticos o SSBN de la clase *Borei*, que portarían misiles balísticos *Bulava*. Ahora el Ministerio de Defensa ha cambiado las prioridades para adquirir 10 SSBN y 10 SSN, construidos en los astilleros Sevmarsh.

J. M.^a T. R.

Nuevos SSBN Borei en construcción.—Como ya se adelantó después del verano del año pasado, diversas fuentes rusas informan que la puesta en grada del primer anillo del quinto submarino portamisiles de la clase 955 *Borei* tendrá lugar el próximo 28 de julio, día de la Armada rusa, en los astilleros Sevmarsh de Severodvinsk, hoy parte de la Corporación

Estatad de Construcciones Navales (OSK). Y antes de finales de año, posiblemente en el mes de noviembre, tendrá lugar el inicio de los trabajos en el sexto SSBN de esta clase. Desde el cuarto submarino, el *Kniaz Vladimir* actualmente en construcción, esta serie se denomina 955A, ya que, entre otras modificaciones importantes, se ha ampliado la capacidad de combate de dieciséis a veinte misiles SLBM R-30 Bulavá. El contrato para la construcción de las cinco unidades de la serie 955A se firmó el 28 de mayo de 2012, después de reiterados retrasos debidos a la discrepancia en el precio final por unidad. Según fuentes no oficiales, de las que ya se hacen eco diversos portales especializados, los nuevos submarinos llevarán por nombre *Alexander Suvorov* y *Mjail Kutuzov*.

Construcción del tercer SSGN clase Yasen.—Fuentes rusas han informado que el próximo 28 de julio de 2013, día en el que se conmemora a la Armada, en los astilleros Sevmarsh de Severodvinsk se procederá a la puesta en astillero del primer anillo de la tercera unidad del submarino multipropósito (SSGN) 885 *Yasen*, que ha sido bautizado *Oufa*. Este evento coincidirá con el acto homónimo del quinto submarino portamisiles 955 *Borei*. La primera unidad, submarino K-329 *Severodvinsk*, botado en junio de 2010, desarrolla el programa de pruebas previo a la entrada en servicio en la Armada rusa prevista para el primer semestre de este año, y la segunda unidad, denominada *Kazan*, se encuentra actualmente en construcción en los mismos astilleros. El Programa Estatal de Armamentos 2011-2020 prevé la construcción y entrega de entre siete y diez submarinos multipropósito destinados a la lucha antisubmarina y antisuperficie, que reemplazarán a los de ataque más veteranos en servicio de los proyectos 945A y 971.

L. V. P. G.





Crucero en buque portacontenedores

La naviera francesa CMA CGM ha puesto en el mercado la posibilidad de embarcar pasajeros en uno de sus buques portacontenedores el CMA CGM *Marco Polo*.

El buque, construido en los astilleros coreanos Daewoo y entregado el 5 de noviembre de 2012, es el portacontenedores más grande del mundo: 187.625 TPM, 396 m de eslora, 54 de manga, 16 de calado y con capacidad para 16.020 TEU.

Con él, sus pasajeros podrán adentrarse en las rutas de la navegación comercial y conocer los mayores puertos del mundo.

La rotación de puertos inicial de este buque es: los chinos de Ningbo, Shanghái, Xiamen, Hong Kong, Chiwan, y Yantian; Port Kelang (Malasia); Tánger (Marruecos), Southampton (Reino Unido); los alemanes de Hamburgo y Bremerhaven; Rotterdam (Países Bajos), Zeebrugge (Bélgica); El Havre (Francia), Malta; Khor Al Fakkan y Jebel Ali (Emiratos Árabes), y Ningbo (China). En 2013 está previsto que se incorporen dos buques gemelos, CMA CGM *Jacques Cartier* y CMA CGM *Alexander von Humboldt*, que también tienen previsto embarcar cruceristas a bordo.

La naviera es el resultado de la fusión en 1999 de la Compagnie Maritime d’Affrètement (CMA) y la Compagnie Générale Maritime (CGM).

Autopista 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.

En los más de tres años transcurridos hasta ahora, la línea entre el puerto de Vigo y el de Nantes-Saint Nazaire continúa sin haber arrancado por sucesivos problemas en los diferentes adjudicatarios iniciales.

El 1 de enero de 2013, Flota Suardíaz recuperó la concesión de GEFCO, filial de transporte de PSA Peugeot Citroën, para la línea Vigo-Saint Nazaire (ya la tuvo hasta 2004), y estaba pendiente de un estudio sobre la autopista del mar para decidir su implicación en este proyecto.

Tras varias semanas la compañía ha decidido dar el paso adelante, y el día 15 de febrero presentó a la comisión hispano-francesa en París la documentación necesaria para ello. Ahora, la comisión intergubernamental deberá presentar toda la documentación a la Comisión Europea para lograr la aprobación definitiva del proyecto. La previsión es que la nueva autopista del mar podría arrancar durante el próximo otoño.

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.

A. P. P.

La tecnológica española Núcleo DF inaugura el principal Centro de Control de Tráfico Marítimo de Cabo Verde

La ingeniería española Núcleo DF, filial tecnológica de Duro Felguera, acaba de inaugurar el nuevo Centro de Control de Tráfico Marítimo de Cabo Verde. La implementación de este sistema para el gobierno caboverdiano, dotado con un presupuesto global de once millones de euros, mejorará la gestión del tráfico y la seguridad marítima, así como la fiscalización y el control de las aguas del archipiélago africano.

El centro de control, que se encuentra en la isla San Vicente, fue inaugurado en el marco del Consejo de Ministros Especializado para Asuntos Económicos, Innovación y Competitividad, con la presencia del primer ministro de Cabo Verde, José María Neves; el embajador español José Miguel Corvino y el consejero delegado de Núcleo DF, Marcos González. En el acto también estuvieron presentes los ministros responsables de las carteras de Defensa, Relaciones Exteriores, Asuntos Parlamentarios, Desarrollo Rural, Administración Interna, Justicia, Infraestructuras y Economía Marítima, Ambiente, Turismo, Educación, Ciencia, Comunidades, Cultura y todos los secretarios de Estado del país africano. Todos ellos destacaron que gracias a este nuevo sistema se garantiza, con elevados niveles de calidad y fiabilidad, la seguridad, el control de infracciones y eficacia de la navegación marítima en las aguas de la zona, la prestación en tiempo real de toda la información relacionada con el movimiento de buques y cargas transportadas, mercancías peligrosas y contaminantes, así como, una mayor protección del ambiente marino.

El centro cuenta ya con cuatro estaciones remotas de vigilancia y monitorización marítima totalmente operativas desde las islas de

San Antonio, San Vicente, San Nicolás y la isla de Sal. La compañía se encuentra en este momento desarrollando la implementación del sistema de vigilancia en las islas del archipiélago: Boa Vista, Maio, Santiago, Fogo y Brava, que darán servicio al Centro de Control de Tráfico Marítimo.

En palabras del presidente del Instituto Marítimo Portuario caboverdiano, José Fortes, la puesta en marcha de este nuevo centro de control marítimo desarrollado e implementado por Núcleo DF supone «un paso más para que Cabo Verde entre a formar parte del grupo de países que cumplen íntegramente las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (IMO) en materia de seguridad».

Núcleo DF tiene un modelo de negocio basado en una tecnología totalmente desarrollada y fabricada en España, que aporta soluciones, llave en mano, aplicadas a la gestión y control de las comunicaciones en puertos y aeropuertos. Entre sus referencias más destacadas en este sector cabría reseñar el Centro de Control de Tráfico Marítimo de Gabón y diferentes proyectos para SASEMAR (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima). En este sentido, la tecnológica española ofrece sistemas que permiten la gestión integral de las operaciones marítimas y portuarias, desarrollando e integrando sistemas de control de tráfico marítimo (VTS), vigilancia y localización, comunicaciones, control remoto de señales y ayudas a la navegación, seguridad en terminales portuarias, manejo de graneles sólidos *oil & gas* y almacenamiento de combustible.

Líder en el sector de control de comunicaciones nacionales e internacionales, Núcleo DF cuenta con la confianza institucional del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, lo que le permite desarrollar proyectos como el de Cabo Verde y nuevas inversiones en I + D + i, así como generar empleo de personal altamente cualificado asociado a un creciente desarrollo tecnológico en este ámbito, tanto en nuestro país como en el ámbito internacional desde su creación hace más de 40 años.

Núcleo DF



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Metalships&Doks. Entrega del *Deep Orient*

Los astilleros Metalships&Docks de Vigo, pertenecientes al grupo Rodman, han entregado el pasado 11 de febrero el buque de apoyo a plataformas *Deep Orient* para la compañía armadora francesa Technip.

Technip es una de las compañías mundiales que presta servicio a las grandes multinacionales del petróleo en los sectores denominados *offshore*, *subsea* y *onshore*. Tiene una plantilla de 34.000 empleados y una flota de 34 buques.

Las características principales del *Deep Orient* son: 135 m de eslora máxima, 27 de manga, 6,85 de calado, propulsión principal con dos empujadores Azipull de 3.500 kW, dos hélices de túnel y una hélice retráctil orientable en proa, sistema de posicionamiento dinámico, velocidad de 13 nudos y grúa principal de trabajo con capacidad para 200 t y 15 m de radio trabajando en modo *offshore*.

Dispone de dos robots sumergibles *Triton XLX 150*, con capacidad de trabajo hasta 3.000 m de profundidad; se usarán fundamentalmente en la ayuda para el tendido de cables y tuberías submarinas. Además, cuenta con cubierta de vuelo en proa preparada para heli-

cópteros tipo *Super Puma*, *Sikorsky S-92* o similares. Ha supuesto una inversión de 107 millones de euros.

Su primer destino va a ser en Noruega; posteriormente navegará a su área habitual de trabajo, que será cubrir los compromisos de Technip en la zona de Asia-Pacífico.

Metalships construye actualmente un buque para tendido de tuberías submarinas en los campos petrolíferos (Pipelay Construction Support Vessel); su armador será el grupo McDermott, de los Estados Unidos de América, y el valor del contrato se aproxima a los 100 millones de euros.

La entrega está prevista en el verano de 2014 y será el tercer buque que construye para este armador tras los *North Ocean 102* y *North Ocean 105*.

Nueva construcción para Factorías Vulcano

Factorías Vulcano, de la ría de Vigo, ha cerrado un acuerdo con el Banco de Santander para la finalización de un *ferry* que quedó a medio construir al liquidarse Astilleros de Sevilla.

El *ferry* había sido encargado por la naviera finesa Viking Line en 2007 y suponía una inversión de 60 millones de euros. Tras el cierre de los astilleros sevillanos quedó en grada pendiente de la liquidación definitiva.

En principio, Vulcano ha desplazado a un grupo de operarios a Sevilla para la finalización del casco del buque. Una vez que sea botado, se trasladará remolcado a Vigo para su fase de armamento y habilitación. El astillero está en negociación con varios armadores para su venta, pero todavía no tiene propietario.

El buque, de 130 m de eslora y con capacidad para transporte de 1.500 pasajeros y 300 coches, podría estar finalizado en el plazo de año y medio.

Los Astilleros de Sevilla, inaugurados en 1953, cerraron definitivamente el 1 de enero de 2012. En ese momento, además del *ferry* mencionado tenía en construcción dos buques de apoyo a plataformas petrolíferas que serán finalizados en La Naval de Sestao.

Para Vulcano, la terminación del *ferry* supone retomar la actividad del astillero, pues desde la entrega del buque sísmico *Polar Duchess* al armador noruego GC Rieber Shipping en octubre de 2011 la actividad estaba paralizada.

El astillero vigués negocia otros contratos con armadores de Noruega, Venezuela, México y Brasil, sin que de momento se hayan plasmado en una adjudicación de obra.

Noticias de Navantia, factoría de Ferrol

Se han dado a conocer las cifras aproximadas de la actividad de la División de Reparaciones de Navantia Fene-Ferrol durante el año 2012: la facturación se cifra en casi 83 millones de euros, con unos beneficios de 2,5 millones, inferior a los del pasado año (3,9).

Gracias a los acuerdos con diversas compañías navieras, entre ellas BP, Shell y Chevron, parte de sus buques efectúan las obras de carenado y reparaciones en el astillero ferrolano.

Muchos de esos buques son de transporte de gas licuado, en los que el astillero ha logrado una gran especialización. De hecho, los astilleros de Navantia ocuparon el tercer

lugar mundial por número de gaseros reparados (nov. 2011-nov. 2012), con un total de 25 buques en las instalaciones de Fene-Ferrol, a los que hay que añadir otros tres en las de Cádiz.

Además, el pasado mes de noviembre comenzaron la obras de modernización del buque de desembarco argelino *Kalaat Beni Rached*, al que seguirá su gemelo *Kalaat Beni Hammad*. La puesta a punto de cada uno durará aproximadamente un año.

El sector naval de Ferrol sigue demandando la posibilidad de la construcción de un nuevo dique flotante, que además de adecuarse a las dimensiones de los buques actuales serviría para aumentar la competitividad de los astilleros de la ría y generar ocupación a casi mil operarios durante dos años.

Premio Asepeyo para Navantia

La Mutua Asepeyo de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales ha celebrado el pasado día 30 de enero en el Hospital Asepeyo Sant Cugat la primera edición de los Premios Asepeyo a las mejores prácticas preventivas.

Su objetivo es reconocer a las diferentes empresas asociadas a la mutua que hayan destacado por sus resultados en la labor de Prevención de los Riesgos Laborales (PRL) durante 2012.

Navantia ha obtenido el primer premio en la categoría de «Mejor práctica de gestión de la prevención»; Johnson Control Automotive Spain S. A. ha quedado en segundo lugar y Croda Ibérica S. A. en tercer puesto.

Por parte de Navantia el premio fue recogido por la directora de Recursos Humanos, que destacó que «la seguridad y salud de todas nuestras personas es la prioridad fundamental que en Navantia consideramos en el desarrollo de nuestras actividades».

A los premios se habían presentado un total de 86 trabajos.

A. P. P.



Apoyo de la Comisión Europea al Proyecto Greenberth

La Comisión Europea ha decidido apoyar el proyecto portuario Greenberth. El objetivo es fomentar el acceso de la PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario para la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables, en especial en las operaciones buque-puerto.

El proyecto está liderado por la Autoridad Portuaria de Valencia. El presupuesto total es de 1.616.000 euros de los que la Comisión va a financiar un 75 por 100.

Los puertos consumen gran cantidad de energía y las empresas portuarias dedican enormes esfuerzos para aplicar soluciones innovadoras que aumenten su competitividad y mejoren la eficiencia de sus operaciones y la gestión de sus recursos.

El proyecto se dirige precisamente a la implantación de mejoras de los consumos energéticos con el apoyo de las PYMES en la propuesta de soluciones, control, seguimiento y mantenimiento de las mismas. Para la realización está previsto el diseño de planes energéticos y la aplicación de tres proyectos piloto.

Entre los socios del mismo están las autoridades portuarias de Valencia, Marsella,

Livorno, Venecia, Koper y Rijeka, la Universidad de Cádiz, el Hellenic Institute y el Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de Valencia.

La duración inicial del proyecto será hasta mayo de 2015, y la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) formará parte del comité externo.

Tráfico de los puertos españoles en 2012

El ente público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, ha dado a conocer las cifras provisionales del tráfico portuario del año 2012.

Los 46 puertos españoles de interés general durante el año 2012 han movido un total de 474.846.328 t de mercancías, lo que significa un aumento del 3,93 por 100 en comparación con los 456,8 millones de toneladas registradas en 2011. Esta cifra está referida al total de los 46 puertos españoles gestionados por el ente público Puertos del Estado (28 autoridades portuarias).

De esta forma continúa la recuperación de nuestro tráfico portuario, tras los dos años de descenso en 2008/2009 por la crisis mundial y española.

La evolución por sectores tiene las siguientes características:

— En el tráfico de graneles líquidos (que representa el 32,3 por 100 del total de mercancías) se produjo un aumento del 2,01 por 100. Destacan los puertos con instalaciones o conectados con plantas preparadas para la recepción y tratamiento de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos. El primer puerto es Cartagena, seguido de Huelva, Bahía de Algeciras, Tarragona, Bilbao y Barcelona.

— El tráfico de graneles sólidos (el 18,6 por 100 del total de mercancías) experimentó un ascenso del 11,63 por 100. En este apartado hay que señalar los puertos con tráficos de gran volumen de productos siderometalúrgicos, carbones para alimentación de centrales térmicas, abonos, materiales de construcción y agroalimentarios. El primer puerto en este tipo de mercancías es Gijón, seguido de Tarragona, Ferrol-San Ciprián, Cartagena, Huelva y Almería.

— El tráfico de mercancía general (el 48 por 100 del total) aumentó en un 2,65 por 100. La cantidad de esta mercancía general que viaja en contenedores se conoce como índice de contenerización y es del 73,9 por 100. El puerto que mueve más mercancía general es Valencia seguido de Bahía de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Baleares.

— Respecto al tráfico de contenedores en sí, se superaron los 14 millones de TEU, con un aumento del 1 por 100 respecto al año 2011. La mercancía movida en contenedores también aumentó un 2,7 por 100 respecto al año anterior. Nuestros puertos continúan ocupando los primeros lugares entre los de la Unión Europea y lideran el área del Mediterráneo. El que mueve más mercancía en contenedores es Bahía de Algeciras, seguido de Valencia, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Málaga.

— Se produjo un descenso del 1,68 por 100 en el tráfico total de pasajeros (línea regular y cruceros), con 26,8 millones de

personas. En este sector el primer puerto ha sido Puertos de Baleares, seguido de Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Las Palmas y Ceuta.

— Respecto al resto de mercancías, el avituallamiento de buques superó los 10,3 millones de toneladas, con un descenso del 4,7 por 100.

— La pesca fresca alcanzó las 233.936 t, con un descenso del 1,76 por 100. En descarga de pesca fresca, el puerto de Vigo continúa siendo el líder nacional indiscutible y ocupa el primer lugar, con 82.700 t, seguido por La Coruña con 43.738, Pasajes con 24.334, Bahía de Cádiz con 19.234, y Avilés con 11.958. El resto de los puertos no superan las 10.000 t en este concepto.

En el cómputo total vuelve a ocupar el primer lugar el puerto de Bahía de Algeciras, seguido por los de Valencia, Barcelona, Tarragona, Cartagena, Bilbao, Huelva, Las Palmas, Gijón, Santa Cruz de Tenerife, Ferrol-San Ciprián, La Coruña, Castellón y puertos de Baleares, entre otros. Todos los relacionados superan los diez millones de toneladas. El puerto de Valencia se consolida en la segunda plaza tras varios años superando al de Barcelona en más de veinte millones de toneladas.

Los puertos que han registrado mayor incremento respecto al año 2011 han sido los de Cartagena (33,7 por 100) y Villagarcía (23,3 por 100); por su parte, Bilbao es el de mayor pérdida de tráfico (-7,8 por 100) respecto a 2011.

El número total de buques mercantes es de 134.578 con un descenso del 3,3 por 100. Para compensar, hay un aumento del 4,1 por 100 en el total de toneladas de arqueo bruto de los buques que atracaron en nuestros puertos.

A. P. P.





Campaña «CAPESME 02/13» del Vizconde de Eza

El buque oceanográfico español *Vizconde de Eza*, que depende de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, está desarrollando la campaña «CAPESME 02/13» en aguas españolas en el Mediterráneo.

Durante la campaña, de tres meses de duración, se trata de determinar el valor ambiental de la plataforma continental e identificar los impactos de la pesca en los ecosistemas.

Además, gracias a un acuerdo con los Centros Integrados de Formación Profesional de Baleares, los alumnos de estos centros podrán embarcar en el buque oceanográfico para realizar las prácticas de su programa de estudios.

Colaboración entre la Universidad de Vigo y Guinea Conakry

Investigadores de la Universidad de Vigo van a colaborar en el estudio de los fondos marinos de Guinea Conakry, gracias a un acuerdo firmado por la Universidad, el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el

Centre de Recherche Scientifique de Conakry-Robagné (CERESCOR) del país africano.

El convenio se encuadra en el marco del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente y del Proyecto para la Protección del Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Canarias (conocido como Canary Current Large Marine Ecosystem CCLME) de la FAO, que están activados desde 2010.

Se desarrollarán actividades conjuntas de investigación de la biodiversidad, protección de los ecosistemas y formación de jóvenes investigadores para dotar a Guinea Conakry de personal cualificado en esta materia.

Está previsto extender el convenio en el futuro a Guinea Bissau, Senegal, Gambia, Cabo Verde, Mauritania y Marruecos.

Derrames accidentales de hidrocarburos en 2012

La organización sin ánimo de lucro ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation) ha publicado su informe, relativo a 2012, sobre los derrames accidentales de hidrocarburos desde buques petroleros.

Para satisfacción de todos los preocupados por el medioambiente, el pasado año no



(Foto: ORP, Armada).

se produjo ningún vertido superior a las 700 toneladas y solo siete de entre 7 y 700 toneladas; en total menos de 1.000 toneladas vertidas por accidente, lo que supone un nuevo mínimo histórico desde el comienzo del registro de estas estadísticas en los años setenta.

Precisamente las costas españolas tienen la fatídica suerte de encontrarse con tres episodios de vertidos entre los veinte mayores registrados: el *Urquiola* en La Coruña

1976 en tercer lugar, el *Aegean Sea* también en La Coruña 1992 en decimosexto lugar y el *Prestige* en aguas gallegas en 2002 en vigésimo puesto.

El mayor vertido fue el del petrolero *Atlantic Empress*, en las costas de Trinidad y Tobago en 1979, que derramó 287.000 toneladas de hidrocarburos.

A. P. P.





La Comisión Europea establece las deducciones de cuotas para España por sobrepesca de caballa en 2009

La Comisión Europea ha publicado a principios de marzo un reglamento por el que se establecen deducciones de cuotas españolas para los años 2013 y siguientes, como consecuencia de una sobrepesca de la cuota de caballa correspondiente a 2009.

Ese año, España disponía de una cuota ajustada de caballa de 25.525 t y, según los datos públicos que obraban en poder de la Comisión Europea, las capturas totales efectuadas por la flota española ascendieron a 105.253 t, como se indica en la correspondencia entre la comisaria Damanaki y la entonces ministra de Asuntos Exteriores de finales de 2011.

Una vez conocida la intención de la Comisión Europea, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente inició urgentemente una serie de contactos a todos los niveles con el fin de verificar la cuantía de la sobrepesca y tratar de amortiguar el impacto que la sanción tendrá sobre la flota española, teniendo especialmente en cuenta que ya está haciendo frente a una multa por sobrepasar la cuota de 2010.

En concreto, tras negociaciones con la Comisión Europea, la devolución de las

cantidades pescadas en exceso en 2009 se realizará conforme a los siguientes términos:

Una vez revisadas las cifras, y gracias a la labor de los servicios de control pesquero españoles, la cantidad pescada excedente ha quedado fijada finalmente en 65.429 t, es decir, 14.299 t menos de lo inicialmente contemplado.

Se fija un periodo muy largo para la devolución de las cantidades pescadas en exceso, ya que podrán reintegrarse en once años, lo que amortigua igualmente el impacto sobre la pesquería.

Teniendo en cuenta el pago actual de la multa de 2010, que supone en estos momentos casi 10.000 t anuales, entre 2013 y 2015 solo se descontarán 100 t al año de la cuota española de caballa.

En el supuesto de que existan remanentes de cuota de caballa sin usar del año anterior, se permite reducir esa cantidad sobrante de la multa correspondiente al año siguiente.

Se permite el pago de parte de la multa con cargo a cuotas sobrantes de anchoa, por tratarse de una especie de biología similar y encontrarse en la misma área. Las cantidades a utilizar dependerán en última instancia del TAC de anchoa y del sobrante de cada año.

A partir del 2016, momento en que se empezará a pagar la multa a razón de 5.544 t

anuales, se establece que la cantidad a descontar no podrá superar en ningún caso el 33 por 100 del total de la cuota española de caballa para cada año.

Con estas condiciones, se suavizan considerablemente los efectos que la imposición de esta sanción tendrá sobre las flotas españolas afectadas.

La actividad pesquera y el crecimiento azul

El Comité de Pesca del Parlamento Europeo trabaja para que la denominada estrategia europea «Crecimiento Azul» que busca el desarrollo económico sostenible de la comunidad en su espacio marítimo- reconozca el peso específico de la actividad pesquera, la acuicultura, así como todas las actividades relacionadas con el sector, en la consecución de este objetivo. Para ello ha remitido al Comité de Transporte y Turismo, un borrador de propuesta en el que pide expresamente que el documento final que recoja las bases incluya un reconocimiento directo al papel que «los mares y océanos desempeñarán, cada vez más, en el crecimiento económico mundial en el futuro», reclamando además que la estrategia fomente el desarrollo de sinergias y políticas coordinadas en pesca y acuicultura.

La propuesta del Comité también reclama que el documento final haga hincapié en la función que desarrollará el sector acuícola en términos de producción de alimento, la satisfacción de demanda de proteínas y garantizar, a largo plazo, la seguridad alimentaria. Con esta propuesta se da respuesta a las críticas del sector pesquero, que tras el anuncio de la puesta en marcha de este programa marco de crecimiento había reclamado un mayor peso para la economía del mar en el futuro de la UE.

El Comité de Pesca considera, al mismo tiempo, que una economía azul de éxito exige «asegurar las fronteras marítimas de la UE, a fin de garantizar la protección del medio marino, los controles de la pesca y la

aplicación de la ley vigente», sin olvidar el papel del Fondo Marítimo y Europeo de Pesca en el desarrollo de la pesca y la acuicultura sostenibles, así como para la «diversificación económica de las comunidades pesqueras».

En el borrador se incluye una mención al papel de la UE en el apoyo a «ambiciosos acuerdos internacionales sobre pesca sostenible», teniendo como base su estrategia y experiencia interna.

R. G. M.

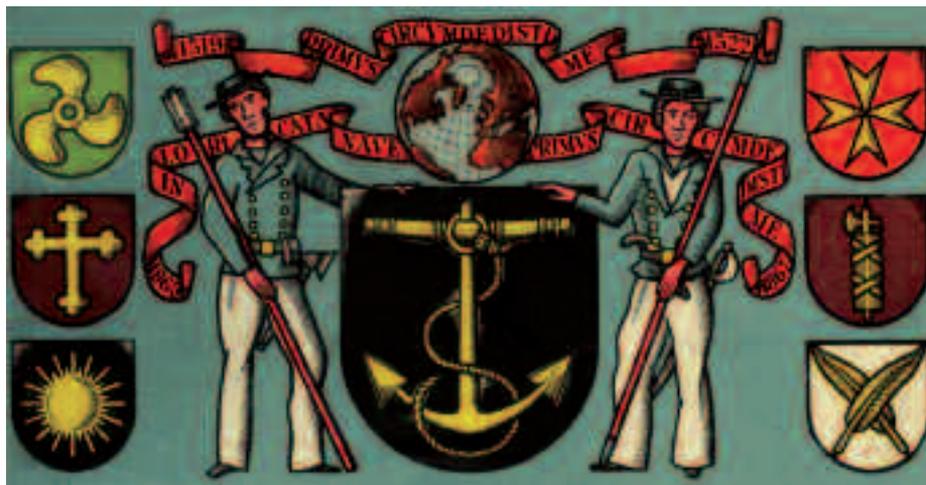
La pesca del atún en el Parlamento Europeo

El día 29 de enero varios directivos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas (ANFACO) y de las patronales de la flota atunera Anabac y Opagac participaron en la audiencia pública que tuvo lugar en el Parlamento Europeo, en Bruselas, para trasladar las propuestas que el sector español y comunitario presenta para el uso y gestión sostenible de los dispositivos de concentración de peces, conocidos como «objetos» en el lenguaje común de la pesca.

Los objetos (*fish aggregating device*, *FAD*, en su denominación inglesa) son un elemento fundamental en la pesquería del atún, y se calcula que más de la mitad del atún tropical capturado se pesca gracias a estos dispositivos.

Por ello, se ha expuesto a los parlamentarios europeos que una adecuada gestión de los objetos por parte de la industria atunera comunitaria es fundamental para la sostenibilidad de los recursos atuneros, es una garantía para la viabilidad futura de este tipo de industria y contribuye a una pesca plenamente respetuosa con el medio ambiente; además se disminuyen las capturas incidentales y se desarrolla un código de buenas prácticas como modelo exigible a cualquier flota pesquera mundial.

A. P. P.



Cultura Naval

VI JORNADA DE CINE MARÍTIMO

En el marco del programa de actividades culturales patrocinadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), el pasado día 28 de febrero se desarrolló en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la sexta jornada de «cine marítimo». En esta ocasión, con la proyección de la película *La batalla del Río de la Plata*, se quería presentar el desarrollo de la que fue la primera batalla naval, allá por los albores de la Gran Guerra.

La jornada comenzó con unas palabras de bienvenida a los asistentes por parte del jefe del Departamento de Historia del IHCN, capitán de navío Bernal García, quien, además de presentar al experto crítico cinematográfico que posteriormente desveló las características técnicas de la película, efectuó un comentario histórico de la batalla naval narrada en la película, destacando la situación previa a la batalla, las decisiones tomadas por los beligerantes, el desenlace del enfrentamiento y las acciones diplomáticas que lo rodearon, así como los posibles errores come-





El Instituto de Historia y Cultura Naval se complace en invitarle a la VI Jornada de Cine Marítimo

LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA

En 1939, al inicio de la Segunda Guerra Mundial, el acorazado alemán *Graf Spee*, que se encuentra en aguas del Atlántico, aprovecha su situación de ventaja para impedir a la Marina Británica hacer llegar suministros a las islas. Tres cruceros ligeros ingleses se enfrentan al gigante alemán.

En Madrid, 28 de febrero de 2013, a las 16.30 horas
Salón de Actos del Cuartel General de la Armada
(Juan de Mena, 7, Madrid)

Programa el regreso

tidos por el perdedor, en este caso el comandante del acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee*.

La presentación de la película corrió a cargo de Jorge Baeza Fernández de Rota, crítico de cine, quien expuso sus características y peculiaridades, destacando el rodaje con el sistema *VistaVisión*, creado por Paramount Pictures en 1954; una semblanza de los direc-

tores y actores, de los que pormenorizó otros importantes trabajos en la filmografía contemporánea, y los países que contribuyeron con medios y unidades navales a dar mayor realismo a la cinta. Tras la proyección, se abrió un periodo de coloquio, a cuya finalización se dio por clausurada la jornada.

D. R.



Acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee*.

CONFERENCIA EN EL ATENEO DE MADRID

El pasado día 25 de febrero, en el salón de actos del Ateneo madrileño, se desarrolló la conferencia «La mujer en la Armada. Una visión personal», que fue impartida por la capitán de corbeta Esther Yáñez González-Irún, la primera mujer que ingresó en la Armada española, primera en ostentar el mando de un buque de guerra y recientemente distinguida con la Medalla de Andalucía 2013, cuyo acto de concesión e imposición se celebró el 28 de febrero en el Teatro de la Maestranza de Sevilla.

El organizador de esta actividad, Juan Manuel Gracia Menocal, vocal del Ateneo de Madrid y presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias», a quien acompañaba en la mesa el almirante Gabriel Portal Antón, presidente de la «Fundación Philippe Cousteau», que actuó de moderador; efectuó la presentación de la conferenciante, leyó una poesía relativa a la singularidad de la ponente y dio posteriormente lectura a su currículum.

La conferenciante inició su exposición destacando el origen de su trayectoria de veintitrés años de servicio a la Armada y a España, que no es otro que su profunda vocación militar y marinera. Luego fue desgranando

diferentes aspectos de la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas (FAS), y específicamente a la Armada, y de la evolución de este proceso de integración hasta llegar a la situación actual, que calificó de normalidad.

Comenzó por los antecedentes legislativos de incorporación de la mujer a las FAS, para posteriormente pormenorizar su presencia actual en los distintos niveles de graduación de la Armada, la formación que recibe, los destinos que puede desempeñar, las relaciones con otros miembros de la Institución, el ejercicio del mando, la siempre difícil conciliación de la vida familiar y profesional, y la incidencia de los medios de comunicación social en este proceso, especialmente en sus inicios por lo novedoso del tema. Terminó su exposición con un balance de su experiencia personal.

El interés despertado por la conferencia, de lo que daba fe el poblado auditorio, quedó plenamente confirmado por el gran número de preguntas que surgieron durante el posterior coloquio con el que finalizó la actividad.

D. R.



(Foto: RGM).

CONFERENCIA SOBRE LA MARINA MERCANTE

El pasado 14 de febrero, tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada el desarrollo de la conferencia «La Marina Mercante. Su posible evolución», que con el apoyo de la Armada organizó la Real Academia de la Mar.

El acto estuvo presidido por dos miembros de la Junta de Gobierno de la Real Academia, presidente y director de la Sección Armada, Fernando Fernández-Tapia Román y Antonio González-Aller Suevos, con quienes compartía mesa el conferenciante, Manuel Carlier, director general de Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

Tras unas palabras introductorias de bienvenida a los asistentes y de agradecimiento y presentación del conferenciante por parte del presidente de la Academia, tomó la palabra el director general de ANAVE.

Poniendo el foco en la Marina Mercante en su aspecto global, con una particularización final para la española, el conferenciante destacó inicialmente el carácter vital del transporte marítimo, que ha tenido un incremento del 50 por 100 en los últimos doce años, caracterizado por su competitividad sin parangón y por ser imprescindible en el

actual mundo globalizado, el cual sería imposible sin la Marina Mercante.

Pasó posteriormente a establecer las características del transporte marítimo —economía, seguridad y fiabilidad y sostenibilidad—, y analizó los factores que le afectan, tanto externos como internos, señalando la situación actual de estos, así como las actuaciones que son necesarias efectuar sobre ellos para garantizar la pervivencia de este imprescindible medio de transporte y sus expectativas de futuro.

Finalizó su exposición con una particularización de la problemática para la Marina Mercante española, destacando los aspectos de empleo y normativos, la necesidad de incentivar el primero y modificar el segundo, y las correspondientes consecuencias para la economía española

Finalizada la exposición se dio paso a un clarificador periodo de preguntas, tras el cual el presidente de la Academia dio por clausurado el acto e invitó a los asistentes a una copa de vino español que se sirvió en instalaciones anejas al auditorio.

D. R.



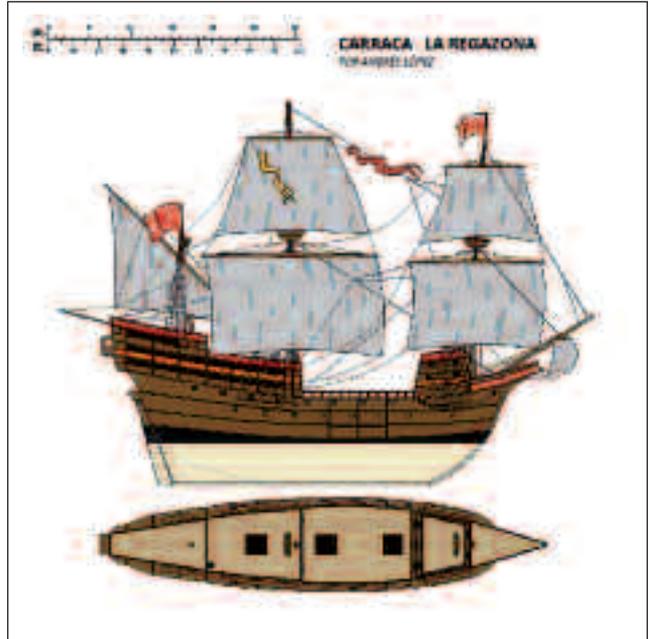
(Foto: RGM).

PECIO DEL GALEÓN *LA RAGAZZONA*

La Unidad de Buceo de Ferrol, que depende del comandante de las unidades de la Fuerza de Acción Marítima de Ferrol, colaboró en la segunda semana del mes de marzo en el proyecto arqueológico submarino de localización e identificación de los restos del galeón *La Ragazzona*, el mayor buque de la Armada Invincible, que se cree que se hundió en la zona en 1588. Durante los trabajos se localizaron restos que podrían corresponder a dicho buque, en concreto cañones de hierro de grandes dimensiones.

La Facultad de Historia de la Universidad de Santiago de Compostela (USC) es la encargada de este proyecto de investigación, liderado por el investigador doctoral del Departamento de Historia David Fernández Abella, que dispone de información sobre los aspectos más destacados y los detalles de la prospección, con la colaboración de las universidades de Valladolid, Durham y Aix-Marseille.

La Armada apoya esta iniciativa mediante la aportación de medios y personal, como el uso de embarcaciones, la recarga de botellas, el depósito de equipos respiratorios en sus instalaciones y la asistencia de buceadores, siempre bajo la supervisión de un arqueólogo.



La Ley Orgánica de la Defensa Nacional asigna a la Armada responsabilidades de «vigilancia de los espacios marítimos como contribución a la Acción del Estado en la mar». Fruto de ello, el acuerdo interdepartamental entre los ministerios de Defensa y Cultura sobre colaboración y coordinación en el ámbito de protección del Patrimonio Subacuático establece que, «dentro de sus cometidos, la Armada es responsable de la vigilancia y seguridad del Patrimonio Arqueológico Subacuático».

D. R.

EXPOSICIÓN «BARCOS PARA SOÑAR»

El Museo Naval exhibió desde el pasado 14 de marzo, y por primera vez en España, una colección de barcos contruidos entre 1895 y 1914 por la casa Märklin, la compañía alemana que en los comienzos del siglo XX convirtió el juguete en una auténtica obra de arte dirigida a la diversión de los niños de la alta sociedad de la época. Por sus cuidados diseños y su perfección técnica, Märklin está considerado el juguetero más importante de la historia. La exposición, inaugurada oficialmente por la princesa Ana de Francia, duquesa de Calabria, permaneció abierta hasta el 13 de mayo.

Patrocinada por la Fundación Museo Naval, la muestra presentó nueve piezas de excepcional calidad, procedentes de la colección particular del francés Gilles Hervé Schneegans: un yate de recreo, dos barcos de ruedas, dos buques de guerra, un torpedero, dos transatlánticos y una pequeña embarcación de pasajeros. Todos ellos encontraron su inspiración en barcos de la época, representados también en la exposición con la ayuda de modelos y cuadros de los museos navales de la Armada. «Hasta Madrid viajaron para esta ocasión los modelos del transatlántico *Colón* y del yate real *Giralda*, que permiten ver cómo Märklin reinterpretaba la realidad y la

plasmaba en sus barcos de una forma mágica y sugerente», destacó el director del Órgano de Historia y Cultura Naval.

La técnica de fabricación se basaba en la unión de diversas piezas de lata mediante soldadura de estaño y un acabado de pintura elaborada a partir de pigmentos naturales con aceite y secativos. La belleza de las reproducciones, la aplicación de técnicas artesanales para la fabricación de modelos en serie, la solidez de sus cascos, la calidad de sus mecanismos de resorte y la característica pintura a mano hacen de estas piezas una referencia imprescindible para documentar la historia del juguete del primer tercio del XX, considerada la Edad de oro del sector.

La exposición traza un peculiar recorrido por la historia de la construcción naval de principios de siglo y pretende reivindicar la importancia de valorar la arqueología industrial y de integrar el objeto manufacturado en las colecciones de los museos. El Museo Naval forma parte desde 2011 de la ruta de la Arqueología Industrial en Madrid, una iniciativa impulsada por el Ayuntamiento, que agrupa a los museos de la capital vinculados al mundo del transporte, la ciencia y la técnica.

OCS AJEMA



(Foto: RGM).



GACETILLA

La Infantería de Marina celebra su aniversario

La Infantería de Marina española conmemoró el pasado 27 de febrero un nuevo aniversario de su creación, en el año 1537, con diversos actos conmemorativos en todas las unidades ubicadas en Cartagena, Madrid, San Fernando, Ferrol, Las Palmas de Gran Canaria y Líbano.

En cada una de las ceremonias se dio lectura al real decreto que certifica la antigüedad del Cuerpo. Tras la imposición de diferentes condecoraciones, se leyó un mensaje de su comandante general dirigido a todos los militares que están integrados en este Cuerpo de la Armada y se rindió homenaje a los infantes de Marina que dieron su vida por España. Los actos finalizaron con una parada militar de las fuerzas participantes.

En el caso del acto castrense celebrado en Madrid, en el que



(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).



Formación en el patio Lope de Figueroa.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde/).

ha tomado parte también la compañía Mar Océano de la Guardia Real, el comandante general de la Infantería de Marina recogió el galardón «Máster de Oro Institucional» del Real Fórum de Alta Dirección, concedido con motivo del 475.º aniversario celebrado el pasado año.

La Infantería de Marina española, la más antigua del mundo, procede del Tercio Viejo del Mar de Nápoles, y se fija la fecha del 27 de febrero de 1537 como el día de su creación, por corresponder al de la constitución de los Tercios de la Armada del Mar Océano, de Galeras de Sicilia y de Nápoles.

Desde 1763, es Cuerpo de Casa Real en reconocimiento a la defensa que 600 infantes de Marina hicieron del Castillo del Morro de La Habana frente a 12.000 soldados de la flota inglesa. Su uniforme mantiene, hoy en día, las «sardinetas» y los colores azul y rojo de las Tropas de la Casa Real.

Actualmente, sus unidades están presentes en las principales operaciones internacio-

nales españolas, y a lo largo de los últimos años ha participado en operaciones como la estabilización de los Balcanes, las operaciones en Haití, Irak y Líbano, el apoyo a la reconstrucción en Afganistán o la respuesta a las catástrofes naturales tras el Tsunami en Indonesia o el terremoto en Haití.

Históricamente, sus hechos de armas durante casi cinco siglos a lo largo de toda la geografía del globo convierten a la Infantería de Marina en una de las instituciones de mayor tradición militar, tradición recogida en su lema «Valientes por tierra y por mar». Flandes, Sicilia, islas Azores, Cerdeña, Tolón, Milán, Cochinchina, Filipinas, Cuba, Santo Domingo, Buenos Aires, Trafalgar, San Vicente, Marruecos... son lugares que evocan hechos heroicos de los infantes de Marina.

R. G. M.

Visita del almirante jefe de Apoyo Logístico al Arsenal de Ferrol

El pasado 18 de febrero de 2013, el almirante jefe de Apoyo Logístico de la Armada (AJAL), almirante Estanislao Pery Paredes, realizó su primera visita oficial al Arsenal y dependencias de Apoyo a la Fuerza de la Armada en Ferrol.

El almirante fue recibido a su llegada al Arsenal por el almirante jefe del mismo, vicealmirante Manuel Garat Caramé. Tras recibir honores de ordenanza pasó revista a la fuerza y saludó a las autoridades militares presentes en el acto.

Seguidamente el AJAL dirigió una alocución a los oficiales, suboficiales, marinería y personal civil, en la que señaló la importancia del apoyo que presta el Arsenal a las unidades basadas en Ferrol, especialmente en estos tiempos difíciles.

A continuación, tuvo una reunión de trabajo en la Sala de Juntas de la Unidad de Contratación y recorrió diferentes dependencias del Arsenal: dársena del Tren Naval, ramos de Electricidad y Electrónica, taller de Carpintería de Puerto Chico y cuartelillo de marinería.



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

Posteriormente visitó el Parque de Autos núm. 2, la Estación Naval de La Graña y los polvorines de Mougá.

ORP AJAL



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

Tomas de posesión en el Cuartel General de la Armada

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Jaime Muñoz-Delgado, presidió la toma de posesión del nuevo director de Asuntos Económicos de la Armada y del asesor jurídico del Cuartel General en un acto celebrado en el Cuartel General el pasado día 4 de marzo.

El general de división del Cuerpo de Intendencia de la Armada, Miguel Ángel García López, cuyo ascenso a general de división se había producido en el Consejo de Ministros del pasado día 22 de febrero, tomó posesión como director de Asuntos Económicos de la Armada (DAE), cargo para el que fue designado por el ministro de Defensa por orden de día 25 del mismo mes.

A continuación, tomó posesión como asesor jurídico del Cuartel General de la Armada (GEASOR) el general auditor del Cuerpo Jurídico Militar Fernando Marín Castán, quien fue también promovido a general en el mismo Consejo de Ministros y designado para el cargo en la misma fecha que el DAE.

El AJEMA destacó durante su alocución la importancia de las labores de ambos, tanto en la gestión de los recursos económicos como en el asesoramiento jurídico, dentro del marco de la actual situación económica de España.

R. G. M.



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

Aniversario del Arma Submarina

El lunes 18 de febrero tuvieron lugar los actos de celebración del 98.º aniversario de la creación del Arma Submarina. La celebración contó con gran afluencia de «veteranos» submarinistas, que aprovecharon tan especial efemérides para pasar un día con sus antiguos compañeros y las actuales dotaciones del Arma Submarina.

Fue creada al abrigo de la Ley de 17 de febrero de 1915, sancionada por S. M. el rey Alfonso XIII, que autorizaba la creación del núcleo inicial de la Flotilla mediante la adquisición de cuatro sumergibles, además de todo el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que debía dotarlos.

Comenzó con la recepción oficial de los invitados por el jefe de la Flotilla (COMSUBMAR), capitán de navío Carlos Martínez-Merello y Díaz de Miranda, tras la cual se efectuó un recorrido por el nuevo edificio de simuladores y por los del submarino clase S-80.

Posteriormente se celebró la santa misa en la capilla de la base en recuerdo de los fallecidos pertenecientes al Arma Submarina. Concluida esta comenzaron los actos en la explanada de la Base de Submarinos, que incluyeron: imposición de condecoraciones, alocución del COMSUBMAR, homenaje a los submarinistas que dieron su vida por España y canto del himno submarinista, tras lo cual los «veteranos» invitados se hicieron una foto en la escalera monumental de la entrada principal de la Base de Submarinos acompañados por el COMSUBMAR.

Cabe destacar también que, como cada 17 de febrero desde hace 15 años, la Santísima Virgen del Pilar de Zaragoza (patrona del Arma Submarina) lució el manto del Arma, coincidiendo con el 98.º aniversario de la firma por Alfonso XIII del decreto de su creación.

Flotilla de Submarinos



Ofrenda a los caídos. (Foto: Flotilla Submarinos).

El *Juan Sebastián de Elcano*. Dos cruceros en 2013

Escala en Ferrol

Los días 15 y 16 de febrero efectuó escala en Ferrol el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que permaneció atracado en el arsenal ferrolano.

Desde primeros de enero el buque estaba efectuando un crucero experimental llevando a bordo no solo a los correspondientes guardias marinas de la Escuela Naval Militar, sino también a los alumnos de los cursos de cabo primero y de cabo (especialidad Maniobra y Navegación) de la Escuela de

Especialidades Fundamentales de La Graña (ESENGRA).

El *Elcano* había partido de Cádiz el 9 de enero, recaló en Marín para recoger a los alumnos y continuó viaje con escalas en Casablanca y Funchal antes de su entrada en Ferrol, que realizó en navegación mixta, y donde fue recibido por numerosas embarcaciones que lo acompañaron a su atraque. Hay que significar que el buque no atracaba en Ferrol desde 1999, aunque en 2002 había hecho presencia en la ría ferrolana.

Una vez en el muelle, los alumnos de



El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en el Arsenal de Ferrol. (Foto: A. Pintos Pintos).



(Foto: A. Erce).

numerosos colegios tuvieron oportunidad de visitarlo en la mañana del día 15. En la tarde del mismo día y en la mañana del 16 hubo «jornadas de puertas abiertas» con más de 3.200 visitantes registrados. También en la mañana del día 15 el comandante del buque recibió a bordo a un grupo de autoridades de la zona, encabezados por el alcalde de Ferrol y el presidente de la Diputación coruñesa, a los que acompañaba el almirante del Arsenal.

En la tarde del día 16 los ferrolanos tuvieron la oportunidad de despedir al *Elcano*; como recogió la prensa local, las carreteras de ambas márgenes de la ría estuvieron colapsadas por el numeroso público que acudió a la despedida.

El buque se dirigió a Cádiz, desde donde inició el 2 de marzo su LXXXIV crucero de instrucción.

A. P. P.

Actividades entre cruceros en Cádiz

El buque escuela recibió el día 22 de febrero la distinción «Día de Andalucía» que otorga la Junta de Andalucía y que se entrega todos los años con motivo de la celebración de la festividad de la Comunidad Autónoma. El premio, concedido por ser el buque más reconocido y representativo de la Armada española que tiene su puerto base en Cádiz, y además por sus méritos en la promoción de la provincia en el exterior, fue recogido por su comandante, capitán de navío Alfonso Gómez Fernández de Córdoba, en un acto realizado en la Casa de las Artes de Cádiz.

El día 27 de febrero se efectuó en el Centro Cultural Municipal Reina Sofía (antiguo Gobierno Militar) de la capital gaditana la presentación del avance del vídeo titulado: *Elcano, el documental*.

En la mesa presidencial estaban Carmen de Isasa López, de la Curt Producciones S. L.;

GACETILLA

Bruno García de León, concejal delegado de Turismo del Ayuntamiento de Cádiz, y el comandante del buque escuela, capitán de navío Alfonso Gómez Fernández de Córdoba.

En representación de la Armada asistió el contralmirante Manuel Ferreiro Sánchez, almirante comandante de las unidades de la Fuerza de Acción Marítima (AMARDIZ), acompañado por el capitán de navío Vicente P. Ortells Polo, subdelegado de Defensa en Cádiz.

La artífice de la idea es Carmen Isasa, hija de un marino de guerra que estuvo dos veces embarcado en el *Elcano* y apasionada de la mar, en homenaje a este singular buque de la Armada, ya que según sus propias palabras:

«Descubrir la historia humana, el funcionamiento y el día a día del *J. S. de*

Elcano es el objetivo principal de este documental. A través de él descubriremos también su razón de ser, la relación de los guardias marinas con el mar, la evolución de los cruceros de instrucción y de la propia Marina a lo largo de los años, entre otras muchas cosas.

Asimismo, asistiremos al proceso de formación de los alumnos, viviendo con ellos el día a día: la disciplina, las clases, los ejercicios de simulacro, los valores de educación en alta mar, la convivencia y también los momentos de asueto y de diversión. Presenciamos también el final de la travesía y el emotivo reencuentro entre familiares y tripulación en el puerto de Cádiz.»

Posteriormente se proyectó el vídeo *Elcano. Avance de la película documental*, de



(Foto: A. Erce).

ocho minutos de duración, que fue muy aplaudido por los asistentes y que está disponible en Internet: direccion@curtfficcions.org o en la página www.curtfficcions.org. El comandante del buque resaltó que «este gran trabajo es producto no solo de la personalidad de las personas que integran Curtfficcions, sino también de la originalidad en sus grabaciones, del ritmo que se imprime a las imágenes que se han emitido y, sobre todo, a Carmen, del cariño que ha demostrado a todos los que pertenecemos a la Armada».

Inicio del LXXXIV crucero de instrucción

El día 2 de marzo zarpó del puerto gaditano para realizar el LXXXIV crucero de instrucción por aguas del océano Atlántico, con 56 guardias marinas del Cuerpo General y 13 de Infantería de Marina embarcados. Los puertos que tiene previsto visitar son: Las Palmas de Gran Canaria, San Juan de Puerto Rico, Colón, Miami, Cabo Cañaveral, Newport, Den Helder, Santander, Bayona (fondeado), Marín y Cádiz.

Entre otros actos participará en los del V Centenario del Descubrimiento del Mar del Sur, V Centenario del Descubrimiento de la Florida y el 525 Aniversario de la Marina Real Holandesa. Su fondeo en Bayona (Pontevedra) servirá de apoyo al proyecto de declarar a esta localidad, junto a Palos de la

Frontera y Santa Fe de Granada, Patrimonio de la Humanidad y Lugares de Encuentro de la Comunidad Iberoamericana de Naciones.

Durante las navegaciones, tomará parte en la Regata de Grandes Veleros desde San Juan de Puerto Rico, conforme a la ruta que siguió Juan Ponce de León en 1513.

También efectúa el traslado a Puerto Rico de un cofre con los restos del prócer puertorriqueño Ramón Power y Giralt, que estaba enterrado en la cripta del Oratorio de San Felipe de Neri de la capital gaditana y que fue embarcado, con todos los honores, el día anterior a la salida del buque. Ramón Power, quien fuera diputado por Puerto Rico durante las Cortes de Cádiz, vicepresidente de las Cortes y oficial de la Marina española entre 1792 y 1813, es considerado en su país como héroe nacional.

La historia del prócer de Puerto Rico se puede leer en el artículo: «Ramón Power, oficial de la Marina Española (1792-1813)», publicado en esta REVISTA en abril de 2011, cuyo autor es Juan Torrejón Chaves.

El buque hidrógrafo *Tofiño* (A-32) y el patrullero *Vigía* (P-73), donde embarcaron autoridades e invitados, acompañaron al *Elcano* durante su salida.

A. E. L.



Presentación de la novela *La isla más pequeña del mar*

El pasado día 21 de febrero se desarrolló en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la presentación en Madrid del libro *La isla más pequeña del mar*, novedad editorial de JM Ediciones, cuyo autor es el capitán de navío Luis Mollá Ayuso.

El acto estuvo organizado por la Asociación Pablo Ugarte, creada para apoyar y ayudar a la investigación del cáncer, principalmente en los niños, con el apoyo de la infraestructura de la Armada. Los beneficios de las ventas del libro obtenidos durante dicho acto fueron donados altruistamente por el autor a dicha asociación.

Además de Luis Mollá y del presidente de la asociación, Mariano Ugarte Romero, estuvo presente el presidente de la Asociación Católica Española de Propagandistas y de la Fundación Universitaria San Pablo CEU, Carlos Romero Caramelo, a cuyo cargo corrió la presentación de la obra.

Tras unas palabras introductorias de bienvenida a los asistentes por parte del autor, manifestó que el inspirador y coautor de la

obra había sido el niño que da nombre a la asociación, por su espíritu de superación, idea central del argumento de la novela; cedió el protagonismo y la palabra a Mariano Ugarte, quien pronunció unas palabras de agradecimiento a la Armada, al autor y al presentador de la obra, así como a los asistentes al acto.

A continuación tomó la palabra el presentador de la novela, quien tras glosar la figura del autor, especialmente en su faceta literaria, en la que ha obtenido algunos premios, definió la novela como amena y de fácil lectura, intimista y escrita en la madurez literaria del autor. Para desglosar la obra, procedió a un original coloquio con el autor, en el que a través de una serie de preguntas y respuestas fue presentando su argumento y las motivaciones que le condujeron a su creación.

Posteriormente se dio paso a un periodo de preguntas por parte de los asistentes, tras el cual Luis Mollá cerró el acto y firmó abundantes dedicatorias de su nueva novela.

D. R.



(Foto: L. Mollá Ayuso).

Entrega de un ancla a la Asociación Lepanto

El pasado jueves día 14 de febrero, en las instalaciones del Servicio de Repuestos de la Armada española en Ferrol, se hizo entrega a la Asociación Lepanto de Veteranos de la Armada del ancla de fondo de la exfragata (F-74) *Asturias* por el almirante jefe del Arsenal de Ferrol, vicealmirante Manuel Garat Caramé.

La citada ancla, una vez reciba los tratamientos oportunos para su adcentamiento y conservación, será instalada en el Museo de las Anclas «Phillipe Costeau» de Salinas (Castrillón).

El acta de entrega y recepción fue firmada por el almirante y por el presidente de la Asociación Lepanto, Rafael Luis García García.

Asistieron al acto como testigos el comandante naval de Gijón, Juan Fontán

Suanzes; el coronel jefe de Aprovisionamiento de Ferrol, Juan Carlos Sánchez Ordóñez; el jefe de Servicio de Repuestos, teniente coronel Cristóbal Espiñeira Fernández; el avileño Antonio Díaz Valdés, coronel médico de la Armada; el capitán de corbeta Juan Fernández Hidalgo, profesor en la Escuela «Antonio de Escaño», así como otros oficiales de la Armada y una representación de la Asociación Astur Galaica de Ferrol Terra.

El acto, sencillo, pero muy emotivo, y al que afortunadamente acompañó el buen tiempo, colmó de orgullo y satisfacción a los representantes de la Asociación Lepanto que, formados para el mismo, fueron saludados, uno a uno, por el almirante jefe del Arsenal.

M. G. G.



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

Entrega del Trofeo Madrid Marinero

En el transcurso de un almuerzo celebrado el pasado 28 de febrero en los salones de la madrileña Cámara de Oficiales de la Armada, organizado por el Círculo Letras del Mar, ha tenido lugar el acto de entrega del Trofeo Madrid Marinero a Ignacio Uranga, capitán de la Marina Mercante y director de la Librería Náutica Robinson.

El Madrid Marinero se concede a las personas e instituciones que han tenido o mantienen una destacada labor en pro de la cultura marítima en el ámbito de la capital española.

Manuel Maestro, presidente de la entidad convocante, fue el encargado de ofrecer el homenaje, haciendo resaltar los méritos de Uranga, que ahora se jubila tras cuarenta y dos años de actividad, diez como marino y treinta y dos como librero, contribuyendo con su labor a mantener una actividad destacada en el campo de la cultura marítima al poner al alcance de muchos madrileños una oferta cultural antes dispersa entre muchas librerías e instituciones de la capital; y a otros muchos marinos, escritores, periodistas y aficionados, haciéndoles llegar las novedades surgidas en el mercado a través de su amplísimo catálogo en Internet: distribuyendo cartas náuticas, derroteros, libros especializados u obras de narrativa marítima a gran parte de España y extranjero.

El homenajeado agradeció su asistencia al cerca de centenar de amigos que allí se dio cita, muchos de ellos procedentes de diversas ciudades españolas y extranjeras, así como el



(Foto: C. L. d. M.).

apoyo recibido durante su ya dilatada vida profesional, y prometió mantenerse activo a través de distintas colaboraciones con las entidades e instituciones del sector. Tuvo también un grato recuerdo para su equipo de colaboradores y para su esposa allí presentes, así como para Roberto Cheer, quien en nombre de la Organización Marítima Internacional le entregó un diploma como recuerdo de la colaboración mantenida durante muchos años.

Cerró el acto el contralmirante González Carrión, director del Órgano de Historia y Cultura Naval, quien resaltó la especial vinculación de Uranga y su establecimiento con todos los departamentos de la Armada dedicados a la enseñanza, investigación y divulgación naval.

C. L. d. M.

La Armada en HOMSEC 2013

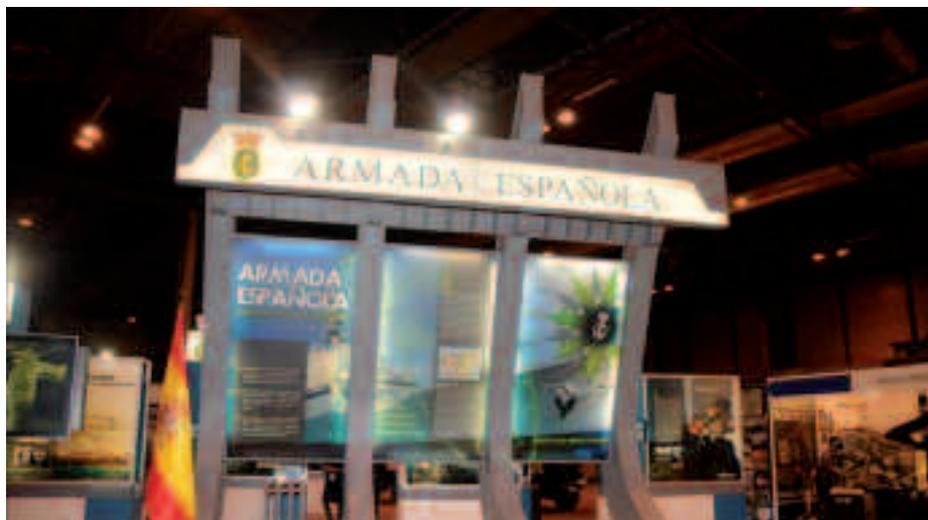
El pasado día 12 de marzo se inauguró en el Recinto Ferial de Madrid la cuarta edición del Salón de Tecnologías para la Seguridad y la Defensa HOMSEC, en el que la Armada participó con su pabellón «La Armada: una inversión segura», en el que se ofrece una profunda visión de la industria naval española desde una perspectiva histórica, económica y social, que permite 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 muestran paneles, fotografías, modelos, maquetas, material diverso y audiovisual.

Esta iniciativa responde al interés de la Armada por dar a conocer y fomentar 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 inauguración fue presidida por el secretario de Estado de Telecomunicaciones y para la Seguridad de la Información, Víctor Calvo-Sotelo, que en su discurso inaugural destacó la necesidad de una industria de defensa y seguridad fuerte para hacer frente a las amenazas actuales y de futuro.

A lo largo del primer día de este Salón, que abrió sus puertas entre el 12 y 15 de marzo, asistieron las principales autoridades de la Armada. Desde el Cuartel General estuvo presente una comitiva compuesta por el segundo jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante Francisco Javier Franco Suanzes, y los jefes de las divisiones de su Estado Mayor. Por otro lado, el almirante jefe de Apoyo Logístico, almirante Estanislao Pery, asistió acompañado por el director de Construcciones Navales, vicealmirante Antonio Sánchez Godínez, y otros directores de Apoyo Logístico de la Armada.

D. R.



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

Castilla entrando en Avilés durante la Ruta Quetzal. (Foto: J. Sánchez Díaz).





LIBROS

MOLLÁ, Luis: *La isla más pequeña del mar*.—(ISBN: 978-84-938633-9-5). JM Ediciones. Diciembre 2012. Primera edición. Rústica, 208 páginas.

La tragedia ocurrida en la mar a una familia española de tres miembros aficionada a la navegación a vela es el origen del argumento de esta novela, cuya protagonista, única superviviente de dicha fatalidad, decide retar a la mar tras no encontrar sentido a su vida, carente de referencias y sin perspectivas de futuro.

Las vicisitudes a bordo de un velero como navegante solitaria por el Mediterráneo y sus reveladoras experiencias en puerto con personajes como Germán, Cannelle, Grimaldo y Margie, que le dejan una impronta indeleble, le conducirán a encontrar sentido a su vida y a replantearse en base al espíritu de superación y de lucha contra la adversidad que descubre en las experiencias vividas durante su viaje marítimo.

La inmensidad del Mediterráneo, la soledad en tan grandioso escenario, las tormentas, las calmas, el abordaje y un esmerado relato de hechos marineros propios de la vida a bordo se mezclan con las impresiones y vivencias de la protagonista en tierra firme; pero siempre con la mar como telón de fondo, con ella como fiel testigo de sus aventuras y desventuras.

El autor, experto navegante, y por tanto buen conocedor del medio, establece un relato ágil y adecuado en el ritmo, con el empleo de los términos marineros precisos cuando de la vida a bordo se trata, al tiempo que describe con la pulcritud que da el conocimiento del escenario los paisajes de los distintos lugares en los que se desarrolla el argumento de la obra.

Se trata pues de una novela en la que el autor conjuga de forma magistral la amenidad, la fácil lectura y el lenguaje marineramente adecuado con la impronta



de comportamientos y sentimientos humanos que a veces solo se aprecian ante situaciones difíciles. A ello se une una esmerada presentación por parte del editor, lo que augura un buen futuro a la obra.

Luis Mollá es capitán de navío de la Armada española, con una dilatada experiencia profesional en y sobre la mar, ya que además es piloto de helicópteros. En su faceta de escritor ha publicado ocho novelas, entre ellas *El veneno del escorpión*, con la que obtuvo el Premio Nostromo en el año 2004; *La tumba de Tautira*, por la que se le concedió el Premio Virgen del Carmen en el año 2007; *La séptima ola*, con la que obtuvo de nuevo el Nostromo en el año 2008; *Sudario de hielo*, por la que el ayuntamiento de Carreño le concedió el Premio Relatos del Mar en el año 2010. Además

es colaborador habitual de distintas publicaciones y foros de ámbito naval, y ganador del Premio Almirante Oquendo de la REVISTA GENERAL DE MARINA en el año 2005, por su artículo «Morir y vivir en la mar». Sus obras pueden seguirse en su página www.el-sextante-del-comandante.es.

A. P. F.

GUERRA DE LA VEGA, Ramón: *España y el Tercer Reich. Las relaciones con Alemania en la Guerra Civil y la Posguerra. 1936-1945*.—Edición del autor, 2012. (ISBN: 978-84-88271-33-4); 272 pp.; 118 fotografías en blanco y negro.

Es este un libro de fotografías. De hecho, forma parte de una serie o colección denominada «Historia de la fotografía», que ha dado lugar a otros títulos del mismo autor, como «Madrid años 20», «Madrid años 50», «El Madrid de Picasso», «España 1936-1939. La Guerra Civil» o «Madrid 1939-1950. La

posguerra». Las ediciones parecen ser siempre del autor, prolífico por otra parte, pues en Internet se pueden rastrear y contabilizar hasta 28 obras suyas. No obstante este título al menos cuenta con una buena distribución, pues este concreto ejemplar ha sido adquirido en el establecimiento de una conocida cadena de librerías.

La estructura del libro es sencilla: fotografías con sus correspondientes títulos y pies de foto. En ocasiones el comentario se extiende hasta una amplia leyenda de una o dos páginas. El contenido no es pues muy extenso en lo que a texto se refiere, pero en esa breve prosa el autor demuestra, además de una gran erudición y un profundo conocimiento de la materia, una objetividad tan implacable como encomiable, que sorprende y es de agradecer en un libro de historia sobre nuestra contienda.

Las 118 fotografías se encuentran perfectamente indexadas. Como es de esperar, la mayoría gira en torno a Legión Cóndor, Brigadas Internacionales y División Azul, pero no exclusivamente, sino que tocan otros muchos temas y están plagadas de datos, información, relaciones y curiosidades. Sirvan como muestra:

- Robert Capa y los fotógrafos judíos en la Guerra Civil española.
- Gerda Taro, el gran amor de Robert Capa, no volverá a sonreír. Ha muerto en Brunete aplastada por un carro soviético.
- París, mayo-junio de 1937. Picasso pinta el *Guernica* para el Pabellón de la República Española en París.
- Dalí decide no colaborar con Picasso en el Pabellón de la República Española y viaja a Nueva York, llamado por galeristas judíos huidos de la Alemania nazi.



- Los aviones alemanes lanzan granos de arroz sobre la Gran Vía para doblar la moral de los madrileños.
- Mujeres judías en la dirección de los servicios secretos soviéticos en España.
- Cine español rodado en la Alemania nazi.
- El buque *Semíramis* trae a España a los últimos prisioneros de la División Azul.
- Edward Barsky cuenta el viaje desde Nueva York a España de los médicos judíos que vienen a ayudar a la República.

Edward Barsky fue el cirujano fundador del Comité Médico Americano de Ayuda a la Democracia Española y el director del primer equipo médico americano que llegó a España. Posteriormente dirigió el Comité de Ayuda a los Refugiados Antifascistas, luchando por aliviar los sufrimientos de los exiliados españoles. Su rechazo a identificar a los partidarios de esa organización ante el Comité de Actividades Antiamericanas le valió una sentencia de cárcel en 1950 por desprecio al Congreso y la suspensión de su licencia médica en Nueva York. No es un caso aislado, era la época de la «caza de brujas», y médicos y enfermeras judíos tendrían graves problemas políticos a su regreso a Estados Unidos por haber colaborado con la izquierda española y europea.

Como se aprecia sin dificultad, estamos ante un libro sorprendentemente bueno, muy curioso y casi indispensable.

R. M. M.

ACEYTUNO COMAS, Miguel: *Babor y estribor*.—De Librum Tremens, diciembre 2012. (ISBN: 978-84-15074-31-1); 420 pp. Edición rústica con solapas.

Una guerra siempre es mala, aunque sea necesaria; es lo que viene a decirnos el autor. Pero una guerra civil es peor, porque el enemigo puede ser tu propio hermano, o tu amigo... incluso tu novia. La acción de la presente novela discurre a lo largo del año 1937, teniendo como marco principal la Guerra Civil española, y como secundario, la Armada en sus dos versiones escindidas: la Armada Real y la Flota Roja, simbolizadas aquí por dos acorazados: el *España* y el *Jaime I*.

Tras el hundimiento del submarino *B-7*, perteneciente a la Flota Roja y en el que servía por azar, De Loreto retorna al lado que es más acorde con sus ideas y educación, el nacional, pasando a prestar servicio esta vez en la Real Armada, en el acorazado *España*, a las órdenes del comandante don Fermín Urdaneta, y del segundo, don Ignacio Elorza. Ocurren diversas acciones de guerra y algunas otras aventuras de carácter secreto, llevadas a cabo por De Loreto. Más adelante, cambian las tornas de nuevo y nuestro protagonista ha

de volver al bando republicano en una misión importante, pasando graves apuros y poniendo en peligro su vida en más de una ocasión.

La acción, por consiguiente, oscila de babor a estribor, tanto en el sentido naval como en el político. Pero no solo es la acción, sino que el autor nos presenta continuamente un panorama siempre desdoblado en dos partes enfrentadas, personajes de uno y otro bando vistos en su faceta más humana, vital, hermanados en el sentido en que una guerra civil une. El coronel La Cruz, el almirante Amboto, el comisario Boarisch, el asesino Zalle-ro... Buenos y malos había en los dos bandos, nos viene a decir el autor. Fueran de izquierdas o de derechas, en todas partes cocían habas. Y no solo eso: los dos acorazados en los que el autor sitúa la acción de la novela también simbolizan los dos bandos.

Aceytuno entremezcla la historia principal con otras muchas narraciones colaterales, unas veces contadas por sus protagonistas, otras por De Loreto; incluso hay tramos contados por un narrador impersonal. Todo ello, si bien puede crear alguna confusión, lo cierto es que nos presenta con mucha más amplitud de miras el panorama de la España en guerra que el autor quiere hacernos comprender, como si recompusiéramos un enorme rompecabezas. El autor ha recopilado muchas anécdotas de la guerra, mezclando ficción y realidad, pero manteniendo bastante bien la verosimilitud. El sufrimiento, la inquietud de familias o amigos enfrentados, a veces por simple azar, no por tomas de posición pensadas y elegidas; y a la vez los lazos humanos que surgen cuando las personas comprenden que tienen enfrente a alguien como ellos, con quienes en otra situación estarían tomándose unos vinos o marchando juntos al trabajo.

La novela está contada en general en un tono muy ameno, con grandes dosis de humor, a veces muy cáustico o negro. La intriga está bien tramada y



el ritmo bien dosificado. El lenguaje utilizado es coloquial y se dirige al lector, como en una conversación de amigos; es el que usaría un joven marino —quizá demasiado contemporáneo en algunos momentos, porque se supone que Víctor de Loreto lo narra desde su ancianidad—, pero aportando bastante información sobre detalles técnicos militares, así como de las maniobras navales y una serie de digresiones de carácter general sobre la naturaleza humana o sobre la vida del marino, que le dan mucho interés y fuerza narrativa e histórica. Continuación de las aventuras del teniente de navío Víctor de Loreto narradas en un volumen anterior, *Submarino B-7*, el libro es de lectura completamente independiente, aunque si se ha leído la novela previa, ayuda. En suma, un libro que interesa, atrae y que presenta una visión de la Guerra Civil desde un ángulo y un tono quizá novedosos respecto a las novelas al uso.

Miguel Aceytuno (Barcelona, 1965) es informático de profesión, escritor y traductor por vocación. Apasionado al mar desde su infancia en Vilanova y Geltrú, lector de Salgari, intenta ensamblar los datos históricos con la ficción. Su primera novela, *Submarino B-7*, le posiciona como un autor de referencia sobre la historia naval española contemporánea.

F. N.

MEANA DÍAZ, Elías: *Los silencios del Atlántico*.—Editorial Noray, diciembre 2012. (ISBN: 978-84-7486-251-5); 236 pp. Edición rústica.

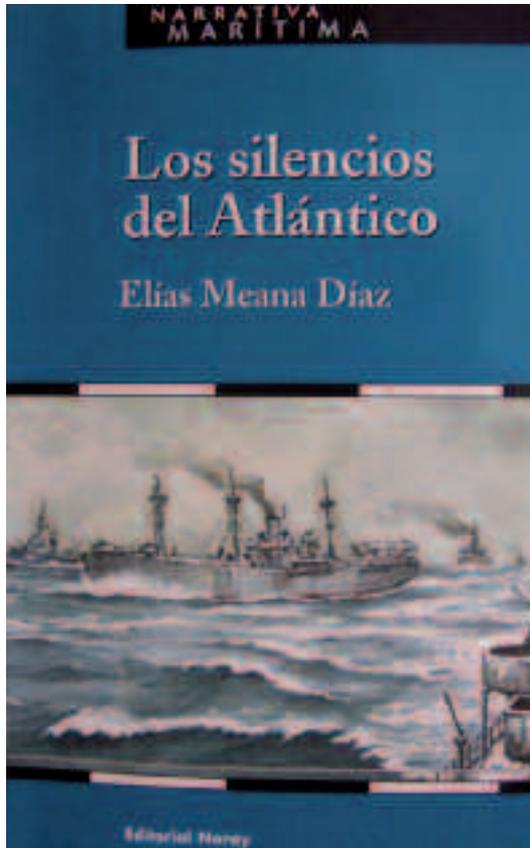
Durante la Segunda Guerra Mundial algunos buques de la Marina Mercante española franquista colaboraron de modo secreto con la Kriegsmarine alemana, avituallando a los submarinos alemanes en el Atlántico. Los contactos se realizaban mediante unas máquinas especiales (llamadas *Enigma*) para la encriptación de mensajes. *Los silencios del Atlántico* está enmarcada en esa época, y en esa situación se desarrolla la trama. El protagonista, Emilio Ballvona, un capitán español exiliado tras la Guerra Civil y al servicio de la Marina norteamericana, recibe la propuesta de intervenir en una misión de espionaje, destinada a descubrir las famosas *Enigma* y dificultar al máximo los movimientos de submarinos alemanes en el Atlántico Norte.

Las aventuras de Ballvona comandando su buque, el *Galveston Bay*, los riesgos de la misión, los encuentros con personajes conocidos e importantes en La Habana —como el popular Ernest Hemingway, que patrullaba con sus lanchas tratando de ayudar a su manera—, la renovación de relaciones con una atractiva amiga de tiempos pasados, así como la tensión de sus nuevas responsabilidades constituyen una trama de intriga que mantiene el interés y la tensión a lo largo de la novela. Hay otro protagonista, José Arnaldos, que cubre la segunda parte de la novela; es el comandante del *Magallanes*, uno de los buques encargados de avituallar a los submarinos alemanes, y cuya situa-

ción como «colaborador» tiene algunos puntos débiles. Esther Ryle, la encantadora oficial del Real Servicio Naval británico, es el contrapunto entre ambos. Entre unos y otros se desarrolla una tensa situación que nos hace seguir la trama con verdadero interés.

Escrita con en lenguaje llano y sencillo, sin demasiados tecnicismos, pero con el conocimiento que da el haber navegado en buques muchos años, así como su experiencia en telecomunicaciones. Por otra parte, transmite la información y la emoción en los momentos clave por medio de oportunos diálogos sobre la misión a realizar en un marco real, aunque los personajes sean de ficción. Los hechos son ficticios pero podrían haber sido así.

Elías Meana Díaz (Salamanca, 1946) cursó estudios en la Facultad de Náutica de Barcelona y ejerció su profesión de marino durante siete años, tras los cuales se incorporó al Servicio Marítimo de la Compañía Telefónica. En el año 1983 y a bordo de la goleta *Idus de Marzo*, participó como tripulante en la primera expedición española a la Antártida. Más adelante, formó parte del equipo técnico que en 1986 construyó la Base Antártica Juan Carlos I, y al año siguiente fue nombrado jefe de la misma. Durante varios años siguió colaborando en tareas logísticas con el Programa Nacional Antártico. En los últimos años, con el patrocinio de la empresa de telecomunicaciones en la que trabajaba, y con el fin de dotar a misioneros y otras organizaciones no gubernamentales de un medio de comunicación, ha desarrollado y llevado a efecto varios proyectos de radiocomunicaciones en el África Central. Es autor de varios libros y fue ganador del premio literario Nostromo de 1998.



F. N.

