



REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
JUNIO 2013



Nuestra portada: Componentes de la Infantería de Marina en ASPFOR departiendo con los más pequeños en una operación de presencia en un pueblo afgano. (Foto: E. López Ruiz).

CARTA DEL DIRECTOR	771
CARTAS AL DIRECTOR	773

TEMAS GENERALES

BIOGRAFÍA DE DON LUIS DE COIG Y SANSÓN. JEFE DE ESCUADRA DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA Antonio L. Martínez y Guanter	775
DOS COMBATES AFORTUNADOS EN CIRCUNSTANCIAS DESESPERADAS Agustín Ramón Rodríguez González	785
MALVINAS, HACE TREINTA AÑOS Capitán de navío (RE) Antonio Barro Ordovás	795
EL AUGE MILITAR Y LA EXPANSIÓN GEOESTRATÉGICA DE LA INDIA Guillem Colom Piella, doctor en Seguridad Internacional y máster en Relaciones Internacionales	803
LA MAR EN TEBEOS Capitán de corbeta Manuel García Ruiz	813

TEMAS PROFESIONALES

ALINEACIÓN DEL SISTEMA DE COMBATE Alférez de navío (ing.) Vanesa Martínez Tamargo	829
GESTIÓN EFICIENTE DEL RECURSO FINANCIERO ANTE EL CIERRE DEL EJERCICIO PRESUPUESTARIO Comandante de Intervención Juan Luis Zárate Fernández-Cid	841
SUN TZU Y LAS OPERACIONES COIN Tenientes de Infantería de Marina Manuel Trujillo Alcaraz y Miguel Alejandro Romero Jodár	851
EL CURSO DE ASCENSO Capitán de navío José Enrique Guardia de la Mora	859

VIVIDO Y CONTADO

A LA VEJEZ, VIRUELAS Teniente de navío Luis de Medina Redondo	867
---	-----

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENT AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MARINOGRAMA
MISCELÁNEA
LA MAR EN LA FILATELIA
PAÑOL DE PINTURAS
ESCUDOS DE LA ARMADA

NOTICIARIO - 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 Librería 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:



A mentalidad marítima o continental ha marcado a lo largo de la Historia el devenir de los pueblos. Las grandes potencias, incluso sin poseer características de una innata condición marítima, siempre se percataron con claridad meridiana de que la



mar era sinónimo de riqueza y prosperidad, y pusieron su mirada y sus recursos en pos de su dominio, para lo que se proveyeron de escuadras en que apoyar su política exterior. Y esto ha sido una constante en la Historia de la Humanidad, hasta tal punto que podemos decir que el destino de los pueblos ha tenido una gran dependencia de la importancia que le concedieron a la mar, a su Marina y a su preocupación por ser potentes en los océanos. Como se explicita en el libro *Elegía a los veleros*, hay que estar en la mar, o renunciar al rango de gran nación.

Y esa constante de la que hablamos es también aplicable en el actual mundo globalizado. Cómo si no se explica que las llamadas potencias emergentes, los BRICS, estén tan preocupadas y afanadas en su proyección marítima, muy especialmente aquellas con mentalidad secularmente continental; o que los Estados Unidos hayan reorientado su estrategia hacia el área Asia-Pacífico, escenario eminentemente marítimo donde existen candentes litigios con este carácter que ocupan hoy las primeras páginas de los medios, donde se está produciendo el mayor crecimiento económico mundial, y por donde transita una gran parte del comercio global.

La paz, la estabilidad y la libre navegación en el Pacífico están indisolublemente unidas a las del Índico, y cada vez tiene y tendrá mayor repercusión lo que sucede en uno de ellos respecto del otro. El interés por mantener la libre navegación en la región, condición esencial para países de intensa actividad comercial como los ribereños asiáticos y los Estados Unidos, entra en confrontación con el ansia jurisdiccional de China en los mares de China Meridional y China Oriental.

En las páginas de nuestra REVISTA hemos reseñado con profusión el creciente interés de China, Rusia y Brasil por dotarse de un poder naval acorde con el rol que pretenden desempeñar en la esfera internacional. En este número es India el sujeto de nuestro análisis. En el artículo *El auge militar y la expansión geoestratégica de la India*, el autor nos desvela que la principal inquietud estratégica india es la penetración china en el océano Índico, considerado como su área de influencia natural, lo que le ha producido cierta alarma y está acelerando la construcción de una poderosa flota oceánica que apoye su expansión en este océano y le garantice el dominio de estas aguas. La determinación por consolidarse como potencia regional y expandir su área de influencia es uno de los pilares sobre el que se planea y ejecuta la política de defensa de India.

La Historia de España está jalonada de hechos sobresalientes en el ámbito marítimo, algunos de gran trascendencia global, y muchos de ellos desconocidos, ignorados o minusvalorados por nuestros propios conciudadanos; mientras otras naciones con mayor mentalidad naval magnifican y distorsionan sus supuestos éxitos, algunos prácticamente irrelevantes o debidos al azar, mientras ocultan o minimizan sus fracasos. El carácter español, tan dado al desprestigio de lo propio y a ensalzar lo ajeno, debe estar en el fondo de esta postura, por desgracia tan generalizada. En el artículo *Dos combates afortunados* se nos relatan dos casos, que al igual que otros muchos, solo por las acciones descritas merecerían ser justamente recordadas, pero que desgraciadamente son mayoritariamente desconocidos.

Baste si no recordar las efemérides que destacamos en nuestra sección *Gacetilla*, de las que se ha conmemorado por todo lo alto su V Centenario en Panamá y Miami con la participación de nuestra *embajada flotante*, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, en apoyo a nuestra política exterior. Tanto el descubrimiento del Pacífico por el explorador español Núñez de Balboa, como el descubrimiento de la Florida por Juan Ponce de León, quien con su llegada en 1513, desembarco y expedición dio inicio a la presencia hispana en Norteamérica, son hechos históricos de relevancia global.

La Armada, como depositaria y protagonista de la Historia Naval española, realiza un enorme esfuerzo para preservar nuestro patrimonio histórico, y está permanentemente comprometida con la puesta en relieve de la dimensión marítima de la riqueza histórica y cultural depositada en sus archivos y museos, patrimonio de todos los españoles; así como en transmitir sus valores, tradiciones, usos y cultura corporativa; y en la difusión de dicho patrimonio histórico y cultural mediante exposiciones temporales o permanentes.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



CARTAS AL DIRECTOR

*Sr. director de la REVISTA
GENERAL DE MARINA:*

Me permito significarle que en el artículo Marineros españoles en la Segunda Guerra Mundial, enero-febrero 2013, en la página 27, se escribe: ...en septiembre de 1940 Ramón Serrano Súñer viajaba a Berlín... tanto el viaje como la entrevista no colmaron los deseos del entonces germanófilo ministro de Asuntos Exteriores...

Don Ramón Serrano Súñer era en aquellos momentos ministro de la Gobernación y presidente de la Junta Política, cargos que ejerció del 24 de diciembre de 1938 al 16 de octubre de 1940. El cargo de ministro de Asuntos Exteriores lo desempeñó del 17 de octubre de 1940 al 3 de septiembre de 1942.



Ramón Serrano Súñer.

(Foto: www.forofundacionserranosuñer.es).

Agradecido por su atención, le saluda con todo afecto y mejores deseos.—Contralmirante Artal.



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.

BIOGRAFÍA DE DON LUIS DE COIG Y SANSÓN. JEFE DE ESCUADRA DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA

Antonio L. MARTÍNEZ Y GUANTER



INO al mundo en la marinera población de El Puerto de Santa María por el año de 1768.

Al terminar sus estudios elementales, elevó petición para ingresar en la Institución y se le concedió la Carta Orden de ingreso con fecha de 12 de marzo del año de 1784, sentando plaza en la Compañía de Guardias Marinas del Departamento de Cádiz.

Como ya entró con una buena preparación, el 12 de noviembre de 1785 se le dio orden de embarcar para proseguir sus estudios náuticos prácticos, haciéndolo en el navío *Miño*, con el que navegó por todo el Mediterráneo, ya que el buque fue comisionado para un viaje a la regencia de Argel. Pasó posteriormente por Marruecos a recoger a sus embajadores para transportarlos a la ciudad de Constantinopla y rindió viaje en la bahía de Cádiz el 10 de enero de 1787, pasando destinado a los Batallones de Marina. Estando en este servicio recibió su ascenso a alférez de fragata, con fecha de 6 de marzo del mismo año.

Permaneció en ese puesto hasta recibir la orden, el 30 de marzo de 1789, por la que debía embarcar en el navío *Bahama*, perteneciente a la escuadra del mando del general Félix de Tejada. Esta escuadra, denominada de «evoluciones», era la que precisamente se dedicaba a instruir a los nuevos oficiales y a los guardias marinas. Realizó con ella navegaciones por el Mediterráneo, aprovechando para practicar el curso sobre las regencias norteafricanas. Arribó a la bahía de Cádiz el 20 de septiembre del mismo año, quedando desembarcado por pasar a desarme el navío de su destino.

Con fecha de 12 de julio de 1790, se le entregó una real orden comunicándole su ascenso a alférez de navío, y con ella la del embarque en el bergantín *Infante*, incorporado a la escuadra del general José Solano, al que por ser un

buque rápido se le encargaron varias comisiones y a su vez servir de aviso de la escuadra. Cuando no había misión alguna, navegaba apoyando a los buques que se encontraban entre los cabos de Santa María y San Vicente en protección de las Flotas de Indias, o a buques sueltos que regresaban a la Península. Otra misión que cumplió debidamente fue la de transportar pertrechos de guerra a la plaza de Ceuta, asediada una vez más por tropas norteafricanas. Prosiguió sus servicios en el buque hasta que recibió la orden de desembarcar, por lo que el 10 de diciembre del mismo año quedó adscrito al Departamento de Cádiz.

Con fecha de 24 de julio de 1791, recibió la orden de embarcarse en el navío *San Agustín*, con el que permaneció en el bloqueo de Larache, para al terminar la guerra continuar en la protección del tráfico marítimo entre los cabos de Espartel y San Vicente.

Se mantuvo en este servicio hasta el 1 de enero de 1792, por pasar el navío a desarme, fecha en que recibió la orden de transbordar al navío *Gallardo*, con el que continuó en el servicio de protección de la recalada de los buques procedentes de Indias. Al hacer una arribada a la bahía de Cádiz, se le dio orden de transbordar al navío *San Pedro*, que iba a zarpar con rumbo a Veracruz. Al arribar después de un feliz viaje fue nombrado, por el brigadier Adrián Valcárcel, jefe de las fuerzas navales de este puerto, como su oficial de órdenes durante la operación de transporte del Regimiento de Infantería Nueva España al puerto de La Habana, finalizada la cual cesó en el cargo.

Casi inmediatamente, el 29 de diciembre de 1792 recibió la orden de embarcar en la fragata *Ceres* para transportar el regimiento desde ese puerto a los de San Juan de Puerto Rico y Santo Domingo, por haberse avistado velas no amigas. El buque se mantuvo en esta misión hasta el 8 de abril de 1793, fecha en la que se le ordenó transbordar al bergantín *Princesa* para transportar pliegos a New Orleans, ya que se había declarado la guerra a Francia y había de comunicárselo a los generales que allí se encontraban.

Estuvo un tiempo en el bergantín hasta recibir la orden el 12 de junio del mismo año por la que se le notificaba embarcar en la goleta *San Bruno* como segundo comandante. El buque estaba dedicado a la protección de la isla de Santo Domingo y a las órdenes directas de su gobernador. Estuvo navegando para proteger las zonas norte y sur de la isla, las más proclives por su fácil acceso desde la mar para realizar el contrabando. Para controlar las dos importantes radas muy bien protegidas, que eran las de Monte Cristi y Manzanillo, había que armar la lancha y arriarla para poder recorrer todas las pequeñas ensenadas que había en ellas. En la rada de Borgue tuvieron un encuentro con traficantes a los que hicieron frente a cañonazos. Lo mismo ocurrió con una goleta bátava que iba cargada de pertrechos de guerra, que pudo ser capturada y utilizada por la Armada española. A lo largo de todo este tiempo tuvieron gran cantidad de encuentros consiguiendo mantener un poco el orden en aquellas aguas.

Entre los hechos de armas más recordados está el acontecido cuando navegaban en conserva su goleta y la balandra *Ventura*, las cuales fueron comisionadas para castigar el fuerte de Bahía, sobre el que mantuvieron dos largas horas de bombardeo intenso, dejándolo en muy malas condiciones. Otro fue un combate en el que su goleta se enfrentó a una balandra enemiga en aguas de la punta Mongon, situada en la isla de Santo Domingo, a la que consiguió rechazar, no sin graves pérdidas, ya que intentar abordarla era imposible. Fue tan honrosa la defensa del buque que comunicado el hecho por el gobernador al rey este dictó una Real Orden con fecha de 12 de marzo de 1794 por la que se le ascendía al grado de teniente de fragata, pero no con esta fecha, sino con antigüedad de 22 de noviembre de 1793, fecha del combate.

Arribó a Bahía, donde se encontraba el navío *Santa Isabel*. Recibió la orden de transbordar a él el 1 de mayo de 1795, navegando por aquellas aguas en misión de protección al tráfico marítimo, hasta el 7 de junio, en que por otra orden volvió a transbordar a la balandra *Ventura*, siendo comisionado el buque para transportar prisioneros a San Juan de Puerto Rico. Además llevaba documentos para negociar por los prisioneros y sus compañeros, misión que llevó a buen término, abandonando la isla los capturados en buques de su nacionalidad.

Desde allí arrumbó a la rada de Monte Cristi, donde permaneció hasta el 19 de julio, en que regresó a su navío de destino. Al llegar el general Antonio Ocarol el 8 de agosto, le nombró su ayudante, permaneciendo en este cargo hasta el 18 de mayo de 1796, en que fue comisionado a mandar buques particulares, para con ellos realizar el transporte de prisioneros desde el Guarico a Puerto Pez. Esto se convirtió casi en su trabajo diario, ya que no hacía nada más que arribar y se le volvía a cargar para realizar de nuevo otro viaje con el mismo propósito.

Se le ordenó transbordar a la urca *Florentina*, la cual estaba destinada a transportar familias que se habían establecido en Santo Domingo; no obstante, por haber quedado esta isla en manos de los franceses según el Tratado de Basilea en su punto IX firmado el día 22 de julio de 1795, debían ser llevadas a La Habana. Aquí comenzó un rosario de destinos en nuevos buques, ya que el 13 de agosto transbordó a la fragata *Sirena*; de esta, con fecha de 27 de enero de 1797, a la fragata *Palas*, y el 28 de marzo a la fragata *Tetis*. Con todas ellas realizó la protección al tráfico marítimo en las Antillas.

Encontrándose en esta última, se formó una expedición con varios buques para acudir en socorro de Trujillo y Roatán. Al terminar, se destinó el buque a transportes entre las islas, así como a dar protección a los convoyes que zarpaban de Veracruz con rumbo y destino a La Habana, y todo ello sin dejar un día de patrullar para proteger el tráfico tanto de los convoyes como de los mercantes cargados con alimentos para diferentes plazas.

Alcanzó un gran conocimiento de todas las islas de la Antillas, así como del seno mexicano. Por ello, el 19 de octubre de 1798 se le ordenó transbordar

al navío *San Eugenio*, y al llegar el nuevo general Gabriel de Aristizábal, con fecha de 23 de julio de 1799, lo nombró su ayudante, permaneciendo en el cargo hasta que quedó desembarcado su general en el mes de mayo de 1800. El 16 de septiembre del mismo año el nuevo comandante de las fuerzas navales en aquellas aguas, el general Francisco Javier Muñoz, lo eligió para el mismo cargo. Con el buque participó de nuevo en la protección del tráfico, ya que habían vuelto a las andadas los contrabandistas, y se verificó una caza para intentar volver a la normalidad. Permaneció en el cargo hasta el 23 de junio de 1801.

El 22 de noviembre se le otorgó el mando del cañonero *Número 6*, con el que prosiguió la lucha contra el contrabando y la protección del tráfico de cabotaje de la isla de Cuba, permaneciendo en esta misión hasta que el cañonero pasó a desarme. Por orden de 2 de enero de 1802 regresó al navío *San Eugenio*, permaneciendo en él hasta recibir una Real Orden de 8 de febrero por la que se le destinaba a las órdenes directas del virrey de Nueva España para realizar misiones reservadas, desarrollando esta comisión hasta finalizarla acabando el año 1803, trasladándose a Veracruz, donde embarcó de transporte en la fragata *Gloria* para arribar a La Habana, y de ahí al bergantín *Palomo*, con el que arribó a Ferrol. Por las noticias recibidas en la corte de lo ejemplar de su comisión, enviadas por el virrey a S. M., por Real Orden de 5 de octubre de 1802, se le había ascendido a teniente de navío, pero de esto no se enteró hasta regresar a la Península. De Ferrol se puso en camino para Madrid, y desde aquí a su destino en el Departamento de Cádiz, a donde llegó el 6 de abril de 1804.

Por una Real Orden del 23 siguiente, el rey le concedió el mando del bergantín *Próspero*, teniendo que viajar a la ciudad de Málaga a tomar el mando. El día 15 de mayo lo efectuó, zarpando con rumbo a Ferrol, y desde aquí zarpó comisionado a La Habana el 30 de octubre. Al arribar dejó su bergantín y tomó el mando de la goleta correo *La Pancha*, con la que regresó al puerto de Algeciras para pasar a Sancti Petri el 7 de julio de 1805 hasta el 28 de agosto, en que recibió una real orden de desembarco.

Se le pierde la pista justo cuando tuvo lugar el combate de Trafalgar, y no lo volvemos a encontrar hasta el 4 de junio de 1808 (un periodo de tiempo que nos gustaría poder aclarar).

Dado que los ejércitos napoleónicos seguían avanzando, se le destinó a la primera división del ejército del general Castaños, por lo que tuvo el honor de combatir en Bailén, de imborrable recuerdo, no ya en sí por ser una victoria española sobre el invasor, sino porque, como el mismo general francés Dupont dijo, era la primera vez que perdía. Y era cierto, ya que los ejércitos imperiales a lo largo de toda su guerra europea eran batidos por vez primera, lo que incluso obligó al mismo emperador francés a venir a la Península a dirigir personalmente sus fuerzas.

Permaneció en el ejército hasta el 10 de septiembre, en que se presentó de

nuevo en el Departamento. La Junta, por su demostrado valor, con fecha de 29 de febrero de 1809 lo ascendió al grado de capitán de fragata, siéndole concedida la Cruz de Distinción de la batalla de Bailén. Pasó a las órdenes del general José de Vargas, encargado de la comisión de prisioneros, permaneciendo hasta el 18 de mayo, pues fue reclamado para ser ayudante del general Ignacio María de Álava, que era en esos momentos el comandante general de la escuadra. Al cesar este sustituido por el general Juan María de Villavicencio, y posteriormente por el general don Cayetano Valdés, lo mantuvieron en su puesto. El 1 de abril de 1812, se le destinó a la fuerzas sutiles en el Apostadero de la Avanzada, hasta que el 7 de septiembre fue desarmada esta fuerza y quedó desembarcado.

El 7 de julio de 1813, por real orden se le otorgó el mando de la fragata *Sabina*, el cual tomó al día siguiente, pasando a realizar cruceros y a desempeñar comisiones en el Mediterráneo, así como apoyo de fuego a tropas en tierra. Permaneció en algunas de estas misiones hasta que fueron expulsados de la Península los invasores napoleónicos, manteniéndose en las restantes hasta el 12 de marzo de 1815, en que trasbordó para tomar el mando de la fragata *Soledad*, permaneciendo en las aguas del Departamento en protección del tráfico marítimo. Arribó a la bahía de Cádiz, y estando en ella se le otorgó el mando de la fragata *Esmeralda*, el día 23 de junio, siendo comisionado su buque para trasportar al brigadier José Rodríguez de Arias. Esta comisión le llevó a visitar las regencias norteafricanas de Argel, Túnez y Trípoli, a cuya finalización regresó a la bahía de Cádiz para desembarcar al brigadier, haciéndose pronto a la mar para seguir en la protección del tráfico marítimo y efectuar, sobre todo, los típicos cruceros entre los cabos de Santa María, San Vicente e incluso arribando a las islas Terceras.

En una de sus arribadas a la bahía de Cádiz, se le comisionó para viajar a los mares del Sur, por lo que el día 6 de mayo de 1817 zarpaba con rumbo a El Callao de Lima. Dobló el cabo de Hornos, para luego con rumbo norte arribar a El Callao, donde pasó a incorporarse a la división al mando del capitán de navío Tomás Blanco Cabrera, que enarbolaba su insignia de jefe de división en la fragata *Venganza*, que junto a la recién llegada *Esmeralda* y el bergantín *Pezuela* eran toda la fuerza existente en esos momentos en aquellas aguas.

La división zarpó para bloquear el puerto de Valparaíso, pero por circunstancias sobrevenidas el jefe de la división tuvo que dejar sola a la *Esmeralda* ante el puerto bloqueado. La mañana del 27 de abril de 1818 se divisó una vela y se pusieron en alerta, pero al ir acercándose vieron que enarbolaba pabellón británico, por lo que sin dejar las armas se relajaron. Cuando el recién llegado, en vez de escoger un rumbo de paso, se fue proa a la fragata española, esta se vio obligada a maniobrar para no ser destruida en el abordaje, pero al quedar casi abarloadas la enemiga lanzó múltiples garfios de abordaje, pasando en muy poco tiempo las tropas enemigas a ocupar la cubierta de

la española. Coig estaba en la batería y, al oír el ruido de los sables, ordenó a todos sus hombres coger los propios y subir a la cubierta, que se encontraron casi dominada. Parte de la maniobra había ya sido picada lo que producía la pérdida de velocidad. Pero lo que no se esperaban los enemigos era la fuerza con la que llegaban, consiguiendo rechazar ese primer abordaje, pero dejando la cubierta llena de muertos y heridos. Al ver esto el capitán de buque enemigo ordenó un segundo abordaje, que ya no tuvo la misma fuerza y en el que les volvieron a causar muchos muertos y heridos, de tal forma que el capitán enemigo decidió poner aguas de por medio. Entre los dos abordajes quedaron tendidos en la cubierta más de un centenar de muertos y heridos graves. Al ir a recoger a estos últimos se dieron cuenta que eran chilenos, y se pudo leer el nombre del buque enemigo al presentar la popa, *La Lautaro*. Una vez más en la historia se utilizaba un pabellón neutral para poder acercarse sin problemas al buque enemigo. En cuanto a *La Lautaro*, hay quien la da como navío y otros como fragata; lo que sí está claro es que portaba 52 cañones, así que o era un navío pequeño o una fragata muy grande, ya que su dotación era de quinientos hombres, mientras que la *Esmeralda* era de 36 cañones y doscientos cincuenta hombres (1).

Coig ordenó restablecer el orden en la fragata, pero al alcanzar esta situación *La Lautaro* había ganado barlovento y se perdía de vista, así que decidió arribar al puerto de Talcahuano. Conocida la hazaña por el comandante general del Apostadero de Lima, Antonio Vacaro, lo puso en conocimiento del secretario de Marina, quien a su vez lo comunicó a S. M. Por ello firmó la Real Orden de 13 de enero de 1819, por la que se le ascendía por méritos de guerra al grado de capitán de navío.

Volvió a zarpar en el mes de julio en conserva con la fragata *Venganza*, pero esta vez con las dos a su mando, transportando tropas para ir dejándolas en los diferentes puertos, entre El Callao y Arica. Al arribar a este último, se le notificó que la escuadra chilena, compuesta por tres buques grandes y cuatro más pequeños, al mando del vicealmirante Cochrane, se encontraba cruzando por estas aguas. Decidió salir y para evitar encontrarse con ellos se alejó de la costa, pues las últimas noticias eran que la intención del almirante era bloquear el puerto del Callao. Posteriormente consiguió llegar a la vista del puerto en que la flota chilena estaba ejerciendo el bloqueo pero, decidido a entrar, se esperó a tener un viento favorable y a toda vela atravesó la línea chilena. En el transcurso de la atrevida acción recibió y contestó a sus fuegos, pero no consiguieron impedir que largaran las anclas en su interior los dos buques de su mando.

(1) Por esta acción, por Real Orden de 18 de julio de 1827, le fue concedida la Cruz Laureada de segunda clase de la Real y Militar Orden de San Fernando, destinada a los oficiales, y junto a él se les concedió en la misma fecha al teniente de navío Pascual María del Cañizo y Pareja, segundo comandante, y al alférez de fragata Antonio González Madroño.

Durante el resto del año de 1819 y principios de 1820, se mantuvo al mando de su fragata, realizando salidas para intentar romper el bloqueo, siempre aprovechando los vientos favorables, manteniendo diversos encuentros en los que al menos demostraba que no se rendían y obligaba a los bloqueadores a estar siempre pendientes, lo que significaba una gran tensión para ellos, ya que nunca sabían cuándo haría una de sus salidas. Por estas acciones y enterado el rey le concedió la Cruz de Comendador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica.

El 5 de noviembre de 1820, hubo un parlamento con los enemigos a bordo de la *Esmeralda*, por lo que el buque tuvo que salir del puerto y fondear fuera de él. En las conversaciones no se llegó a ningún acuerdo, por lo que ambas partes quedaron para continuar al día siguiente, ya que la noche se les echaba encima. Pero tuvo lugar una traición. Durante la madrugada, y ya que no tenía que mover el buque por tener que salir al día siguiente, se quedó en el mismo lugar fondeado pues se estaba de parlamento, y supuestamente no cabía ofensa, pero la nave fue atacada por todos los botes de la escuadra chilena cargados al máximo de sus posibilidades, lo que les permitió poder abordarla por múltiples lugares, impidiendo a Coig formar una línea de defensa eficaz, aparte de que los atacantes eran el triple de la dotación de la fragata española.

Al mando de los chilenos iba el vicealmirante Cochrane, quien abordó de los últimos a la fragata. Coig y todos sus hombres se defendieron hasta caer heridos o muertos, como el caso concreto de Coig, que recibió dos golpes de sable en la cabeza, lo que le hizo perder el conocimiento. Una vez dominada la situación, los chilenos picaron el cable del ancla y a remolque de los múltiples botes consiguieron llevarse a la fragata.

Rápidamente se entablaron conversaciones para recuperar a toda la dotación, por lo que se pagó un alto rescate y todos fueron restituidos a El Callao. Coig aún estaba convaleciente, pero demandó que se le juzgara por la pérdida de la fragata *Esmeralda*. Así se comunicó a la Península y se le ordenó regresar. Se le concedió pasaporte y arribó a la bahía de Cádiz el 10 de mayo de 1822. Se formó el Consejo de Guerra de Generales, del que salió con todos sus privilegios, honores y sueldos intactos, pues quedó demostrado que ante una traición es muy difícil sobreponerse, y bastante había hecho la dotación, ya que prácticamente todos salieron heridos o muertos. Al ser informado de la sentencia, el capitán general de la Real Armada y su director general, el capitán general José María de Villavicencio, no solo estuvo de acuerdo con ella, sino que ordenó sobreseer el caso como si nada hubiera acontecido con respecto a la persona de Luis Coig.

Como seguía convaleciente se le dio una licencia para acercarse a su casa para que allí entre los suyos la curación fuese más rápida, pues aparte de las heridas del combate su estado de salud en general no era bueno por todos los sufrimientos vividos al permanecer tanto tiempo en la mar y combatiendo. Recibía todos los días dos veces la visita del cirujano jefe del Departamento,

por orden del capitán general, para que nada le ocurriera al valeroso marino. De hecho se le dejó descansar para que se recuperase totalmente un poco menos de seis años, ya que recibió una Real Orden con fecha de 2 de diciembre de 1828, por la que se le nombraba capitán del puerto de Cádiz. Permaneció en él hasta recibir otra de fecha 5 de enero de 1829, por la que se le otorgaba el mando de la fragata *Restauración*, del porte de 50 cañones, pero que estaba asignada al Apostadero de la Habana. Por ello, el primer buque que zarpó de la bahía de Cádiz rumbo a La Habana lo transportó, arribando así el 12 de mayo siguiente, fecha en que tomó el mando de su buque.

De jefe de las fuerzas navales en el Apostadero de La Habana estaba el brigadier Ángel Laborde, a cuyo mando se integró en la división compuesta por el navío *Soberano*, las fragatas *Lealtad*, *Restauración*, *Casilda*, el bergantín *Cautivo* y el bergantín-goleta *Amalia*, cuyo cometido era dar protección a la flota de mercantes que iba a transportar al ejército al mando del brigadier Isidro Barradas para desembarcarlo en el virreinato de Nueva España. Zarparon el día 5 de julio de 1829. Coig participó en el desembarco de Punta Jerez, y al dejar al ejército ya en buena situación, Ángel Laborde le confió el mando de los mercantes para que regresara a La Habana, en donde largó las anclas el 22 de agosto siguiente.

Con fecha del día veintitrés de septiembre, se le ordenó zarpar cargado con material para el ejército que había llegado a Tampico, pero poco antes de alcanzar el puerto se cruzó con un mercante que le comunicó que el ejército había sido vencido, por lo que viró y regresó a La Habana. Encontrándose en este puerto le llegó la Real Orden de 6 de diciembre por la que se le ascendía al grado de brigadier, por la gracia real de Fernando VII, que había contraído matrimonio con doña María Cristina de Borbón. Al parecer, si no hubiese sido por este motivo Coig hubiera seguido de capitán de navío, ya que tardó más de 10 años en ascender, y eso a pesar de los servicios que estaba llevando a cabo, muestra palpable del aprecio que le tenían la Corporación y la Real Armada en el reinado del «Deseado».

De nuevo, por los incesantes ataques de los insurrectos al tráfico marítimo, tuvo que zarpar el día 22 de enero de 1830 para poner rumbo a la isla de la Tortuga, dando algunos buenos golpes a los piratas. Después de dejar algo más limpias las aguas, regresó a La Habana el 11 de febrero siguiente.

Continuó sus navegaciones y volvió a hacerse a la mar el 18 de marzo con rumbo al Placer de los Roques, donde de nuevo encontró oposición a la que venció, regresando a La Habana el 2 de abril. Por motivos reservados, embarcó el entonces jefe de escuadra Ángel Laborde, enarbolando su insignia en la fragata, realizando un crucero por las Antillas en el que tocaron en los puertos de San Juan de Puerto Rico y Cuba. Desde aquí puso rumbo a la isla de Santo Domingo, donde se dio por finalizada la comisión, arrumbando a La Habana donde largó las anclas el día 30 de junio. Estando en este puerto recibió la Real Orden de 6 de agosto de 1830 para entregar el mando de su

fragata, quedando de depósito en el mismo apostadero para embarcar en el primer buque que regresara a la Península. Aprovechó la salida de la fragata mercante *Isidra*, arribando a la bahía de Cádiz el 29 de abril de 1831. Como se puede apreciar, entre la fecha de la real orden y la de su incorporación a donde se le ordenaba habían transcurrido algo menos de nueve meses.

Al poco tiempo de encontrarse en el Departamento, y por haber cumplido los plazos, se le concedió la Cruz y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Por Real Orden del 27 de mayo de 1832, se le nombró capitán del puerto de Cádiz, permaneciendo en el cargo hasta el 1 de febrero de 1836.

Por Real Orden del 7 de diciembre de 1837, se le nombró capitán del puerto de Málaga, destino en el que permaneció hasta recibir la Real Orden del 21 de noviembre de 1838, en la que se le notifica su ascenso a jefe de escuadra.

Al cumplir el tiempo reglamentario, se le concedió la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Y por Real Orden de 1 de marzo de 1839, se le entregó en comisión la Comandancia General del Departamento de Cádiz.

Pero su estado de salud, achacable a la gran actividad desarrollada a los largo de cincuenta y seis años de servicio a España, fue relevado por S. M. por Real Orden de 1 de junio de 1840, con todos los beneplácitos a sus bien cumplidos servicios.

No tuvo mucho tiempo para disfrutar de su tiempo libre, ya que su estado de salud no era bueno y su avanzada edad no le permitía recuperarse, por lo que el 25 de diciembre del mismo año le sobrevino el óbito. Hay que recordar que en este año también España estaba convulsa con la llegada del general Espartero y el exilio de la reina regente, lo que quizá adelantó su fallecimiento, pues era hombre de armas y para nada entendía de otros menesteres ajenos a su profesión.

BIBLIOGRAFÍA

- CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso y Luis, e ISABEL SÁNCHEZ, José Luis.: *La Real y Militar Orden de San Fernando*. Palafox & Pezuela. Madrid, 2003.
- Enciclopedia General del Mar*. Garriga, 1968. Compilada por el contralmirante Carlos Martínez-Valverde y Martínez.
- Enciclopedia Universal Ilustrada*. Espasa. Tomo 13, 1912, pp. 1.340 y 1.341.
- PAULA PAVÍA, Francisco de: *Galería Biográfica de los Generales de Marina*. Imprenta J. López. Madrid, 1873. Compilada por Todoavante.



LHD Juan Carlos I y LCM-IE cargada.
(Foto: www.armada.mde.es).

DOS COMBATES AFORTUNADOS EN CIRCUNSTANCIAS DESESPERADAS

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



UY a menudo, y pese a las insistentes pruebas en contra, sigue circulando el tópico, no por falso e injusto menos tozudo, de que los marinos españoles del siglo XVIII, aunque indudablemente ilustrados y evidentemente valerosos, eran tácticos muy mediocres: mucho conocimiento científico, muchas Matemáticas, Astronomía y Cartografía, para luego saber solo sucumbir heroicamente tras horas de resistencia sin esperanza, rodeados por enemigos mucho más hábiles que ellos.

Resulta difícil luchar con una convicción tan asentada, pero creemos oportuno sacar a colación dos casos que demuestran precisamente lo contrario: navíos aislados que son capaces de escapar a fuertes agrupaciones enemigas, ante las cuales no tenían en principio la menor oportunidad, y además propinarles duros golpes. No es que pretendamos ahora lo opuesto, pues también sería negar la Historia, pero sí demostrar que ese juicio negativo tiene que ser muy matizado.

Y estos dos casos son aún más significativos por cuanto se produjeron hacia finales del siglo, cuando precisamente tales méritos y deméritos se suponen aún más agudizados, en 1795 y 1797, protagonizados por dos excelentes navíos magistralmente mandados en ambas ocasiones: los *Montañés* y *San Francisco de Asís*.

El *Montañés*

Creemos innecesario recordar pormenorizadamente las características del que fue el último y mejor navío español de 74 cañones:

Nacido de una iniciativa del entonces brigadier José Bustamante y Guerra —entonces jefe del Apostadero de Montevideo y de las fuerzas navales del Río de la Plata—, dirigida a sus paisanos de la Montaña (luego Santander y actualmente Cantabria) residentes en el virreinato, de hacer una suscripción para costear un buque para la Real Armada, su construcción se concluyó en Ferrol hacia 1794, siguiendo los planos de Julián Retamosa que, mejorando el ya excelente sistema de Romero Landa, consiguió un buque realmente magnífico en todos los órdenes, buena plataforma artillera, fácil de maniobra y veloz, pues se dice que llegaba a dar 14 nudos con viento fresco a un largo y 10 ciñendo, mientras que lo normal en la época para nuestros buques eran diez y ocho nudos respectivamente.

Apenas entrado en servicio, tuvo que intervenir en la guerra contra la Convención francesa, operando en el Mediterráneo integrado en la escuadra mandada por don Juan de Lángara. Por excepción, dada la naturaleza de la contienda, éramos aliados de los británicos y enemigos de los franceses, cuyas escuadras se vieron así en gran inferioridad. Pero y pese a ello, y a que los excesos revolucionarios habían privado a la Marina gala de buena parte de su anterior y magnífico cuerpo de oficiales, los marinos republicanos franceses, haciendo gala de un valor digno de encomio y de mejor suerte, no dudaron en pasar al contraataque a la primera ocasión.

Lo mandaba entonces el capitán de navío don José Jordán y Maltés, veterano de la campaña anterior en la escuadra del almirante Borja de 1793, contra las islas de San Pietro y San Antíoco, al mando del *América*.



Navío *Montañés*. (Óleo de Carlos Parrilla).

En su misión de crucero y no lejos de las costas catalanas, el 17 de marzo de 1795 divisó y apresó a la fragata francesa *Ifigenia*, apoyado de lejos por el también magnífico tres puentes *Reina Luisa*, de la serie igualmente final de los *Santa Ana* al *Príncipe de Asturias*. Pero la presa fue lograda en puridad por el más rápido y maniobrero *Montañés*, aunque luego el buque insignia se quisiera llevar todo el mérito.

La *Ifigenia* era un buen buque, una fragata de 34 cañones botada en Lorient en 1777, con la particularidad de ser la primera construida en el vecino país con forros de cobre, novedad por entonces. En nuestra Armada prestó largos y denodados servicios hasta su pérdida en Campeche en 1818, debida a su pobre estado por falta de mantenimiento, como fue tan común en la época.

Pese a la diferencia de poder combativo, no era poca cosa que un navío lograse apresar una mucho más rápida y maniobrera fragata en mar abierto, aunque fuera tan sobresaliente como el *Montañés*; pero el navío, su comandante y su dotación, iban a lograr unos días después una hazaña mucho más meritoria.

El combate de un navío contra una escuadra

Sigamos el parte que de él dio su comandante, el ya referido capitán de navío don José Jordán y Maltés:

«Excmo. Señor: Hallándome la mañana de ayer con el navío de mi mando cinco leguas al Sudoeste del cabo San Sebastián, con viento al Norte, cruzando en virtud de orden del Comandante General de la Escuadra del Mediterráneo, se descubrieron a sotavento, a larga distancia, diez buques grandes, conjeturando fuesen ingleses, arribé sobre ellos, a fin de averiguar los resultados del combate que habían tenido con la escuadra de Tolón en las costas de Italia, persuadido de que pudieran ser de importancia tales noticias al Comandante General.

Habiéndoles hecho las señales de reconocimiento, creí habían correspondido, y acercándome a una legua de distancia, con las precauciones debidas de mantenerse a barlovento, y contando con el sobresaliente andar de este navío, repetí las señales, a las que no satisfaciendo, conocí completamente era una escuadra enemiga de ocho navíos de línea, uno de ellos de tres puentes, y dos fragatas, que al principio largaron bandera española como la que llevaba este navío, arriándola después y afirmando la republicana tricolor, que seguidamente emprendieron la caza con la mayor fuerza de vela, desde las once de aquel día hasta las nueve del siguiente, a cuya hora tomé el fondeadero de San Feliú de Guixols, donde dejé caer el ancla con tiempo suficiente para acode-

rame, a fin de esperar a los enemigos si intentaban atacarme, como lo verificaron por espacio de dos horas y media siete navíos, pasando sucesivamente por frente de mi costado a la distancia de medio tiro de cañón, y haciendo fuego constante sobre él, al que correspondí con mis baterías disparando 1.100 cañonazos en el referido tiempo, causándoles algunas averías en sus aparejos, habiendo experimentado este navío algunas de consideración, la muerte del condestable y dos marineros y heridos varios de esta última clase y de tropa. La escuadra francesa siguió después corriendo la costa hasta Cabo Creus, perdiéndose de vista a las pocas horas. Yo daré la vela cuando el viento lo permita, y me dirigiré a Menorca, por haber cumplido el tiempo de mi crucero.

Lo participo a V. E... Navío *Montañés*, al ancla en la ensenada de San Feliú de Guixols, 31 de marzo de 1795. José Jordán. Excmo. Sr. Baylío Frei Antonio Valdés» (1).

Esta versión, que apareció en la *Gaceta de Madrid*, copia literalmente el parte, pero omite algunos datos curiosos, como que el comandante español anota las averías de su buque: «hasta veinte balazos en el costado, la verga de gavia de respeto destrozada y alguna cabullería». Lo que son bien pocas averías para tanto enemigo. También anota los daños vistos en los buques franceses: «creo que los enemigos han recibido bastantes daños en sus costados y velamen... habiéndose notado en uno de ellos una verga de velacho partida y otro con el botalón de foque».

Efectuadas las escasas reparaciones necesarias, el buque entró de arribada en Mahón el 14 de mayo, conduciendo aún a bordo a los prisioneros franceses de la *Ifigenia*. También llevaba no menos de 300 gallinas, 100 carneros y 30 vacas recogidas en tierra para aprovisionar a su escuadra, que fue lo que más le retrasó.

Por cierto que, según informes de las autoridades del puerto, las tres cañoneras allí destacadas para su defensa no estaban presentes, por haberlas llamado a Palamós el comandante de las de esa costa. Así que el navío español no contó siquiera con ese apoyo (2).

Jordán se condujo de manera admirable: pese a suponer a los franceses bloqueados o destruidos por fuerzas aliadas, no se deja sorprender e identifica claramente al enemigo pese a arbolar bandera falsa. Luego se bate en retirada por más de diez horas, sin ser alcanzado por la escuadra adversaria, pese a que esta tiene dos fragatas, y ayudado por la ligereza de su barco. Es más, les saca ventaja suficiente como para fondear y acoderarse en San Feliú.

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española...*, vol. VIII, p. 51. Nota infra.

(2) *Expediciones a Europa*. Archivo de El Viso del Marqués, legajo 160, año 1795, corte-sía de don Juan Luis Coello.

El mando francés ordena a los siete navíos más ligeros atacar por orden al acorralado español, que apenas puede contar con apoyo en tierra. Ni la rapidez ni la precisión del tiro francés debieron ser buenas, pues después de dos horas y media de fuego, en que tenían que haber literalmente hecho trizas al español, es evidente que le causaron escasas bajas y daños, y más contando con que ya antes muchos navíos de dos puentes franceses llevaban en su batería baja piezas de a 36; por el contrario las del *Montañés* eran de a 24.

Los españoles se defendieron bien, dado el número de tiros, que significaba algo más de 31 disparos por pieza, o algo así como la mitad de la dotación de municiones de la banda que hacía fuego o la cuarta parte de las del buque. Debieron causar los daños suficientes como para desalentar a los atacantes.

En circunstancias análogas, en 1732, el gran Blas de Lezo sorprendió sobre la costa enemiga a la capitana de Argel, un navío de 60 cañones que no dudó en refugiarse en la ensenada de Mostanguem, donde recibió el apoyo de los



Navío *San Francisco de Asís*. (Foto: RGM).

castillos de la costa y de tropas de tierra. Lezo no dudó en echar sus botes al agua y tomar al abordaje el navío argelino e incendiarlo.

Pero ahora los franceses tal vez no querían perder tiempo en su *raid*, y toda una escuadra se vio frustrada por un solo navío, que les acababa de apresar una fragata y que les propinó más de un duro golpe.

Resta saber cuál era dicha escuadra, pues las fuentes francesas son muy remisas a referir tal chasco. Podría ser el grueso de la escuadra del contralmirante Martin, que tuvo un combate indeciso con la británica de Hotham cerca de Génova, también llamado de cabo Noli, el 14 de ese mes, y al que se refiere Jordán en su parte. Más probablemente sería la que, al mando del contralmirante Renaudin, llegaba desde Brest para reforzar sus fuerzas navales en el Mediterráneo. Pero no estamos en condiciones de asegurarlo.

El *San Francisco de Asís*

Curiosamente el otro buque de nuestra historia, aunque mucho más veterano y de construcción distinta que el anterior, tenía también resonancias cántabras, pues formaba parte de la última serie de navíos construidos en Guarnizo, antes de que las construcciones de ese departamento pasaran definitivamente a Ferrol.

Fue botado en 1767, resultando tan duradero y buen buque como muchos de sus hermanos, entre los que destacan el *San Juan Nepomuceno* y el *San Agustín*, entre otros. Resultaría largo y complejo dar cuenta de su dilatada carrera; baste indicar que se encontró en la escuadra de Córdova que controló el canal de la Mancha junto a la de Orvilliers, y que se halló en la toma de Pensacola, participando con el *Montañés* en la expedición mencionada en la escuadra de Borja en el 93. Pero los tiempos cambiaban, y con ellos las alianzas, y sorprendentemente la España de Carlos IV creyó oportuno aliarse con los revolucionarios franceses y ponerse enfrente del reciente aliado, Gran Bretaña, en un giro tan rápido como difícil de entender.

Y, por supuesto, volvieron las operaciones navales.

Un combate apurado

El mismo temporal que a fines de 1796 y primeros del siguiente frustró la invasión francesa de Irlanda, al castigar duramente y dispersar su escuadra, luego batida en detalle por el enemigo con el saldo total de dos buques naufragados, cuatro perdidos sobre la costa y siete apresados por los ingleses, y que ocasionó a estos también graves pérdidas (una fragata con los anteriores, dos navíos en el estrecho de Gibraltar y otro en la barra de Lisboa), se hizo sentir igualmente en Cádiz, haciendo que el navío *San Francisco de Asís*, entonces allí

fondeado, perdiera las anclas y tuviera que hacerse a la mar en medio de la galerna, no tardando en verse atacado por una formación enemiga muy superior.

Su comandante, el capitán de navío don Alonso de Torres Guerra, elevó parte con fecha 26 de enero de 1797, resumido luego en la *Gaceta de Madrid* de 7 de febrero del mismo año:

«El Capitán General interino del Departamento de Marina de Cádiz ha dado cuenta a S. M. con fecha de 26 de enero último, por medio del Excmo. Sr. D. Juan de Lángara, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, de que en el mismo día había anclado en aquel puerto el navío del Rey nombrado *San Francisco de Asís*, mandado por el capitán de navío (referido) que habiendo salido a cruzar en aquellas inmediaciones para proteger en sus recaladas sobre la costa a nuestras embarcaciones de comercio, avistó al amanecer del día 25 del mismo mes, a distancia de 11 leguas en el paralelo de aquel puerto, siguiendo la vuelta del N. con vientos E. cuatro buques que no dudó fuesen enemigos, así por las noticias anticipadas que tenía, como por su falta de contestación a las señales que les hizo de reconocimiento.

Empezaron éstos a seguir al *Asís*, confiados en su ventaja de vela y superioridad de fuerzas, pues muy luego se conoció que consistían en dos fragatas de 40 cañones, otra de 34 y una corbeta de 28, las cuales a la una del día estaban a tiro de cañón, y entonces afirmó el navío *Asís* su pabellón español, preparado ya para un combate tan desigual.

Correspondieron los enemigos largando sus banderas inglesas y rompió el fuego el navío *Asís* que se batió en retirada sin intermisión hasta las 4, sufriendo el de dos fragatas que alternativamente lo batían a metralla, dirigiendo él sus tiros con sólo los cuatro guardatimones de ambas baterías con viveza y acierto, y dando de tiempo en tiempo un orzada o arribada para presentarles el costado, cuyas descargas no pudieron resistir, obligándolas en estos casos a arribar por el daño y averías que sufrían.

Separáronse las fragatas del combate a las 4, y habiendo consultado entre sí los comandantes ingleses, volvieron a combatir a las 4 y media, y prosiguieron hasta las 5 que se retiraron.

La proximidad de la noche y la situación de quedar empeñado en la costa entre Huelva y Ayamonte, determinaron al comandante del *Asís* a virar de vuelta del E. resuelto a pasar entre los enemigos batiéndoles por ambas bandas, pero éstos, viendo tal resolución, arribaron y se pusieron en huida, lográndola a favor de la oscuridad de la noche.»

Según Fernández Duro, el navío español «...desarboló a una del mastelero de velacho y causó a las compañeras visible avería... no sin hacerla al navío, que tuvo además dos muertos y doce heridos». Según Blanco Núñez, que cita el parte completo, las averías del navío se limitaron a sufrir un balazo en la verga mayor, otro a flor de agua y los consiguientes en jarcia, velamen y casco

sin mayor trascendencia. No parece que en esta ocasión brillaran los siempre tan alabados artilleros británicos (3).

Las fragatas eran de la escuadra de Jervis que no muchos días después vencería en el cabo de San Vicente a la española mandada por Córdova, sumando entre todas unas 142 piezas, casi justo el doble que las del navío, si bien es cierto que las mayores serían de a 18 libras, en las dos fragatas grandes, pero con abundantes carronadas de a 24 o incluso 32 libras, frente a las baterías de a 24 y 18 del *San Francisco*, que aún no montaba obuses para responder a esas últimas y demoledoras piezas a corta distancia.

De nuevo las fuentes históricas del enemigo de entonces apenas mencionan tal combate, ni siquiera los puntillosos William Laird Clowes o William James. En nuestra opinión, debió de ser la división al mando de George Stewart, Earl of Galloway, y que incluía por entonces las fragatas *Meleager*, *Lively* y *Níger*, aparte de dos menores, corbetas, bergantines o goletas, como el *Fortune* y el *Raven*; consta que al menos las dos primeras fragatas llevaban cañones de a 18 y carronadas de a 24, y cañones de a 12 y carronadas de 24 la tercera, lo que confirma nuestras suposiciones de que la cosa no era tan desigual como pudiera parecer a primera vista en cuanto a calibres (4).

Volviendo al combate y a su análisis, deberemos recordar que en la época era algo portentoso que una fragata pudiera vencer a un navío, dos ya era un enemigo más serio, pero cuatro era un peligro mortal, y más cuando se dice en el parte que llegaron a tan corta distancia que dispararon metrallazos con las carronadas, machacando la popa del navío, la parte más frágil de aquellos buques y donde iban timón, timonel y mando, aparte del tremendo daño que podían hacer los tiros de enfilada en aparejo y hasta en el interior del casco. Pero gracias al fuego de sus cuatro guardatimones y a presentarles reiteradamente uno y otro costado con andanadas de a 24 que las más frágiles fragatas no podían soportar, los españoles consiguieron ponerlas en fuga.

Pocos días después del combate referido, el *San Francisco de Asís* participó en el rescate del *Santísima Trinidad* cuando el gran navío, muy averiado y aislado, fue nuevamente atacado por los británicos en el epílogo del combate de San Vicente.

Por su conducta en el combate anterior, el comandante fue recompensado con la encomienda del Corral de Caracuel en la Orden de Alcántara que, aparte del título y honores de caballero, suponía una renta anual de 15.800 reales, cifra nada despreciable entonces.

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Ibídem*, p. 82, y BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*. Navantia, Colección Bazán, 2004, pp. 219 y 220.

(4) La *Lively*, botada en 1794, no sobrevivió mucho tiempo a este combate, pues embarrancó en el Placer de Rota al año siguiente, el 14 de abril de 1798, cuando bloqueaba Cádiz con la *Seahorse*. Salieron las cañoneras españolas y la batieron al cañón, hasta que su dotación abandonó el buque y lo prendió fuego para que no pudiera ser apresado por los españoles.

Se nos dirá que tampoco es para tanto, así que pongamos dos ejemplos históricos de la época de combates aún más igualados:

El 7 de abril de 1795, pocos días antes del combate del *Montañés* y en aguas del cabo Corse, el navío británico *Berwick*, botado el 18 de abril de 1775 en Portsmouth y al mando del capitán Adam Littlejohn, fue avistado por unas fragatas francesas; se adelantó la *Alceste*, que rompió el fuego, siendo apoyada después por las *Minerve* y *Vestale*. La ventaja del británico era evidente, con su batería baja de a 32 libras, pese a lo cual el fuego fue intenso por ambas partes. Una bala francesa decapitó al comandante y, aunque solo había sufrido otras ocho bajas, hombres heridos, el segundo, teniente Nesbit Palmer, tras consultar con el resto de los oficiales y considerando que el aparejo estaba en muy mal estado y que la huida era imposible, rindió el buque cuando apenas había combatido un cuarto de hora.

Por cierto que los británicos por entonces, cuando se veían perdidos, no solían prolongar la resistencia tan *in extremis* como franceses y españoles. Otro caso notorio fue el del *Calcutta*, apresado por el navío francés *Magnanime* y la fragata *Aramis*, de la división de L'Allemand, en 1805, tras menos de tres cuartos de hora de resistencia, habiendo sufrido una docena de bajas entre muertos y heridos y causado a sus enemigos solo un muerto y dos contusos.

En sentido contrario por el bando que resultara vencedor, el 13 de enero de 1797, pocos días antes del combate del *San Francisco de Asís*, el navío francés *Les Droits de L'Homme*, de 74 cañones, mandado por Jean Baptiste Raymond de Lacrosse, de vuelta de la fracasada expedición francesa a Irlanda fue interceptado cerca de las costas francesas por las fragatas *Indefatigable*, un viejo navío rebajado a fragata, con 48 cañones y batería principal de a 24, y la *Amazon*, de 36, que lo acribillaron y desarbolaron de tal modo que el buque francés derivó hacia la costa y encalló, con gran pérdida de vidas por el temporal reinante, sufriendo 103 muertos y 150 heridos en el combate, ahogándose después nada menos que 900, pues llevaba a bordo tropas de invasión. La *Indefatigable* solo tuvo 19 heridos, y tres muertos y 34 heridos la *Amazon*, que por las averías y un mal gobierno también se fue contra las rocas después del combate, ahogándose otros seis hombres.

Ambos combates, de británicos y franceses, pueden ser recogidos fácilmente en Internet; de los dos españoles citados, apenas hay referencias incluso en las grandes obras clásicas de los tratadistas navales extranjeros. Y por supuesto, todos hacen encomiásticos elogios de los dos jefes vencedores, el francés y el británico. De los españoles solo se ocupa en su *Galería biográfica de los generales de la Armada* Francisco de Paula Pavía, publicada en 1873 y nunca después reeditada.

Se nos dirá que en un combate similar, en julio de 1798, el navío británico *Lion*, enfrentado a las fragatas españolas *Pomona*, *Proserpina*, *Casilda* y

Dorotea, apresó a esta última e hizo retirar a las otras tres. Pero la desdichada fragata había perdido previamente por un temporal el palo de mesana y el mastelero de velacho, por lo que apenas podía navegar y maniobrar. El *Lion* se echó encima de la retrasada fragata, abrumándola con sus baterías de a 24 y 18, y aunque sus compañeras intentaron rescatarla, ninguna tenía cañones de más de 12 libras de bala, ni, por supuesto, carronadas, con lo que no eran enemigo para el buque británico. Así que en este otro caso las ventajas del vencedor, no negando su destreza y valor, fueron mucho mayores.

Pero volviendo a nuestra narración, por la obra citada de Pavía sabemos que ambos comandantes españoles, Jordán y Maltés y Torres Guerra, no volvieron a tomar parte en ninguna otra acción brillante, que ambos ascendieron a jefes de escuadra y que murieron ya mayores bien entrado el siglo XIX. Claro que en otras marinas, solo por las acciones que hemos descrito, sus nombres serían justamente recordados, ahí es nada: un navío solitario que burla y luego rechaza acoderado y a tiro limpio a una escuadra francesa de ocho navíos y dos fragatas, y otro que rechaza y castiga a cuatro fragatas británicas en mar abierto, cuando ya sabemos que tres o incluso dos fragatas podían ser enemigos mortales entonces para un navío aislado.

Y en una época en que, supuestamente, los marinos españoles dejaban tanto que desear en combate, aunque lucieran otras capacidades.

Así se escribe la Historia por unos y se desconoce y minusvalora por otros...



MALVINAS, HACE TREINTA AÑOS

Antonio BARRO ORDOVÁS



This much is certain: that he that commands the sea is at great liberty, and may take as much and as little of the war as he will.

(Francis Bacon).



ACE ahora algo más de treinta años tuvo lugar el conflicto de las Malvinas, sobre el que han corrido ríos de tinta en todos los idiomas, tanto en forma de artículos como de libros, publicados, especialmente, en los años ochenta y noventa del pasado siglo. En algunas de estas publicaciones, sobre todo en aquellas no muy familiarizadas con el poder naval, o más acordes con las teorías del «aire integral», se podían leer opiniones y análisis no muy congruentes respecto a los datos objetivos del mencionado conflicto, si bien esto es en cierto modo comprensible al dejarse cegar los autores de dichas opiniones y análisis por el entusiasmo despertado por el indudable heroísmo de los pilotos argentinos. Tenían por lo general un denominador común: en primer lugar resaltaban el hecho de que la batalla aeronaval fue favorable a los argentinos y que en este campo Gran Bretaña sufrió un severo castigo. Asimismo daban a entender que la Fuerza Aérea Argentina (FAA) fue la artífice de los hundimientos de buques británicos, hablando de Fuerza Aérea y aviadores argentinos en general, mezclando en un todo los aviones y pilotos de esta fuerza y los de la Aviación Naval argentina, sin especificar claramente a quién se debían los diferentes hundimientos. Por otra parte, alguno de dichos análisis tendía a dividir el conflicto en compartimentos estancos, estableciendo una batalla terrestre, otra aérea y otra aeronaval, que, de acuerdo con los comentarios expuestos, parecía que no tenían demasiada relación entre ellas y, además, enfatizaba el hecho de que la superioridad aérea estaba del lado de los británicos.

En cualquier caso vamos a analizar cuidadosamente el asunto de la batalla aeronaval, empezando por la comparación de las bajas aéreas por ambas partes, para a continuación abordar la cuestión del hundimiento de buques de superficie y, en tercer lugar, comparar los resultados obtenidos por la FAA y la Aviación Naval, al objeto de poder obtener unas conclusiones basadas en hechos objetivos.

Las bajas aéreas y el combate aire-aire

Without the Sea Harrier there could have been no Task Force.
(Almirante Sir Henry Leach (RN), First Sea Lord and Chief of Naval Staff, 1982).

Empecemos por ver la relación de aeronaves derribadas por ambos bandos:

- Aeronaves británicas derribadas, incluyendo helicópteros: 34.
- Aeronaves argentinas derribadas, incluyendo helicópteros: 102.

Por otra parte, del total de estas aeronaves derribadas por los diferentes sistemas antiaéreos, tanto argentinos como británicos, veamos cuáles fueron derribadas solo en el combate aire-aire:

- Aeronaves argentinas derribadas por los *Sea Harrier* y *Harrier GR3*: 28.
- Aeronaves británicas derribadas por aviones argentinos: uno (esta última aeronave era un helicóptero *Scout AH-1*, derribado por un avión *Pucará*).

Hay que resaltar que ningún *Harrier* o *Sea Harrier* fue derribado en combate aéreo.

Estas cifras demuestran que en lo relativo a la *batalla aeronaval* la balanza se inclina de forma clara a favor de los británicos, si por el momento solo entendemos por *batalla aeronaval* las pérdidas de unidades aéreas sin tener en cuenta los hundimientos de buques. Hay que recordar que las aeronaves británicas estaban *embarcadas*, y que solo al final de la contienda tuvieron un aeródromo de fortuna en la costa norte de San Carlos.

Los hundimientos de buques y el combate superficie-aire

There seems to be something wrong with our bloody ships today.
(Vicealmirante Beatty (RN), batalla de Jutlandia, 1916).

En relación con los hundimientos de buques de superficie, que parece ser que es donde la opinión de los defensores de las teorías del «aire integral»



Fragata *Ardent*. (Foto: www.wikipedia.org).

ponen especial énfasis, asociándolo con el severo castigo sufrido por los británicos, efectivamente el Reino Unido sufrió pérdidas superiores a las de los argentinos, no solo por el número de buques hundidos, sino por el valor militar de los mismos, aunque solo las bajas del crucero ARA *General Belgrano* (323) superan ampliamente la suma de muertos de los buques ingleses hundidos y averiados (140). Relación de buques hundidos de ambos bandos:

- Buques británicos hundidos por los argentinos (omitimos los averiados): seis (HMS *Sheffield*, HMS *Coventry*, HMS *Ardent*, HMS *Antelope*, RFA *Sir Galahad* y *Atlantic Conveyor*).
- Buques argentinos hundidos o apresados por los británicos: cinco (ARA *General Belgrano*, ARA *Santa Fe* (apresado), ARA *Com. Somellera*, carguero *Isla de los Estados*, pesquero *Narwal*).

De estos buques argentinos solamente fueron averiados o hundidos por aeronaves el submarino *Santa Fe*, el patrullero *Com. Somellera* y el pesquero *Narwal*, que es lo que interesa recalcar en lo que a la *batalla aeronaval* se refiere, es decir, tres buques.

- Aeronaves argentinas derribadas por buques de la Royal Navy: 10.

Los buques británicos derribaron 10 de las 74 aeronaves argentinas (102-28) que no lo fueron por los *Harrier* y *Sea Harrier*, de la siguiente manera: *Sea Dart*: cinco. *Sea Wolf*: tres. *Sea Cat*: uno. *Cañón 4.5"*: uno. Total: diez.

Ninguna aeronave británica fue derribada por los buques de la Armada argentina.

Rendimiento del esfuerzo aeronaval argentino

*A vosotros, jóvenes argentinos, compañeros pilotos de combate,
quisiera expresaros toda mi admiración; el mundo cree
solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ellas.*
(Pierre Clostermann, as de caza francés. Carta a los pilotos argentinos, 1982).

La eficacia de las fuerzas aeronavales británicas ha quedado demostrada en el párrafo sobre los derribos atribuidos a los *Harrier* y *Sea Harrier*. Los británicos hicieron también un acertado uso de los portaaviones, pero, en cualquier caso, vamos a ver la rentabilidad de las fuerzas aeronavales en el conjunto del esfuerzo aéreo total argentino. Fuerzas en presencia:

- Aviones de primera línea de la FAA:

- *Mirage III E*: 17.
- *Dagger*: 37.
- *A-4B Skyhawk*: 36.
- *A-4C Skyhawk* 16.
- Total: 106.

Solo se incluyen los cazabombarderos más adecuados para el ataque a los buques de superficie; hubo otros aviones de menores prestaciones (*Canberra*, *Sabre*, *Pucará*) que también actuaron como apoyo a las fuerzas de tierra argentinas.

- Aviones de primera línea de la Armada argentina (Aviación Naval):

- *Super Etendard*: 4.
- *A-4Q Skyhawk*: 11.
- Total: 15.

En esta lista falta un *Super Etendard* pues, si bien eran cinco aparatos, uno estaba fuera de vuelo para «canibalizar» piezas de repuesto para los demás.

Asimismo se excluyen los aviones de menor categoría (*Aermacchi* y *T-34 C Mentor*) no tan adecuados para el ataque a los buques.

- Buques británicos hundidos por la Fuerza Aérea: HMS *Coventry*, HMS *Antelope* y RFA *Sir Galahad*.
- Buques británicos hundidos por la Aviación Naval: HMS *Sheffield*, HMS *Ardent* y *Atlantic Conveyor*.

(Si bien la *Ardent* también fue atacada por aviones de la FAA, la única bomba que hizo explosión destruyó el helicóptero y el lanzador de misiles *Sea Cat*, pero no afectó a la flotabilidad de la fragata, que fue hundida por aviones *A-4Q Skyhawk* de la Aviación Naval).

Resultados:

- Total de aviones argentinos: $106 + 15 = 121$.
- Buques británicos hundidos: seis.

Porcentaje de resultados de la FAA:

- Aviones (106), es decir, 87,6 por 100 del total. Hundimientos, tres buques, 50 por 100 del total.

Porcentaje de resultados de la Aviación Naval:

- Aviones (15), es decir, 12,4 por 100 del total. Hundimientos, tres buques, 50 por 100 del total.

Estas cifras dejan bien claro que los resultados más rentables, en porcentajes de hundimientos, lo obtuvieron las unidades de la Aviación Naval argentina, si los comparamos con los resultados de la FAA.

Los pilotos de la FAA demostraron un valor excepcional, como lo prueba el alto precio en bajas humanas que tuvieron que pagar, pero, o no estaban adiestrados para la guerra en la mar (p. ej. alto porcentaje de bombas que no hicieron explosión o que no dieron en el blanco) o no tenían el material de guerra adecuado, es decir, misiles *Exocet*, bombas con frenado (*Snake Eye*) o navegadores inerciales, que fue lo que les obligó a hacer ataques conjuntos con la Aviación Naval argentina (ataque al *Invincible*), que sí disponía de ellos; pero en cualquier caso los resultados fueron los que fueron. Hubo otros buques averiados, que no expongo con objeto de abreviar, y si bien la FAA consiguió averiar más buques, esto solo demuestra que, en lo que respecta a resultados *eficaces* (hundimientos), los pilotos navales tuvieron un mejor *rendimiento*. En otras palabras, la FAA tuvo muchos más fallos que la Aviación Naval.

No quisiera entrar en especulaciones, enumerando los *si* condicionales sobre la posesión de más misiles *Exocet* por parte argentina o de helicópteros *Air Early Warning* por parte británica (los helicópteros con el radar *Searchwater* llegaron tarde al conflicto), pues este comentario resultaría irreal y alargaría mucho el artículo. No obstante, como conclusión podemos establecer que la batalla aeronaval fue ganada por el Reino Unido en todos los aspectos y gracias a las fuerzas aeronavales, en las cuales incluyo no solo los portaaviones con sus aparatos, sino también a los escoltas.

Algunas consideraciones

Amphibious warfare is not a battle in the european plain.
(Un royal marine en Fitzroy, 1982).

En resumen, los británicos perdieron *solo seis* buques, aparte de los averiados, y digo *solo seis* porque los ingleses esperaban pérdidas mayores. Respecto a esto último hay que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Los seis buques británicos hundidos, cinco de guerra y uno mercante, eran *solo* un 5,6 por 100 del total de 107 buques mercantes y de guerra, sin contar los submarinos, movilizados para la captura de las islas.
- Este número es relativamente pequeño si se considera que se mantuvo una guerra a 7.070 millas náuticas de la metrópoli, contra unas fuerzas que tenían 121 reactores de combate, además de las unidades navales de la Armada argentina.
- Si se quiere ganar una guerra hay que pagar un precio; parte de este fueron esos seis buques, pero no hace falta mencionar las Malvinas para saber que un precio relativamente alto en buques puede hacer ganar una contienda. Como ejemplo, cabría señalar el caso del convoy a Malta en agosto de 1942 (Operación PEDESTAL), bastante más costoso en términos porcentuales que la invasión británica de las Malvinas. De los 14 mercantes que salieron de Inglaterra escoltados por 38 buques de guerra, solo cinco llegaron a la isla; los nueve restantes, junto con cuatro buques de guerra (total de hundimientos 25 por 100) fueron hundidos por submarinos, lanchas torpederas y en su mayor parte por aviones enemigos. No obstante, esos cinco mercantes fueron suficientes para aprovisionar la isla de Malta, que no fue invadida.
- Los cuatro escoltas hundidos (HMS *Sheffield*, HMS *Coventry*, HMS *Ardent*, HMS *Antelope*) actuaban como *picket radar* de la fuerza y por tanto estaban abocados en cierto modo al sacrificio; todos, menos el *Sheffield*, se encontraban en lo que los ingleses dieron en llamar San

- Carlos *the missile trap*, pero, sin embargo, ningún portaaviones fue hundido, así como ningún otro buque más vital que los escoltas, a excepción del *Sir Galahad* y el *Atlantic Conveyor*.
- Ninguna fragata británica tipo 22 (*Broadsword*), que estaban equipadas con los modernos misiles A/A Sea Wolf, resultó hundida, mientras que los Sea Wolf derribaron tres aparatos argentinos. De los buques echados a pique por bombas de caída libre (4), solo tres estaban armados con misiles (el *Sir Galahad* era un transporte de tropas), y de esos tres ninguno poseía el Sea Wolf (HMS *Coventry*, HMS *Ardent* y HMS *Antelope*).
 - Solo dos de los cinco misiles Exocet AM-39 aire-superficie lanzados por los pilotos navales argentinos fueron capaces de hundir los buques HMS *Sheffield* y *Atlantic Conveyor* (este último era mercante y por tanto sin defensas antimisil), aunque, por otra parte, los argentinos afirman que el quinto misil AM-39 alcanzó al HMS *Invincible*, el 30 de mayo. El único misil Exocet MM-38 lanzado desde tierra alcanzó al HMS *Glamorgan* pero, aunque le provocó un incendio y le causó 14 muertos, no afectó a la operatividad esencial del buque, que podía seguir combatiendo.
 - Las batallas terrestre, aérea y aeronaval no fueron compartimentos estancos, es decir, batallas independientes sin relación entre ellas; no obstante, si bien es cierto que la batalla terrestre, como parte final y definitiva del conflicto, fue ganada por las tropas británicas, hay que tener en cuenta que dichas tropas fueron *transportadas en buques* desde el Reino Unido a una distancia considerable; tropas que pudieron desembarcar y progresar hasta Puerto Argentino gracias a que su Armada las protegía con el dominio del mar, dándoles el apoyo logístico necesario y protección aérea procedente de *aeronaves embarcadas*, como eran los *Harrier GR3* y *Sea Harrier*, así como apoyo de fuego naval procedente de los escoltas de la Royal Navy y, cosa importante, negando a la armada adversaria la utilización de su fuerza de superficie.
 - En cuanto a que la superioridad aérea estuvo del lado de los británicos, hay que especificar que esa superioridad fue como mucho *cualitativa* pero, en absoluto *cuantitativa*. En efecto, los argentinos poseían una fuerza de aviones de combate, contando la FAA y la Aviación Naval, de 121 reactores, excluyendo los bombarderos *Canberra* y otros aviones de menor entidad, mientras que los británicos solo llegaron a enviar al Atlántico Sur 42 aparatos entre *Harrier* y *Sea Harrier*. Por tanto, la superioridad aérea fue solo *local*, y la consiguieron los británicos gracias a la movilidad de sus portaaviones y a las superiores características de sus aparatos y de sus misiles aire-aire en los cometidos en los que los utilizaron, pero en ningún momento hubo superioridad aérea *cuantitativa* en sentido estricto.

- La antedicha superioridad aérea *local* fue *aeronaval* sobre las fuerzas aéreas con base en tierra, ya que estas tenían unas determinadas limitaciones y servidumbres por tener que operar desde bases en el continente, a considerable distancia de las islas.

Conclusiones

*If a man will begin with certainties, he shall end in doubts;
But if he will be content to begin with doubts, he shall end in certainties.*
(Francis Bacon).

Como consecuencia de lo anterior, se pueden establecer las siguientes conclusiones:

- El precio en buques hundidos pagado por los vencedores, si bien fue importante, fue relativamente bajo en relación con los resultados obtenidos.
- No hubo tres batallas, naval, aérea y terrestre, independientes entre sí, sino una sola que abarcó a las tres.
- Prevalció el *poder naval*, ya que todo el potencial bélico de los vencedores fue transportado por mar.
- No hubo en absoluto superioridad aérea por parte de los británicos; la superioridad aérea fue *local* y además *aeronaval*.
- Los británicos demostraron la superioridad de la *aviación naval* sobre la aviación basada en tierra, para escenarios similares al que se dio en el Atlántico Sur.
- En definitiva, los ingleses recuperaron las Malvinas y por tanto ganaron la guerra.

Resumiendo hay que decir, y bien a mi pesar ya que mi corazón está con los argentinos, que la guerra la ganó quien la tenía que ganar en unas condiciones como las que se daban en el Atlántico Sur, es decir, los que tenían el *dominio del mar*, que en este caso, como tantas otras veces, han sido los británicos.

BIBLIOGRAFÍA

ROMERO BRIASCO, Jesús, y MAFÉ HUERTAS, Salvador: *Malvinas, testigo de batallas*, 1984.
WOODWARD, Sandy, y ROBINSON, Patrick: *One hundred days*, 1992.
V/STOL in the Roaring Forties. British Aerospace P. L. C., octubre 1982.
BONZO, Víctor E.: *1.093 tripulantes del crucero ARA General Belgrano*, 2000.
DE BELOT, Raymond: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, 1962.
DE LA SIERRA, Luis: *El mar en la Gran Guerra*, 1984.
The battle for the Falklands. Max Hastings & Simon Jenkins.
http://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_de_las_Malvinas.

EL AUGE MILITAR Y LA EXPANSIÓN GEOESTRATÉGICA DE LA INDIA

Guillem COLOM PIELLA
Doctor en Seguridad Internacional
Máster en Relaciones Internacionales

Introducción



RADICIONALMENTE considerada como un actor secundario en la escena internacional, hoy en día la India es una potencia regional consolidada, un poder global emergente, la última línea de defensa frente a Pakistán y el principal contrapeso de China en Asia.

A grandes rasgos, la estrategia de seguridad nacional de la India se articula en torno a la consolidación interna, la conexión paquistaní y la contención china (1). En primer lugar, dentro del territorio nacional —especialmente en las regiones fronterizas de Cachemira, Jammu, Punjab, Rajastán y Assam— existen varios conflictos que requieren el despliegue permanente de fuerzas en labores de presencia, seguridad, contrainsurgencia o contraterrorismo. Aunque Nueva Delhi ha logrado contener la violencia política, estos enfrentamientos continúan latentes y pueden estallar en el futuro, incrementando así la inestabilidad de estas zonas e impidiendo la consolidación nacional del país (2).

En segundo lugar, la India mantiene disputas fronterizas y territoriales con Pakistán, que durante años fue el gran adversario y el principal competidor del país por la hegemonía regional en el subcontinente indio. Estas controversias se concentran en la región de Cachemira, de mayoría musulmana, soberanía India y reclamada por Pakistán desde su independencia. Esta guerra fría entre

(1) SAHNI, Ajai, y MOHAN, Raja: *India's Security Challenges at Home and Abroad*. Washington D. C. The National Bureau of Asian Research, 2012.

(2) MALIK, Ved: «Internal Security Management: Challenges & Policy Options», en *CLAWS Issue Brief*, núm. 17, abril 2010.

Nueva Delhi e Islamabad —que alcanzó su punto álgido en 1999, cuando ambos países estuvieron a punto de iniciar una guerra nuclear por el conflicto del Kargil— motivó que Pakistán iniciara una importante carrera de armamentos y se dotara del arma atómica para disuadir al vecino indio. Aunque hoy en día existe una importante brecha de capacidades entre ambas potencias, la inestabilidad política, la crisis económica, la penetración islamista en las instituciones y la radicalización social del país constituyen un importante riesgo de magnitud para la seguridad nacional de la India (3).

El tercer condicionante de la seguridad nacional de la India es China. El final de la Guerra Fría erosionó el tradicional equilibrio de poderes (la colaboración entre la India y la Unión Soviética frente al apoyo de China a Pakistán con la connivencia de Estados Unidos) que existía entre ambas potencias, facilitó el auge estratégico de Beijing (Pekín), y el acercamiento de posiciones entre China y Rusia obligó a la India a buscar nuevos aliados como Estados Unidos o Israel, con los que mantiene importantes convenios en materia de seguridad y defensa. No obstante, Nueva Delhi mantiene intactas sus relaciones estratégicas con Rusia, que continúa siendo el primer proveedor militar del país.

Aunque existen disputas territoriales entre ambos países —en las zonas del Aksai Chin y Arunachal Pradesh—, la principal inquietud estratégica india radica en la penetración china en el océano Índico, considerado por el país como su área de influencia natural. Tras el enfriamiento de las relaciones diplomáticas entre ambos países, el indisimulado interés chino por ejercer su presencia desde el mar de la China hasta las costas de África alarma especialmente a la India, que está acelerando la construcción de una poderosa flota oceánica que apoye su expansión por el Índico y le garantice el dominio de estas aguas (4). Estos movimientos pueden provocar un choque naval entre ambas potencias en un futuro no muy lejano (5).

Este conjunto de factores —la determinación por consolidarse como potencia regional y expandir su poder más allá de su tradicional área de influencia, la rivalidad estratégica con China, la guerra fría con Pakistán y, en menor medida, la consolidación interna— constituye las bases reales sobre las que se planea y ejecuta la política de defensa india (6).

(3) KUMAR, Narender: «Pakistan: a Military Challenge in the Backdrop of Nuclear Symmetry», *Manekshaw Paper*, núm. 33. Nueva Delhi: KW Publishers, 2011.

(4) Directorate of Strategy, Concepts & Transformation: *The Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*, Nueva Delhi. Indian Ministry of Defence, 2007.

(5) MACKINLAY, Alejandro: «La transformación del escenario marítimo en el océano Índico», en *Documento de Opinión del IEEE*, núm. 45, junio 2011.

(6) DAULET, Zorawar: «Thinking about an Indian Grand Strategy», en *Strategic Analysis*, vol. 35, núm. 1 (enero-febrero 2010), pp. 52-70. En este sentido, es muy interesante observar cómo han evolucionado —y cómo todavía a fecha de hoy existen importantes debates al respecto— las líneas maestras de la estrategia del país desde la Guerra Fría. Para ello, es muy



Sea Harrier apuntando en el INS *Viraat*. (Fuente: Armada india).

Estructura, composición y concepto de empleo de las Fuerzas Armadas

Las Fuerzas Armadas indias son totalmente profesionales y se componen del Ejército de Tierra, la Armada y la Fuerza Aérea, complementadas por dos mandos conjuntos controlados por el primer ministro —el Mando de Fuerzas Espaciales, responsable de los satélites y sus lanzadores, y el Mando de Fuerzas Estratégicas, encargado del arsenal nuclear—, a los que se añade el Mando de Andamán y Nicobar para controlar el estrecho de Malaca.

Además, el país dispone de tres fuerzas paramilitares (los Rifles de Asam, dependientes del Ministerio del Interior y encargados de la seguridad interior y la lucha contra la insurgencia; la Fuerza Especial de Fronteras, bajo la dependencia del Departamento de Inteligencia y orientadas al control fronterizo, y el Servicio de Guardacostas, bajo el control de la Armada para controlar los litorales y ríos del país). El comandante en jefe de los ejércitos es el primer ministro del país, que ejerce su autoridad mediante su ejecutivo gubernamental, y el ministro de Defensa es el responsable de formular la política de

recomendable la lectura del siguiente trabajo: TANHAM, George K.: *Indian Strategic Thought: An Interpretive Essay*, Santa Mónica. RAND Corporation, 1992.

defensa, liderar la administración militar y coordinar la seguridad interna (junto con el Ministerio del Interior) y externa (junto con el de Asuntos Exteriores) del país (7).

El concepto de empleo de las Fuerzas Armadas indias se fundamenta en los siguientes principios:

- La defensa de la integridad territorial del país y, en caso de conflicto, la transferencia del mismo al territorio enemigo.
- El *arranque en frío*, o la capacidad para movilizar rápidamente a sus fuerzas y conducir operaciones ofensivas sin tener que cruzar el umbral nuclear.
- El apoyo a las autoridades civiles (en materia de seguridad, asistencia a catástrofes o contrainsurgencia o antiterrorismo).
- La participación en las operaciones de paz de las Naciones Unidas para demostrar el compromiso del país con la paz y la seguridad internacional y apoyar su estrategia por lograr un puesto permanente en el Consejo de Seguridad de esta organización (8).

Por otro lado, con unas cifras de 1,32 millones de efectivos activos, 2,14 millones en la reserva y 1,3 millones de hombres encuadrados en las fuerzas paramilitares, un presupuesto de defensa de 46,8 billones de dólares para 2012 —un 2,5 por 100 del Producto Interior Bruto (PIB) de un país que crece a una media anual del 7,5 por 100— y con unos incrementos anuales en el gasto militar de más del 10 por 100 para competir con el gigante chino en la carrera de armamentos que ambos han iniciado para controlar la región, a día de hoy la India es la primera potencia del globo en adquisición de armamento y material, con un 8 por 100 de todo el comercio mundial de armas; la segunda del mundo en volumen de efectivos tras China, y la octava en gasto de defensa (9). Con estas cifras, Nueva Delhi pretende mantener y ampliar su hegemonía en el subcontinente indio, proyectar su esfera de influencia a lo largo de todo el océano Índico, desde el golfo de Adén hasta el estrecho de Malaca, y disputar a China el liderazgo regional Asia-Pacífico.

Y para garantizar estos ambiciosos objetivos, el país no solo mantiene alianzas estratégicas con Rusia, Israel, Estados Unidos y Francia (10) en materia de cooperación y transferencia tecnológica e investigación y desarro-

(7) JONES, Rodney W.: «Conventional Military Imbalance and Strategic Stability in South Asia», *SASSU Research Paper*, núm. 1, Londres. South Asian Stability Institute, 2005.

(8) THERAN, Prabhu: *Defence Policy in India*. Nueva Delhi. Batra Book Service, 2005.

(9) Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI): *SIPRI Yearbook 2012: Armaments, Disarmament and International Security*, Estocolmo, 2012.

(10) Aunque no es posible hablar de asociación estratégica en sentido estricto, la controvertida decisión de adquirir 126 aviones de combate *Rafale* de fabricación francesa —por enci-



Carro de combate *Arjun*. (Fuente: Ministerio de Defensa de la India).

llo militar; sino que también está utilizando el grueso del presupuesto de defensa para financiar un importante proceso de modernización de sus Fuerzas Armadas. Este proceso prioriza la adquisición de aviones de combate (cazabombarderos, transportes tácticos y estratégicos o cazas de quinta generación); medios mecanizados (carros de combate y vehículos de combate de infantería); una flota oceánica (portaaviones, buques de asalto anfibio y escoltas), un sistema de defensa antimisiles (para proteger el país de un ataque limitado con misiles) y una capacidad de represalia nuclear (basada en submarinos lanzamisiles) (11).

Teniendo estos elementos en cuenta, las Fuerzas Armadas de la India se organizan y se componen de la siguiente manera:

- El Ejército de Tierra está compuesto por 1,13 millones de efectivos que, organizados en siete mandos territoriales repartidos por toda la

ma de las opciones europea y estadounidense— ponen nuevamente de manifiesto las estrechas relaciones que existen entre París y Nueva Delhi en materia de armamento y de transferencia tecnológica.

(11) BABERJEE, Gautam: «Revolution in Military Affairs: a Roadmap for the Indian Sapper of 2020», *Manekshaw Paper*, núm. 34, Nueva Delhi. KW Publishers, 2012.

geografía india con un claro desequilibrio hacia el noroeste, se integran en 34 divisiones de infantería (un pequeño porcentaje de las cuales están completamente mecanizadas) y numerosos regimientos independientes —infantería, artillería, caballería o acorazados— siguiendo el tradicional esquema británico. La función básica de las fuerzas terrestres es la defensa del territorio y la guerra convencional, aunque en numerosas ocasiones también actúan en labores de seguridad interna, lucha contra la insurgencia y antiterrorismo apoyando a las autoridades civiles. Aunque el grueso de los medios materiales son anticuados (caso de los carros de combate *T-72* o los vehículos de combate de infantería *BMP-2*) o modelos indígenas con tecnología israelí que no alcanzan los estándares occidentales (caso del carro de combate *Arjun*), el Ejército de Tierra está inmerso en un ambicioso proceso de modernización (carros de combate *T-90S* y *Arjun Mk II*, vehículos de combate de infantería, sistemas no-tripulados de observación y combate, artillería, equipos personales o medios de transporte táctico) para incrementar la potencia de fuego, la movilidad táctica y la capacidad de proyección de las fuerzas terrestres.

- Por otro lado, la Fuerza Aérea se compone de 127.000 efectivos y más de un millar de aeronaves organizados en cinco mandos operativos (Centro, Este, Sur, Sureste y Oeste) y dos funcionales (adiestramiento y mantenimiento). Sus funciones son la defensa aerospacial, la proyección del poder y el apoyo, despliegue y sostenimiento de las



Su-30 MKI. (Fuente: Fuerza Aérea de la India).

fuerzas terrestres y navales. Los medios materiales comprenden desde material obsoleto (caso de los cazas *Mig-21* y *Mig-23*, los aviones de ataque *Mig-27* y *Jaguar* o transportes *An-22*) a sistemas de última generación (*Su-30 MKI* y aviones no-tripulados de fabricación local). No obstante, desde la década pasada la Fuerza Aérea se halla inmersa en un profundo proceso de modernización encaminado a mejorar sus capacidades de ataque, defensa aérea, alerta temprana o transporte estratégico. Este proceso incluye la compra de cazabombarderos *Rafale* franceses y *HAL Tejas* indios, cazas de quinta generación y aviones de transporte medio en cooperación con Rusia, aviones de transporte estratégico *C-17 Globemaster* y helicópteros de ataque *AH-64 Apache* estadounidenses y numerosos sistemas no-tripulados de observación y ataque.

- Finalmente, la Armada dispone de 60.000 efectivos —incluyendo 7.000 pertenecientes al Arma Aérea de la Armada, 1.200 infantes de marina y 1.000 guardacostas— y se divide en tres mandos (Oeste, Este y Sur) que controlan sus respectivas flotas. Las funciones de la Armada comprenden el control de los espacios y aguas de soberanía, la seguridad de las costas, las infraestructuras y las rutas fluviales, la proyección del poder y la asistencia humanitaria a terceros países en caso de catástrofes naturales. Como ya se ha indicado en las páginas anteriores, la Armada está siendo objeto de una profunda reestructuración y modernización para disponer de una flota oceánica y de proyec-



SSBN *Arihant*. (Fuente: Armada de la India).

ción que garantice la presencia india en todo el océano Índico y contrarreste la expansión china. Para lograr este fin, el país se dotará de tres portaaviones convencionales (dos *Vikrant* de entre 40.000 y 65.000 toneladas de fabricación india y el *Vikramaditya*, el antiguo portaaviones *Almirante Gorshkov* de la Armada soviética) que sustituyen al viejo *Viraat* de la clase *Centaur* británica; cuatro buques de asalto y 16 de proyección anfibia; siete nuevos destructores, catorce fragatas y numerosas corbetas, que sustituirán progresivamente a los buques existentes. Por otro lado, el programa submarino no solo incluye la sustitución de los catorce submarinos diésel-eléctricos rusos de las clases *Kilo* y *209* alemanes por seis —y otros seis opcionales— *Scorpène* franceses de propulsión anaeróbica y dos submarinos nucleares rusos de ataque de la clase *Akula II* (el primero de los cuales entró en servicio en 2012), sino también la construcción de seis submarinos lanzamisiles balísticos *Arihant* de fabricación local que constituirán uno de los tres elementos de la tríada estratégica india y la base de la represalia nuclear del país. Además, para incrementar las capacidades del Arma Aérea de la Armada, se ha procedido a la compra de cazabombarderos *Mig-29K*, aviones de patrulla marítima *P-8I Poseidón*, varios sistemas no-tripulados y el desarrollo de una versión naval del *HAL Tejas*).

Atención especial merece el arsenal nuclear del país. La India es un Estado atómico desde 1974 y desde entonces ha mantenido una doctrina nuclear de naturaleza defensiva y fundamentada en la Disuasión Mínima Creíble. Aunque se han producido varias modificaciones desde su codificación inicial en 1999, esta se basa en la disuasión mínima, la no utilización de estos ingenios en primera instancia (*no-first use*) (12) y el no empleo de armamento atómico contra países no nucleares (aunque para las potencias atómicas como China o Pakistán se emplea la disuasión nuclear convencional) (13).

Aunque la composición exacta del arsenal nuclear indio continúa siendo una incógnita, el país dispone de una amplia gama de ingenios tácticos

(12) No obstante, las declaraciones del consejero de Seguridad nacional —y padre de la doctrina nuclear del país— Shivshankar Menon de que el principio de *no-first use* era de aplicación para los Estados no nucleares son objeto de debate, puesto que muchos analistas entienden que esta afirmación abre la puerta a emplear el armamento nuclear en primera instancia contra potencias nucleares. Un interesante análisis sobre esta posibilidad puede hallarse en NARANG, Vipin: *Did India Change its Nuclear Doctrine? Much Ado about Nothing*, en *IDS Comment*, 1 de marzo de 2011.

(www.idsa.in/idsacomments/DidIndiaChange_itsNuclearDoctrine_vnarang_010311).

(13) TELLIS, Ashley: *India's Emerging Nuclear Posture: between Recessed Deterrent and Ready Arsenal*. Nueva Delhi, Oxford University Press, 2001.

(bombas de caída libre y misiles) lanzados por sus bombarderos *Tu-22M3* y *Tu-142* o cazabombarderos *Su-30 MKI*, *Mirage 2000* y *Mig-29*; obuses y cohetes de artillería y misiles de corto alcance de lanzamiento terrestre para multiplicar el poder de sus fuerzas convencionales y misiles —posiblemente de crucero— lanzados desde buques. Igualmente, también dispone de una amplia gama de misiles de alcance medio (entre 1.000 y 3.000 kilómetros) e intermedio (entre 3.000 y 5.000 kilómetros) de la clase *Agni*, todos ellos de lanzamiento terrestre y que, en el escenario regional asiático, constituyen a todos los efectos vectores estratégicos por su capacidad de batir el territorio paquistaní o chino. No obstante, Nueva Delhi se



Misil Balístico AGNI-V. (Fuente: Reuters).

está dotando de vectores realmente estratégicos (el misil intercontinental con capacidad para montar ojivas múltiples AGNI-V, con un alcance estimado de 5.500 kilómetros) y submarinos lanzamisiles balísticos de la clase *Arihant*, que junto con los misiles balísticos que montarán constituyen el último elemento de la tríada nuclear india —tras los vectores de lanzamiento terrestre y aéreo— y el más temible, puesto que con ello la India se dota de una capacidad de segundo golpe real y creíble frente a un hipotético ataque nuclear. En consecuencia, si a esta decisión se le suman el desarrollo y despliegue de un escudo antimisiles, todo parece indicar que Nueva Delhi está preparando su defensa para mejorar su protección, incrementar su disuasión y garantizar su capacidad de respuesta frente a posibles ataques nucleares.

Conclusiones

A pesar de sus enormes desigualdades sociales y sus conflictos internos, la India es una potencia en proceso de consolidación gracias a sus múltiples resortes de poder. Sus vastos recursos económicos, tecnológicos y humanos, su clara concepción estratégica encaminada a mantener la hegemonía en el subcontinente indio y proyectar su influencia por todo el océano Índico, su determinación política por garantizar su supremacía militar sobre el vecino paquistaní y contrarrestar la expansión del gigante chino, y su ambicioso plan de modernización militar apoyado por un creciente gasto en defensa garantizan que en un futuro cercano Nueva Delhi se convertirá en un polo del poder mundial y proyectará su influencia mucho más allá de su tradicional esfera de este. No obstante, es muy probable que esta expansión —producida en total connivencia con Washington— provoque un choque frontal con China de consecuencias imprevisibles, puesto que Beijing es el principal contendiente de Nueva Delhi en su competición por el control del Índico.



LA MAR EN TEBEOS

Manuel GARCÍA RUIZ



*Quien domina el mar domina
todas las cosas (1).*



ESDE tiempos inmemoriales, la mar ha sido fuente de inspiración para todas las manifestaciones culturales o, de manera más modesta, ha servido como el medio donde se han desarrollado. Novelas, cine o pintura nos muestran la mar en sus distintas vertientes, bien como protagonista absoluta en un cuadro de Turner, bien utilizada como personaje indirecto por Daniel Defoe en su *Robinson Crusoe*, bien como simple medio para conectar los lugares donde pueden transcurrir las aventuras de Errol Flynn en el *Capitán Blood* o de Marlon Brando en *El motín de la Bounty*. Festivales de cine o exposiciones de pintura, por ejemplo, han dedicado ediciones a la mar; pero, al hablar de manifestaciones artísticas, pocos tienen en cuenta al que tradicionalmente se ha considerado un género menor, un hermano pobre del cine o la literatura; me refiero a la historieta, más conocida tradicionalmente como tebeo o cómic (2).

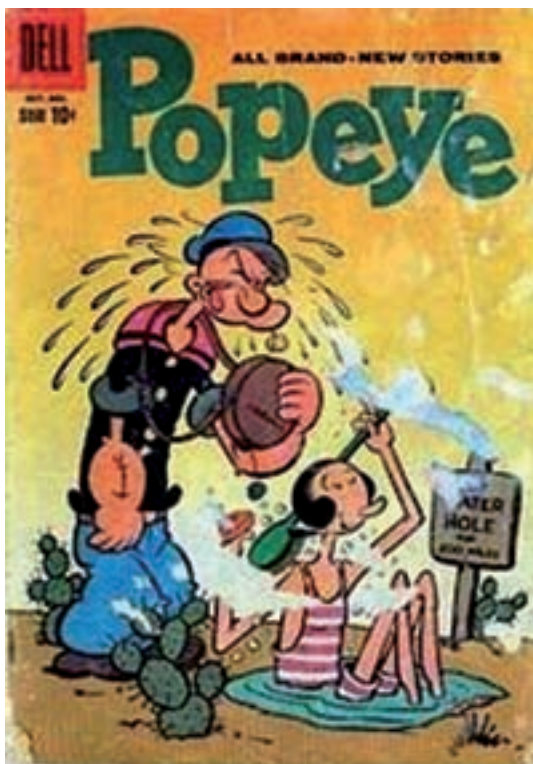
Probablemente la mayoría de nuestra sociedad, por no decir toda, aprendió a leer en los clásicos tebeos (*TBO*, *Mortadelo*, *Pulgarcito*, etc.), de orientación claramente infantil, en las historietas de grandes héroes españoles o, en las últimas décadas, de superhéroes norteamericanos o mangas japoneses. Ya fuere en unos u otros, puede que el primer acercamiento a la mar —al mismo tiempo que a las letras— de muchos niños se produjese desde sus páginas, donde podían encontrarse con antiguos galeones, potentes acorazados o inmersos en viajes a remotos lugares. Sería muy extensa y casi inacabable una recopilación de todas las historietas relacionadas con la mar, por lo que solo

(1) Temístocles.

(2) «...algunas ideas generalmente asociadas al cómic en nuestro país... la tendencia a considerarlo un género menor o exclusivo de un público infantil y juvenil». Informe *El cómic en España*. Ministerio de Cultura, Educación y Ciencia, 2008.

mentaré las más conocidas o a aquellas que tienen una especial relevancia o curiosidad. Sin otra intención que la mera exposición ordenada, los dividiré aludiendo a la zona geográfica donde fueron publicados por primera vez, si bien la mayoría de ellos, como la propia mar, no entienden de fronteras.

Los clásicos de Estados Unidos. Piratas e historia en los *daily strips*



Es norma aceptada entre los historiadores y aficionados al cómic que su nacimiento se produjo, según el concepto que tenemos actualmente, en Estados Unidos con *The Yellow Kid* (1895). Amén de la publicación de caricaturas o simples ilustraciones en los periódicos, la proliferación de los denominados *daily strips* (3) a principios del siglo xx cautivó al lector norteamericano. Orientado al público infantil norteamericano, el marino más famoso del cómic, *Popeye* (1929) (4), creado E. C. Segar, traspasó fronteras y con su inconfundible aspecto (gorra y uniforme de marinero de la US Navy, pipa permanente en la boca y ancla tatuada en unos brazos descomunales) enseñó durante décadas la necesidad de comer espinacas

(3) Tiras de historietas publicadas en los periódicos de forma diaria o en los suplementos dominicales, que solían consistir en pocas viñetas (no más de cuatro o cinco) ocupando un espacio horizontal. Muchas de ellas eran autoconclusivas (normalmente las de tono humorístico), mientras que otras formaban una historia publicada de forma continuada. La publicación independiente de estas historias dio lugar al nacimiento del *comic-book*, diferenciado de la novela gráfica o álbum europeo por su menor calidad editorial (portadas en papel blando y más orientado al público juvenil en sus inicios).

(4) Su nombre procede del término *pop-eye* (ojo saltón), que hace referencia a su ojo tuerto.

(y se supone que verduras y vegetales en general) (5) para crecer fuerte y poder combatir a su rival Brutus por su enamorada Olivia. Pero más allá del atuendo de su protagonista, no hay ninguna otra vinculación de la serie con la mar y en las tiras diarias no se muestra nunca a Popeye sirviendo en la Marina.

Con unas pretensiones muy diferentes nació uno de los personajes más famosos de la historia del cómic. La tira de *El Príncipe Valiente* (1937) (6), surgido de la pluma de Harold Foster, supuso una auténtica revolución del género por su tratamiento de las viñetas y su moderna puesta en escena, que le ha permitido envejecer muy dignamente, hasta el punto de que son continuas sus reediciones, y en Estados Unidos continúa publicándose semanalmente en más de 300 diarios. En sus aventuras, desarrolladas en el mundo artúrico como caballero de la Tabla Redonda, Foster fomentó el amor al mar con sus numerosas escenas de viajes por cuatro continentes a bordo de drakares, barcos de vela latina y muchas otras embarcaciones, algunas anacrónicas. Para no abandonar el ámbito marino, en un lugar indeterminado del Mediterráneo encuentra Valiente su amor, Aleta, reina de las islas Brumosas.

Solo un año antes, en 1936, nace otro personaje mítico que nos ha llegado hasta la actualidad, *The Phantom*, obra de Lee Falk y que en España es conocido como *El Hombre Enmascarado*, que no puede tener un pasado más marino: en pleno siglo XVI, el único superviviente de un mercante inglés atacado en el Pacífico por piratas Singh e hijo del capitán del barco, tras alcanzar a nado la costa ficticia de Bangalla (tradicionalmente en España, Bengala), jura sobre la calavera del asesino de su padre que combatirá la piratería y la maldad, juramento que hace extensivo a sus descendientes (7). La tira de prensa original se centra en el descendiente XXI, que vive en la primera mitad del siglo pasado, lo que facilita sus viajes por diversos lugares del planeta, aunque centrándose en el sudoeste asiático y la costa africana —en cuya selva tiene su base de operaciones—, donde se enfrentará en numerosas ocasiones a los piratas, origen de su lucha, en un escenario (piratas, costa africana y surasiática) que no nos es desconocido hoy en día.

No es necesario dejar el mundo de los bucaneros y corsarios para encontrarnos con *Terry y los piratas* (1934), de Milton Caniff, otro *daily strip* que tuvo dos tramas paralelas, diaria y dominical. Terry Lee es un adolescente que ha

(5) Si bien la cultura popular relaciona a Popeye con las espinacas, lo cierto es que fueron los dibujos animados y no las tiras cómicas —que muestran a un Popeye al que no le gustan las verduras y donde raramente podemos ver espinacas— los que introdujeron esta relación.

(6) El título original es *Prince Valiant in the Days of King Arthur*.

(7) «¡Juro dedicar mi vida a la destrucción de la piratería, codicia, crueldad e injusticia! ¡Y mis hijos y sus hijos me continuarán!». En base a ese juramento, cuando Phantom muere, su hijo hereda su traje y máscara, y asume sus funciones, para las que ha sido adiestrado a lo largo de su vida. De esta forma, se perpetúa la idea entre piratas y nativos de que se trata del mismo hombre a través de los siglos, por lo que recibe, entre otros, el apelativo de «Espíritu que camina».



Terry y los piratas. Dragon Lady.

recibido de su difunto abuelo el mapa de un tesoro situado en una mina de algún lugar de China, país al que acude junto a su protector, Pat Ryan, un experto aventurero, a los que se une George Webster Confucius (Connie), un chino que les sirve de intérprete. La acción se desarrolla fundamentalmente en la costa china de los años 30, con predilección por las bandas de piratas o bandidos con líderes como Skull, Eyetooth o la fundamental Dama Dragón, que lidera una banda de piratas que asola los mares de China.

Propaganda durante la Segunda Guerra Mundial y el cómic de super-héroes

Dejando de lado los piratas, el escenario bélico ha sido fuente de inspiración para los cómics. Antes de la Segunda Guerra Mundial (SGM) el otro gran conflicto internacional, la Gran Guerra (1914-1918), apenas había tenido repercusión en los cómics. Su principal cronista, Jacques Tardí, se ha referido siempre a la guerra de trincheras, y en otros acercamientos apenas existen episodios navales, limitándose normalmente a las acciones de los ases de la aviación.

Pero la SGM, como sucederá en España, es fuente inagotable para el cómic, y de manera más especial para Estados Unidos, que lo utiliza como medio propagandístico y con el objetivo de levantar la moral de sus tropas. Retomando la tira *Terry y los piratas*, una vez que Estados Unidos declara la guerra a Japón en 1941, la serie pasa de un argumento aventurero a uno bélico, en el que narra la invasión japonesa de China y adquieren protagonismo las Fuerzas Armadas estadounidenses, incluyendo a la Navy.

Personajes como *Buz Sawyer* (1943), de Roy Crane, cuenta sus aventuras como piloto destinado en un portaaviones que lucha en el Pacífico (8). Aunque menos habituales, también hay que destacar, por novedosas, las propias vivencias de algunos dibujantes, como Sam Glanzman, que ensalza

(8) La propia US Navy colaboró estrechamente con Crane, que les acompañó por todo el mundo para poder documentarse y dotar a su obra del mayor realismo posible a la hora de refle-

los valores adquiridos durante su servicio a bordo de un destructor norteamericano en la guerra (9), o relatos de episodios destacados como el hundimiento del *Bismarck* (*Get the Bismarck*, 1961), publicado en la revista *Combat*, de la editorial Dell, que se estrenó precisamente con ese capítulo.

Durante la Guerra Fría, decae la propaganda bélica, aunque no desaparece, ni mucho menos y el cómic bélico se orienta hacia el político contra las fuerzas del mal (comunistas soviéticos y chinos). Será con nuevas guerras regionales (Corea, Vietnam) cuando resurja este tipo de cómic. La participación de Estados Unidos en la Guerra de Vietnam (1966-1972) es narrada en '*Nam*' (Marvel, 1986), por Doug Murray y Michael Golden, desde la perspectiva de un soldado, sin dejar de lado la Armada; el núm. 77 nos muestra en su portada cómo el protagonista se ve en la necesidad de embarcar en un portaaviones en un episodio titulado *In the Navy!*

El cómic norteamericano es, junto al japonés (manga), el más difundido en la actualidad. Aunque no está falto de cómics de autor y de líneas independientes, copan la mayor parte del mercado unas pocas editoriales, de entre las que sobresalen Marvel y DC, cuyo grueso de producción son los superhéroes. Al contrario de lo que sucederá con los héroes españoles publicados durante nuestra posguerra, cuyas aventuras discurrían en períodos anteriores de la historia, los norteamericanos viven la época contemporánea, ya sea en los años 40 o en la actualidad, y normalmente con un toque futurista o de ciencia ficción. De ahí que releguen a los barcos como medio de transporte y opten por otros más modernos (e inexistentes), proliferando naves espaciales, aviones-cohete u otros artilugios similares. Pero sin llegar a olvidar por completo al barco, como refleja la curiosa nave voladora que utiliza la agencia norteamericana Shield, una especie de gigantesca y poderosa CIA, que no se trata más que de un portaaviones volador y de dimensiones descomunales, el aerotransporte.

Sin abandonar el mundo de los superhéroes, muchos de ellos son personajes íntimamente relacionados con el mar, como *Namor* (1939), también conocido por *The Submariner*, creado por la Editorial Timely (posterior Marvel); Namor, príncipe de la imaginaria ciudad submarina de Atlantis, se ve envuelto en la SGM cuando Hitler le declara la guerra a su ciudad, lo que motiva que el príncipe atlante se una a los aliados en el grupo *Los Invasores* (10) contra el Eje. Una vez finalizada la guerra, se verá envuelto en continuos conflictos con los habitantes de la superficie, en aventuras que transcurren en numerosas ocasiones bajo el mar en su imaginario reino. La réplica al *The Submariner*,

jar tanto los exóticos parajes como los cruceros, portaaviones, submarinos y bombarderos que aparecen en la serie.

(9) GLANZMAN, Sam: *A sailor's story*. Marvel Comics. Nueva York, 1987.

(10) Junto a *Namor*, formaron el grupo el *Capitán América*, *La Antorcha Humana* (original) y *Bucky y Toro*.



The Submariner.

dada por la editorial rival, DC Comics, la encontramos en *Aquaman* (1941), que se presenta como rey de la Atlántida. Mientras dura la SGM, sus aventuras transcurren contra comandantes nazis de *U-Boots* y villanos del Eje. Posteriormente, se hace habitual el enfrentamiento a criminales basados en el mar, incluidos los piratas modernos, así como diversas amenazas en la vida acuática, rutas marítimas, y marineros.

A medio camino entre el superhéroe y el relato de aventuras se sitúa un subgénero de raíces europeas, pero que alcanzó su desarrollo en Estados Unidos, el de «espada y brujería», cuyo principal exponente, *Conan el Bárbaro* (1939), vive en una época inexistente, la Hybórea, mezcla de Edad Antigua y Medieval. Conan ha de embarcarse en numerosas ocasiones, pero el arco argumental más significativa

es el denominado *Conan de las islas*, en que se convierte en pirata (y adopta el nombre de Amra, león) para acompañar a la mujer pirata Belit, la Reina de la Costa Negra.

La temática bélica en América del Sur

Sin dejar de lado la temática bélica, aunque alejado del estilo norteamericano, encontramos otros ejemplos en países sudamericanos, especialmente en el Cono Sur (Uruguay, Chile y, sobre todo, Argentina son los principales referentes en el mundo del cómic sudamericano). La guerra naval durante la SGM aparece reflejada en la serie chilena *SOS, aventuras en la mar* (editorial Zigzag, 1967), reproducción de la británica *Fleetway*, que junto a *Trinchera* y *U-2* conformaba una triple publicación paralela del más grande conflicto interna-

cional del siglo xx, respectivamente por mar, tierra y aire; las tres se unieron finalmente bajo el título *Guerra...!* Alejada de la tradicional publicación de historias cortas más o menos basadas en hechos reales o ficticios, los uruguayos Santullo y Bergara recurren a la recreación de una historia real en tono más intimista: *Los últimos días del Graf Spee* (2011) nos describe los hechos sucedidos en torno a la batalla del Río de la Plata, con el *Graf Spee* combatiendo a tres navíos ingleses, y la posterior suerte y fatal destino del buque insignia germano. En esta historia, además del combate naval y la trama diplomática internacional consecuencia del internamiento del acorazado alemán en Montevideo, destaca el sentido del honor y ética de un oficial de la Armada, el comandante Hans Langsdorff, considerado un caballero incluso por sus propios prisioneros.

Sin necesidad de recurrir a guerras allende los mares, el conflicto —nunca declarado oficialmente como guerra— que más historietas ha inspirado en los últimos años en la zona fue el que enfrentó a Argentina con Gran Bretaña por la posesión de las Malvinas. Coetáneo a los hechos, se editaron en Argentina diversas publicaciones de orientación patriótica, en el estilo de los norteamericanos durante la SGM: la revista infantil *Bilibien* editó como suplemento la historia *Operativo Azul*, en el que se describía el plan estratégico militar, y posteriormente la colección *Las Malvinas son argentinas* (1982), que abarcaba desde una explicación histórica hasta abordar los acontecimientos militares.

Junto a numerosas ediciones que hacían una referencia más o menos satírica a la guerra, con el paso de los años han aparecido obras que han acometido de una manera más realista los acontecimientos: *La batalla de las Malvinas* (Ediciones Fierro, 1984) o *Malvinas. Un grito de soberanía* (2011), publicada por Ediciones Argenti-



Malvinas. Un grito de soberanía.

dad, que en 10 números recreó los hechos más importantes de la guerra, en títulos como *Submarinos en acción*, *El final del Belgrano* o *Hundan al Sheffield*.

El álbum europeo

A diferencia de Estados Unidos, en Europa triunfa en sus inicios el álbum (renombrado al otro lado del Atlántico como novela gráfica), normalmente propiedad de uno o varios autores, cuya desaparición conlleva generalmente el fin de la serie.

Entre las primeras y más famosas colecciones donde la mar tuvo un papel destacado y continuo, a cualquier aficionado e incluso entre los que no lo son se le vendrá a la cabeza ese muchachillo rubio, con un mechón rebelde que, ejerciendo su oficio de periodista, se *embarcaba* en numerosas aventuras, a cual más lejana. *Tintín* (11) (1929), acompañado por su inseparable perrito Milú y, muy pronto, por personajes secundarios como los hermanos Hernández y Fernández (Dupont et Dupont) o el capitán Haddock (12), recorrerá el mundo de uno a otro lado, normalmente a bordo de los grandes transatlánticos de la primera mitad del siglo pasado que le llevarán desde su Bruselas natal al Congo Belga, a las dos Américas, Egipto, la Unión Soviética, China, India, Perú, Tíbet o a países imaginarios, sin olvidar su famoso viaje exterior a la Luna, considerado por algunos tintinólogos como «una suerte de océano para Tintín» (13). Entre los barcos de Tintín sobresale por encima de todos el único en el que no navegó, el *Unicornio*, que en realidad, no es más que una maqueta basada en un barco francés del siglo XVIII, en torno al cual se desarrolla una historia más propia de las aventuras de tesoros y piratas.

Como una isla en la inmensidad del océano se puede considerar a la más famosa aldea gala en tiempos del imperio romano, allí donde habita *Astérix* (1959) (14), junto a su inseparable Obélix y su perro Idéfix. Constantes son sus viajes a lo largo y ancho de todo el mundo conocido (y no conocido) de la época, a menudo navegando a través del *Mare Nostrum* para mayor pena de

(11) *Les aventures de Tintin et Milou*, obra de Hergé (seudónimo de Georges Remi) constan de 24 álbumes. Su estilo gráfico característico dio nombre a la denominada «línea clara», de fácil lectura, en contraposición a estilos posteriores surgidos durante la década de los 70 y que abogan por un estilo más confuso. Es, probablemente, el cómic con mayor número de traducciones a otras lenguas o dialectos (se calcula que por encima de 70).

(12) Este personaje, con su inconfundible apariencia de marino, es un antiguo capitán de la Marina Mercante.

(13) MEMBA, Javier: Disponible en www.gentedigital.es/blogs/javiermemba/

(14) Se ha editado un total de 34 álbumes; los 24 primeros por Uderzo y Goscinny; tras la muerte de este último en 1980, Uderzo elaboró en solitario los diez siguientes.

los piratas que lo plagaban y que, tras unos primeros intentos infructuosos de asaltar al barco de los galos, huían despavoridos con solo divisarlo; en muchas ocasiones, los mismos piratas hundían su propio barco para evitar al menos recibir la habitual tunda de golpes por parte de los galos, en lo que se convirtió en un *gag* recurrente en las historias de Goscinny y Uderzo. Merece la pena destacar los viajes de álbumes como *Astérix y Cleopatra*, *Astérix y los Juegos Olímpicos* o *Astérix en Córcega*, pero sobre todo *La gran travesía*, en la que, con el objetivo de buscar peces para la elaboración de la pócima mágica de Panorámix, su barca se ve arrastrada a alta mar y en la que —además del habitual encuentro con los desdichados piratas— sus protagonistas se ven arrastrados sin saberlo hasta América, en lo que fue la aventura más marinera de los galos.

Pero si podemos hablar de un personaje pura y poéticamente marino ese no es otro que *Corto Maltés* (1967), la obra más conocida del genial Hugo Pratt.

Nos encontramos con un aventurero nacido en una isla en mitad del Mediterráneo (Malta), cuyos padres son una gitana de Gibraltar y un lobo de mar británico. Destaca, por encima de todo, su personalidad, mezcla de seductor, espíritu libre ansioso de aventuras pero con un particular código de honor que le lleva a asociarse con piratas sin escrúpulos, como Rasputín o El Monje, a los que intenta mantener a raya. «Yo soy el océano Pacífico y soy el más grande» (15): así comienza la primera viñeta de *La balada del mar Salado*, obra que reúne todos los tópicos y características que Pratt quiso imbuir en Corto. Su sed de aventuras le llevó a viajar por todo el mundo (Argentina, Siberia, Venecia, Turquía, Francia, Somalia, Hong-Kong,



Corto Maltés. *La balada del Mar Salado*.

(15) PRATT, Hugo: *La balada del mar Salado*, publicado en *Sgt. Kirk*, Italia, 1967.

incluso la Atlántida) hasta que participa como brigadista en la Guerra Civil española, momento en que se dan por finalizadas sus aventuras. Su imagen de marino, tocado con una gorra de capitán de yate, pendiente en su oreja izquierda, largas patillas, casaca de marino y una sonrisa picarona, ha sido la enseña de la serie y ha cautivado a generaciones de lectores hasta la actualidad.

Es preciso retroceder un siglo para situar a *Bruce J. Hawker* (1976), del belga William Vance, que relata en siete álbumes las peripecias de un oficial de la Royal Navy al mando de la fragata HMS *Larke*, que con el trasfondo de la batalla de Trafalgar se ve envuelto en las luchas de la Home Fleet contra la Real Armada española; destacan las portentosas marinas y espectaculares recreaciones de paisajes y barcos de la época, si bien se trata de una «documentada visión de la vida en la mar a principios del siglo XIX que, por desgracia, no corre pareja a su objetividad» (16).

La serie de 18 álbumes *Barbarroja*, editada por la revista francesa *Pilote* entre 1958 y 1971, nos presenta una colección ambientada en el mundo de los filibusteros, en la que Jean-Michel Charlier y Victor Hubinon nos muestran bergantines, fragatas y goletas.

El que se puede considerar principal dibujante europeo de la mujer, Milo Manara (17), recurre constantemente a escenarios marinos para ambientar los escenarios de sus eróticas protagonistas. Seguidor de la obra de Pratt, del que se manifiesta rendido admirador y con el que trabajó en diversas ocasiones, Manara retrata en *Jolanda de Almaguiva*, *la Figilia del Mare* (1971) la historia de una mujer de armas tomar, pirata de profesión y fugitiva de las Américas de la época colonial.

En la serie de relatos *H. P. y Giuseppe Bergman* (1978), Manara da rienda a una historia surrealista en la que el protagonista, que no es otro que el álgot ego del dibujante, viaja por los más diversos lugares, mezclando realidad con mitología. En su último número (de un total de nueve), *La odisea de H. P. Bergman* (1979), reescribe la tragedia griega a su gusto: la historia comienza con el naufragio de un velero, cuyo tripulante es rescatado por dos chicas jóvenes y un chiflado que se cree Ulises y que navegan hacia Ítaca. A partir de aquí los encuentros con los protagonistas reales de la obra homérica son continuos: Ulises, Eolo, Escila, Carabdis, Aquiles o Poseidón irrumpen en una narración en la que el verdadero protagonista es la mar en una especie de historia circular que comienza y termina con una imagen de un velero, pasando por el encuentro con barcos antiguos (18), tempestades, dioses y mitos marinos.

(16) VICH, Sergi: *La historia en los cómics*, p. 88. Glénat, Barcelona, 1977.

(17) Seudónimo del historietista italiano Maurillo Manara.

(18) Especialmente curiosa es la viñeta en que el velero de recreo se abarloa a un barco que recuerda al *Argo* de *Jasón y los Argonautas*.

España, la Guerra Civil y la posguerra

Por su cercanía, he dejado para el final los más cercanos a nosotros. Sin poder hablar aún de historietas o cómic propiamente dichas, la guerra de Cuba de 1898, que supuso la pérdida de las últimas colonias españolas en ultramar, cobró un amplio protagonismo en las caricaturas de periódicos, no solo en España, sino en otros muchos países como Estados Unidos, Argentina o las propias Cuba y Puerto Rico.

Más allá de las primeras apariciones de historietas en España, como *TBO*, *Floreale*, *Algo* o *Patufet*, donde la mar apenas goza de visibilidad excepto en contadas ocasiones, esta aparece con cierta asiduidad en los politizados *Pelayos* (1936) —de ideología carlista— o la falangista *Flecha* (1937), de Avelino Aróstegui, posteriormente unificados en *Flechas y Pelayos* (1938-1949), donde podemos asistir, entre otras, a las aventuras del falangista Pachi-Chiki,

que se enrola en la Marina nacional, o en *Chicos. Pionero rojo* (1935), de inclinación comunista (posteriormente socialista) o *El pueblo en armas* (1937), que se define como antifascista «considerada por los críticos uno de los mejores ejemplos de tebeo propagandístico republicano de la Guerra Civil» (19) y ofrece relatos de guerra con el Ejército republicano como protagonista, participando también la Marina en muchos de ellos, con títulos tan



Pelayos. Aventuras de Pachi-Chiki.

(19) *El cómic en España*. Madrid, Ministerio de Cultura. Febrero 2008. Disponible en www.mcu.es/libro/docs/MC/CD/Comic.doc

expresivos como *Audacia a bordo*. Estos tebeos de tan marcada orientación política, con el objetivo fundamental del adoctrinamiento de sus jóvenes (y en ocasiones menos jóvenes) bebieron fundamentalmente del conflicto de la Guerra Civil y del enfrentamiento entre bandos, de ahí que la mar aparezca normalmente en un entorno bélico, bien de la Marina republicana, bien de la franquista.

El héroe español

Será a partir de la década de los 50 del siglo pasado cuando hagan su irrupción los cuadernos en formato apaisado con héroes netamente españoles (20), donde su ansia de aventuras, así como la *necesidad* de extender los valores tradicionales de la España de la época (catolicismo y afirmación del nacionalismo español dentro de un mundo que la había mantenido prácticamente aislada) facilitan el contacto frecuente con la mar (21).

Mención obligada merece uno de los más conocidos, *Roberto Alcázar y Pedrín* (1940) (22), de Eduardo Vañó y Juan B. Puerto, cuya primera aventura (23) comienza en un transatlántico rumbo a Buenos Aires, donde el periodista conoce al granujilla Pedrín, del que se haría compañero inseparable. Los numerosos viajes a países exóticos que realiza la pareja, así como las múltiples peripecias en que se ven envueltos les conduce a un frecuente contacto con el medio marino e incluso a aventuras en el fondo del mar, como *El tesoro del galeón* (núm. 154). Otros ejemplos son *El barco embrujado*, *Los tiburones del Pacífico*, *El tesoro del pirata Barbarroja*, *La ruta de Alaska*, *El submarino fantasma*, *Li-Chang*, *la Pirata China* o *Los piratas de los Sargazos*.

Pero si hay un personaje aún más representativo de la España de posguerra ese es *El Guerrero del Antifaz* (1944), de Manuel Gago, que en su afán de combatir al infiel en los últimos años de la Reconquista, ya bajo el reinado de los Reyes Católicos, se ve envuelto en numerosas peleas contra los piratas sarracenos que surcan el Mediterráneo durante la época de la Reconquista (24). Más allá de combatir a su némesis, Ali-Kan, títulos como *El pirata negro*, *La mujer pirata*, *El ataque de la pirata* o *La derrota de los piratas* ilus-

(20) Este tipo de historieta se conoce popularmente como cuadernillos de aventuras.

(21) La mayoría de este tipo de historietas se ubicó temporalmente en épocas muy anteriores, por lo que el principal medio de transporte para largos viajes era el barco.

(22) El título inicialmente era *Roberto Alcázar, el intrépido aventurero español*, cabecera que perduró hasta el núm. 92, en que cambió a la que le ha dado fama. Se publicó un total de 1.219 números, más almanaques y 88 números extras, resultando el tebeo más longevo de la historia del cómic español.

(23) *Los piratas del aire*.

(24) Se publicaron 668 números en varias etapas.

tran lo que podía encontrar el lector al abrir sus páginas. En la misma línea podemos clasificar otros títulos de menor repercusión, como *El Corsario de Hierro* (1970) —cuyo protagonista es un pirata español que combate a los barcos ingleses—, *El Cachorro* (1951) —marino en un galeón español que se dedica a combatir a los piratas—, *El Cosaco Verde* (1960) —cuyas aventuras transcurren en Rusia, pero donde las aventuras a bordo también cobran importancia, como en *El fin del pirata*—, *Sigur el vikingo* (1958), *El Capitán Coraje* (1946), *El rey del mar* (1948), *El diablo de los mares* (1949) o *El Terremoto marino* (1963); no puede decirse lo mismo del mucho más famoso *Capitán Trueno* (1956), quien acompañado por sus inseparables Goliat y Crispín lucha como caballero español de la Edad Media en tiempos de la Tercera Cruzada (siglo XII), por lo que surge en numerosas ocasiones los mares. Significativo es el encuentro que le depararon sus creadores, Víctor Mora y Ambrós, con la que sería su amada, Sigrid, a lo largo de los 618 números de que constó la colección (25), a la que conoce tras combatir a su padre, un pirata nórdico que después se arrepentiría de sus actos. Los viajes a través del Mediterráneo y el Atlántico europeo y africano se convierten en una constante a lo largo de la serie (26).

De la misma pluma que el caballero cruzado surge *El Jabato* (1958), aunque en esta ocasión a Víctor Mora le acompaña en el dibujo Francisco Darnís. No nos encontramos ahora en las Cruzadas, sino en pleno dominio del Imperio Romano sobre Hispania. Campesino hispano capturado por las tropas romanas que le obligan a luchar como gladiador, sus movimientos transcurren frecuentemente a bordo de trirremes u otros barcos de la época, principal y más rápido medio de transporte, que le llevarán por la costa mediterránea, desde Hispania hasta Egipto, llegando incluso hasta China y Japón. No hay más que echar un vistazo a títulos como *El arrecife misterioso*, *En la tormenta* o *La ribera de los barcos perdidos* para percatarse de ello. Entre los que más me impresionaron, destaca la saga que va del



(25) Algunos aficionados, como el exalcalde de La Coruña, Francisco Vázquez, principal impulsor del Salón Internacional del Cómic de La Coruña, critican que se extendiese tanto tiempo y que su autor debía haberla dada por finalizada mucho antes (Presentación del Salón «Viñetas desde o Atlántico» 2005, por Francisco Vázquez)

(26) Los paralelismos de esta serie con *El Príncipe Valiente* son evidentes. Mora admitió en varias ocasiones que creó el héroe español tomando como referencia la obra de Foster.

65 al 71 (*La ciudad sumergida*, *El asesino de las aguas profundas* o *Las estatuas no andan*), en los que se adentra en las profundidades del océano con un rudimentario casco que le permitía respirar bajo el agua, en una serie de aventuras que recuerda a las novelas futuristas de Julio Verne. Aunque siempre estuvo un peldaño por debajo de *El Guerrero del Antifaz* o de *El Capitán Trueno* en popularidad, las batallas representadas en *El Jabato* van más allá del mero enfrentamiento a espada e incorporan incluso unas sencillas nociones de estrategia.

La historia como divulgación cultural

Abandonando la línea argumental de un héroe ávido por buscar aventuras o *desfazer* entuertos, otras muchas colecciones de historietas poblaron los quioscos españoles el siglo pasado ilustrando biografías de personajes famosos o novelas. El ya mencionado Víctor Mora, alejado de sus personajes tradicionales, nos dejaría otros ejemplos de historietas marítimas, como *Aventura en el fondo del mar* (1965), bajo cuyo título y acompañado en el dibujo por Juan Escandell se agrupaba una corta colección de adaptaciones al cómic de la serie televisiva *Viaje al fondo del mar* y que vio la luz en la revista de Bruguera *Tele Color*.

Otras colecciones se centraron en divulgar obras literarias o biografías de personajes famosos. Con diferentes ediciones y nombres, que van desde *Historias Selección* a *Joyas Literarias juveniles* o *Clásicos Ilustrados*, que incluso siguen reeditándose en la actualidad, ofrecieron títulos fundamentalmente de obras de aventuras, como *Veinte mil leguas de viaje submarino*, *La isla del tesoro* o *De grumete a almirante*, pequeña muestra que abarca hasta 272 entregas.

Algunas de estas colecciones combinaban la novela con la historieta, de tal suerte que cada cuatro páginas solían intercalar dos de cómic, resultando en un producto doble y ameno con clara vocación juvenil. Se trata, por ejemplo de la serie *Hombres Famosos*. Entre los íntimamente relacionados con el mar se puede citar a don Juan de Austria, centrada en la batalla de Lepanto, o Cristóbal Colón, lógicamente enfocada en los viajes del descubrimiento.

Coincidiendo con el quinto centenario del primer viaje de Colón, se editó en España la serie *Relatos del Nuevo Mundo*, con especial incidencia en las navegaciones y los descubrimientos.

La Segunda Guerra Mundial

Un capítulo aparte merecen las numerosas colecciones dedicadas en España a la Segunda Guerra Mundial: *Episodios de Guerra*, *Relatos de guerra*,

Combate, Selecciones de Guerra, Gran Combate o Zona de Combate, donde los capítulos dedicados a combates navales o desembarcos son abundantes. De entre ellas sobresale por encima de todas *Hazañas bélicas* (1948), obra de Boixcar (27), editada en plena reincorporación de España al mundo occidental, por lo que los protagonistas son normalmente norteamericanos que pelean contra los japoneses y, en menor medida, alemanes contra los comunistas rusos (28). El enfrentamiento estadounidense-japonés tiene como teatro de operaciones el océano Pacífico; de ahí la profusión de enfrentamientos aeronavales (hay que recordar que en este escenario tuvo lugar la batalla del mar del Coral, primera en la historia naval en que los barcos no estuvieron al alcance visual) y los desembarcos en las numerosas islas e islotes pacíficos, al estilo de Iwo Jima. El título del primer número es realmente significativo



Hazañas bélicas.

Pearl Harbour. Quien a hierro mata... Aunque también hay referencias navales, las historias desarrolladas en otros escenarios, fundamentalmente Europa, tienen un mayor componente terrestre o aéreo. La serie también se acercó, aunque en menor medida, a otros conflictos, como la Guerra Civil china, la Guerra de Indochina, el conflicto árabe-israelí o, sobre todo, la Guerra de Corea.

El cómic actual español

Desgraciadamente, el cómic español de las últimas décadas se ha orientado más hacia la denuncia, el puro entretenimiento, la ciencia ficción, el cómic independiente o a lo que se denomina *underground*, donde la mar tiene un papel más bien anecdótico. En títulos clásicos de la transición, como *Madriz*, *CIMOC*, 1984 (reconvertido en *Zona 84*), *Boomerang*, *Cairo* o las irreverentes

(27) Seudónimo de Guillermo Sánchez Boix.

(28) Actualmente se está editando la colección *Nuevas Hazañas Bélicas*, de Hernán Migo-ya, con participación de diversos dibujantes, y donde se mantiene el escenario principal, la Segunda Guerra Mundial, si bien los protagonistas son ahora españoles enrolados en la División Azul o bien antifascistas.

tes *Makoki* o *Víbora* es difícil encontrar una referencia a la mar. Solo la hallamos en contados cómics de autor, entre los que abundan vivencias personales o mantienen un tono autobiográfico (29) o en reediciones de los cómics de otras épocas. Ni siquiera el tebeo español más famoso, la saga protagonizada por *Mortadelo* y *Filemón*, del genial Ibáñez y que a tantos niños y menos niños ha provocado carcajadas y horas de lectura se acerca a la mar más que de pasada.

Conclusión

Si bien el cómic puede haberse visto desplazado hoy en día por otros medios de ocio, como la televisión o Internet, sigue estando presente en nuestra sociedad, incluso adaptándose a los nuevos formatos digitales (30). De cualquier forma, en papel o a través de una pantalla, en ediciones antiguas o en nuevas historias, la mar siempre ha estado presente en la mente de los creadores de cómics y nos ha permitido acercarnos a un universo de fantasía o realidad. Sin duda, en el futuro podremos seguir disfrutando de nuevas historias de batallas navales, viajes exóticos, piratas, héroes o dioses mitológicos y quién sabe si nuestros hijos seguirán aprendiendo a leer con un tebeo en la mano con un fondo azul marino. A pesar de lo que decía *El Cosaco Verde*, todavía no ha llegado el momento de «el fin del pirata».

BIBLIOGRAFÍA

- MEMBA, Javier: *Tintín y el mar*. Cuaderno de lecturas sobre «Rayos y Truenos, Tintín, Haddock y los barcos». www.gentedigital.es/blogs/javermemba/
- FALK, Lee: *The Phantom*, núm. 1. King Features Syndicate, Nueva York, 1936. Colección personal del autor.

(29) Muchas de las historias de estos cómics están basadas en recuerdos o vivencias de sus autores. Uno de ellos puede ser *Las historias de Mariano*, Santiago, 2008, donde el autor recurrir a hechos que sucedieron durante su infancia en un puerto gallego.

(30) Existen diversas aplicaciones que permiten leer y comprar cómics en formato digital.



TEMAS PROFESIONALES

ALINEACIÓN DEL SISTEMA DE COMBATE

Vanesa MARTÍNEZ TAMARGO



(Ing.)



STOY en el muelle núm. 4 del Arsenal Militar de Ferrol y me sorprendo mirando una de nuestras insignes fragatas de la serie *F-100*. Como siempre estuve destinada en el servicio de Máquinas, todo lo relacionado con sistemas de armas me venía grande, esos raros paneles hexagonales, la cantidad de antenas, el cañón en proa, el lanzador vertical de misiles, y mi pregunta siempre era la misma: ¿cómo será posible que todo esto se sincronice y se dé al blanco? Me parecía una cosa muy complicada apta solo para mentes superdotadas.

La respuesta a mis preguntas vino de la mano de integrantes del Grupo de Alineación del Sistema de Combate de Ferrol,



Fragata *F-100 Blas de Lezo*.

Manuel Castiñeira, José Lage y Pablo Saborido. Yo me había dedicado a hacerles preguntas, hasta que un día, tomando café, comentaron que querían realizar un cursillo de actualización, al cual me autoinvité, y aprendí mucho, muchísimo, pero nada comparable a la experiencia y dedicación que ellos tienen y están deseosos de transmitir a «los jóvenes», como dicen, y que no quede en el olvido.

Un poco de historia de las fragatas *F-100*

España, Holanda y Alemania firmaron un programa de colaboración para el desarrollo de unas fragatas con características comunes, aunque con plataformas diferentes. En 1995, España se decide por el sistema estadounidense Aegis de Lockheed Martin en detrimento del sistema europeo, por posibles problemas de costes y plazos que podrían surgir en la modificación del misil para operar con el radar APAR. La Armada española se decantó por un sistema probado en múltiples buques de la US Navy y la Armada japonesa, tal como el sistema Aegis en operación conjunta con el radar SPY-1D y el misil SM-2.

Una vez elegido, se comenzó a diseñar la plataforma, debido a que las especificaciones de diseño del radar SPY-1D obligaban a imponer la manga y el desplazamiento a causa de los equipos asociados al sistema.

Se establece así una serie de requisitos de proyecto:

- Instalación de un Sistema de Combate Aegis completo, en una fragata con un desplazamiento medio de 6.000 toneladas.
- Disposición de una superestructura del buque de modo que no exista bloqueo en el haz de radiación, desde los arrays del radar SPY-1 D.
- Idéntica cobertura del radar SPY-1D sobre el horizonte que en los destructores DDG (clase *Arleigh Burke*) de la US Navy, disponiendo las antenas a la misma altura por encima de la línea de flotación que en estos buques.
- Empleo en la mayor extensión posible de equipos y pallets de guías de ondas de las antenas SPY-1D, idénticas a las de los DDG, minimizando así costes de nuevo desarrollo y esfuerzo logístico.
- Adaptación de los sistemas de la plataforma a las exigencias del Sistema de Combate y las condiciones ambientales.

Se decidió que debía reunir los siguientes requisitos operativos:

- Ejercer como buque de mando para fuerzas nacionales e internacionales.
- Desarrollar capacidad operativa de guerra de litoral.
- Capacidad ofensiva antisuperficie, antisubmarina y antiaérea.
- Proporcionar protección antimisil para unidades de alto valor y protección a larga distancia de las fuerzas operativas.
- Proporcionar interoperabilidad con fuerzas aliadas.

Con todos estos requisitos, se contrató la construcción de cuatro fragatas, denominando a la serie clase *Álvaro de Bazán*, y a cada una de ellas:

- *Álvaro de Bazán (F-101).*
- *Almirante Juan de Borbón (F-102).*
- *Blas de Lezo (F-103).*
- *Méndez Núñez (F-104).*

En 2005, se autorizó la construcción de una quinta unidad, manteniendo las características de la serie, pero mejoradas tanto a nivel de equipos como de sistemas. Esta fue botada el 4 de noviembre de 2010, la *F-105 Cristóbal Colón*.

Así es la nueva F-100

España dispone de cuatro fragatas F-100 y en febrero de 2006 se habrá botado la quinta. Su sofisticado equipamiento y su capacidad operativa convierten a este buque en la nueva estrella de la Armada

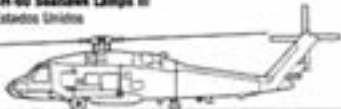
- **Fragata F-100**
España



148,70 m

Manga Máxima	37,50 m
Autonomía a 18 kn	4.500 nm
Desplazamiento	5.800 tn
Velocidad máxima en plena carga	28,5 nudos
Tripulación	21 dotación
	229 fuerzas embarcadas

- **SH-60 Seahawk Lupo III**
Estados Unidos



Helicóptero bimotor, utilizado para la guerra anti-submarina, búsqueda y rescate, carga liviana y operaciones especiales. Es la plataforma aérea de cruceros, destructores y fragatas.

- **Misil de crucero Tomahawk**
Estados Unidos



Misil crucero de largo alcance y velocidad supersónica para atacar objetivos terrestres. Diseñado para volar a altitudes muy bajas haciendo uso de avanzados sistemas de guía, que le permiten también tomar medidas evasivas.



Cañón FMC de 127 mm.
Lanzaderas de misiles 32 GDC Standard SM-2MR
Sistemas de comunicación ESM: Ragulus Mk 9500 ECM: Casella Aldebaran Radar de superficie ORS SPS-47
Lanzaderas verticales de misiles Misiles Tomahawk y Sea Sparrow o Standard SM-2
Control de fuego SPG52 Mk99
Lanzatorpedos Torpedos anti-submarinos Mk48
Radar anti-superficie

11. Tecnología SA-500/01

El Proyecto del Sistema de Combate

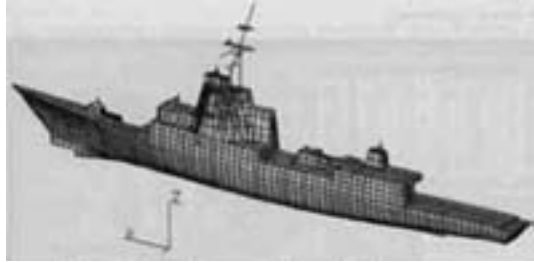
Ha sido desarrollado para cumplir lo requerido por la Armada española en las áreas de guerra antiaérea (AWW), guerra antisubmarina (ASW), guerra de superficie (ASuW), guerra electrónica (EW), navegación y comunicaciones.

¿Qué es la alineación de los Sistemas de Combate?

La alineación es el último paso para la puesta en funcionamiento de todo el complejo proceso que engloba los Sistemas de Combate, asegurando así la

coherencia de la información facilitada por los sensores para que la distorsión entre estos y las armas se encuentren dentro de los límites requeridos.

Este proceso nace ya en las primeras fases de construcción, asegurando que se dota al buque de una rigidez estructural adecuada, para lo que se efectúan las siguientes comprobaciones:



Modelo de los elementos finitos de la fragata *F-100*.

- Un estudio técnico global de las deformaciones del buque mediante un modelo de elementos finitos.
- Cálculos específicos de rigidez, vibraciones y resistencia al choque de los polines y basadas que sustentan los elementos del Sistema de Combate.

Novedades del Sistema de Combate

En el momento de la construcción, la instalación y la alineación del Sistema de Combate, y en particular los componentes del radar SPY-1D, impusieron una serie de requisitos, más allá de los habituales, entre los cuales destacan:

- El radar SPY-1D está formado por cuatro antenas fijas, situadas en las marcaciones de 45° , 135° , 225° y 315° respecto a la línea de crujía, y con un ángulo de inclinación de 15° respecto a la vertical.
- Cada antena está formada por más de 4.000 emisores elementales, con lo que la radiación total de cada una es la suma de las radiaciones de cada elemento. El control de la forma del haz se superpone entre ellas para cubrir todo el horizonte por medio de un *software* específico.

El hecho de que en el sistema Aegis el guiado de misiles pase en la fase final de vuelo desde el radar a los iluminadores, especialmente al de popa por estar más alejado de él, y la necesidad de asegurar la coherencia de la información de los sensores hacen que cobre gran importancia el control de la distorsión relativa de dichos sensores entre sí, derivada de la deformación del buque por flexión, torsión, cargas térmicas, etc., además de que para el proceso de la alineación del sistema de combate influya el balance, la cabezada y el rumbo, siendo estas las tres constantes para ubicar el buque en el espacio.



Escudo Aegis de la fragata F-100. (Foto: www.armada.mde.es).

En qué consiste la alineación del sistema de armas

Básicamente consiste en hacer coincidir los ceros eléctricos y mecánicos, tanto en el plano horizontal como en el vertical, de todos los elementos del sistema de combate, asegurando de esta forma que todos ellos estén enfilados al mismo punto del espacio. Esto sería lo ideal, en todos los sentidos, pero técnicamente es imposible por dos razones:

- Dificultad de realizar un ajuste cero exacto de los síncronos.
- La inclinación de la pista del plano de rodadura de construcción.

Estas razones hacen que haya que determinar un error en orientación y en elevación, así como la demora del máximo punto alto del plano de rodadura que genera errores en elevación.

Cómo se comprueba la alineación de todos los elementos

Existen dos tipos de comprobaciones:

- BENCH MARK, con anteojo sobre marca.
- TRAM BAR, sin anteojo y con barra de calibración telescópica (cada buque posee la suya y no son intercambiables).

La necesidad de alinear la determina la dotación del buque o el personal de apoyo.

Ambas comprobaciones se realizarán según las tareas de mantenimiento establecidas. Una vez efectuadas se deberían anotar en el libro historial del equipo y compararlas para determinar si ha sufrido alguna diferencia con la lectura inmediata anterior. No obstante, en la mayoría de los casos, la misión de la dotación del buque es identificar el elemento que se cree defectuoso.

Objetivo principal

Que todos los elementos del sistema de armas estén enfilados a un mismo punto en el espacio.

Quién realiza las alineaciones del sistema de combate

La comprobación de la inclinación del plano de rodadura y la determinación de los errores en orientación y en elevación se realizarán siempre por el Equipo de Apoyo del Arsenal donde se encuentre la base del buque.

Qué son las líneas y planos de referencia

Las líneas de referencia de orientación cero de todos los elementos de la artillería naval se escogen paralelas a la línea de crujía apuntando a proa. Ya que la superestructura del buque impide ver una longitud apreciable de la línea de crujía, desde la construcción en grada, se instalaron unas *marcas auxiliares*, paralelas a la de crujía, a babor y a estribor, desde donde pueden verse bien todos los elementos, usando esta línea auxiliar como referencia en lugar de la de crujía.

Los motivos más importantes son los siguientes:

- Los ángulos de orientación, marcación, rumbo, velocidad del buque y datos de designación externa están referenciados a la línea de crujía.
- Las líneas de orientación cero son paralelas a la línea de crujía. A partir de esta se escoge un elemento del Sistema de Combate como *elemento* de referencia desde el cual se alinean todos los demás.

Plano de referencia: Se elige arbitrariamente y aproximadamente paralelo a la línea de cubierta, paralelo al cual están maquinadas todas las pistas de rodadura de todos los elementos, para tener la seguridad de que quedan nivelados paralelos entre sí.

El plano de referencia utilizado en las fragatas *F-100* es una placa auxiliar colocada en un compartimento (Auxiliares n.º 3), donde la deformación del casco es mínima, que tiene unas marcas de referencia grabadas en una circunferencia de 360° dividida de 15° en 15° con respecto a crujía.

Cómo se determina la inclinación de la plataforma

Las basadas sobre las que se montan los elementos de artillería se maquilan para que, cuando queden instalados, los planos de sus pistas de rodamiento queden paralelos. Al ser prácticamente imposible conseguir un paralelismo absoluto, se hace necesario un medio para corregirlo.

La inclinación de la pista de rodadura se define como el *punto alto* y es el punto de inclinación máxima existente entre los planos (referencia y elemento) en la demora correspondiente. Siempre está desfasada 90° con la intersección de los dos planos. Se calcula mediante la fórmula:

$$i = I \cos \beta$$

siendo:

i : la inclinación del punto alto.

β : ángulo desde el punto más alto en la demora medida.

Nos sirve para determinar el valor de la inclinación en cualquier demora desde el punto alto.

Existen dos métodos para determinarla de forma numérica:

- Método Cartesiano: que es el usado en la actualidad por el equipo de alineación.
- Método Polar: es el método antiguo, pero también se puede seguir utilizando.

Qué es necesario para la realización de una alineación

Las herramientas y los equipos necesarios para realizar una alineación son las siguientes:

- *Barra Tram*: consiste en una barra telescópica calibrada, que determina la posición del elemento móvil con respecto a la estructura fija. Se utiliza básicamente para determinar la distancia o separación entre dos dados, uno fijo a la estructura móvil y otro fijo a la estructura fija. Se coloca entre los dados hasta hacer coincidir las líneas de referencia de la barra tomando lectura de los diales y *comparándola* con otras anteriores para constatar si existe alguna variación respecto de la lectura anterior. *Cada elemento móvil tiene su Barra Tram propia y su calibre, siendo únicos para cada uno de ellos.*
- *Tram óptico*: es un telescopio con dos líneas negras en la estructura fija y una línea fina en la móvil. Cuando se posiciona entre ambas líneas, el elemento se encuentra en el cero mecánico.
- *Teodolito*: es un instrumento óptico que consiste en un anteojo con dos ejes de giro, de forma que se pueden medir *azimut* (demoras) y *ángulos de elevación*, determinando así el error entre el cero de crujía y el cero del elemento. Actualmente se utiliza la denominada *estación total*.
- *Estación Total*: es exactamente la del *teodolito* pero con mejoras técnicas; todas las medidas son presentadas en pantalla digital. Lleva incorporado un nivel digital y permite registrar y almacenar todos los datos en una memoria PCMCIA.

En ambos casos se emplea una base con tres tornillos reguladores, formando un triángulo equilátero que sirve para nivelarla, incorporando un centrador óptico que sirve para centrar la estación en la vertical del punto donde se quiere hacer la medida.

- *Láser Trak*: es igual que la Estación Total, con la ventaja de que los puntos a medir son sobre prisma reflector láser, consiguiendo más precisión y medidas en vertical al no intervenir el ojo del operador.
- *Clinómetros*: instrumento que consiste en un nivel con burbuja, llevando incorporada una escala graduada en la que se lee la inclinación. Actualmente no se utilizan al tener menor precisión que los electrónicos.
- *Sensores electrónicos de nivel*: nos dan una respuesta eléctrica en *mV* o *mA*, en función de la inclinación. Aplicándola a un equipo de adquisición de datos con el *software* correspondiente, nos presenta la inclinación del plano donde está apoyado. Son calibrados con su propio cable y en su canal de adquisición asignado.
- *Anteojos de alineación*: son dispositivos cuya finalidad es representar la línea de puntería a efectos de alineación. La *línea de puntería* de un elemento de artillería es la que se utiliza como referencia para todas las operaciones de alineación, y puede ser el eje del ánima del cañón,

el eje longitudinal de un lanzatorpedos, el eje de propagación de un radar o el eje vertical del VLS. Por tanto, la cruz filiar del anteojo corresponde con la línea de puntería del elemento.

El anteojo del ánima es del tipo de los que se instalan para comprobar la alineación, disponen de una superficie de montaje que encaja exactamente en la recámara del ánima del cañón; es necesario por ello centrar su línea de puntería, para lo cual se le acopla un opérculo en la boca del cañón y se ajusta el visor al centro del opérculo.

Procedimiento de alineación de elementos fijos y móviles

En el Manual de Alineación del Sistema de Armas DIC 8561-0100-001 se describen los procedimientos para realizar la alineación de los distintos elementos del Sistema de Combate.

Para minimizar la distorsión estructural, originada por la distribución desigual de la temperatura, se debe realizar a flote y pasadas dos horas después de la puesta de sol. El elemento de referencia es el director FCS #1; todos los demás se alinean con respecto a él. Como ya hemos comentado, existen unas marcas auxiliares a babor y estribor, paralelas a la línea de crujía, desde las cuales establecemos el cero en orientación para realizar la comprobación.

Elementos móviles (directores, cañón). Procedimiento

- El teodolito con un clinómetro electrónico se coloca en una de las marcas auxiliares, desde la cual sea visible el elemento a comprobar.
- Se instala otro clinómetro en el elemento, lo más aproximado a la dirección de crujía y en el mismo sentido.
- Con el equipo de adquisición de datos se nivela el teodolito al elemento de referencia. Con el centrador óptico se coloca exactamente el punto de la marca.
- Se colima el teodolito a una segunda marca del mismo costado estableciendo el cero en orientación.
- Centrando el teodolito al elemento y el elemento al teodolito se toman lecturas de orientación y elevación, repitiendo esta operación seis veces.
- Se realiza una interpolación de todos los datos obtenidos de las seis lecturas del elemento y del teodolito.

La diferencia angular entre ambos es el error existente de alineación de orientación y de elevación.

Elementos fijos: (radar SPY, VLS). Procedimiento

- No tienen ajustes mecánicos, el requerimiento es determinar la posición real con respecto a la línea de crujía y el plano horizontal, ya que forman parte de la estructura del buque.
- La perpendicularidad de los cuatro paneles de antena situados respecto a la línea de crujía en las demoras de 45° , 135° , 225° y 315° y un ángulo de inclinación de 15° respecto a la vertical.
- Se determina el error en azimuth y de elevación de cada uno de los paneles de antena con respecto a estas referencias angulares.
- Son necesarios dos teodolitos para su verificación. Uno situado en la cubierta superior con pentaprisma, permitiendo lecturas verticales y clinómetro para su nivelación, y otro situado sobre una marca auxiliar para transferir el cero de orientación al de la cubierta superior.

Para el VLS, se comprueba la verticalidad de los módulos y su azimuth. Son necesarios dos teodolitos, uno sobre la marca auxiliar y otro en la línea de referencia del módulo.



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

Conclusiones

Tal y como se ha descrito con detalle a lo largo de todo este artículo, el que todo los elementos del Sistema de Combate de armas de un buque apunten a la vez a un mismo punto del espacio, no es un proceso sencillo, demostrando una vez más que los técnicos de la Armada española somos perfectamente capaces de realizar tareas arduas de ingeniería.

Para finalizar tomo prestada una cita: «Cada obstáculo en tu camino... será un estímulo para el éxito».



BIBLIOGRAFÍA

Manual de Alineación del Sistema de Combate, DIC 8561-0100-001.
Curso del Equipo de Alineación del Sistema de Combate.
Página *web* Ministerio de Defensa, Armada Española.
Asociación Milicia Naval Universitaria.
Revista Naval.

GESTIÓN EFICIENTE DEL RECURSO FINANCIERO ANTE EL CIERRE DEL EJERCICIO PRESUPUESTARIO

Juan Luis ZÁRATE FERNÁNDEZ-CID



Introducción



INTENTO en estas líneas hacer un recorrido sobre una problemática que preocupa, sobre todo a finales del ejercicio presupuestario, al administrador del recurso financiero tanto en la Armada como en el resto de entidades y organizaciones que gestionan este recurso. Se trata de arrojar luz sobre el régimen jurídico aplicable en la actualidad al principio de «anualidad presupuestaria» o «especialidad temporal», así como a los requisitos y medios de reacción existentes en la legislación para hacerlo cumplir. Dicho principio de la hacienda clásica se

basa en que con cargo a los créditos de un ejercicio presupuestario tan solo pueden imputarse gastos enteramente realizados o culminados en él (esto es, aquellos que han alcanzado jurídica y contablemente la fase de reconocimiento de la obligación en esa anualidad). De no ser así, los créditos resultan anulados y los proyectos de gasto que no fueron completados debidamente resultan cancelados, sin perjuicio de su posible reactivación tanto jurídica como contable, eso sí, ya en futuros ejercicios como de si un nuevo gasto o necesidad pública se tratase.

El problema reviste un interés capital cuando de esa fallida culminación del proceso de gasto ha surgido algún derecho de cobro a favor de un tercero. Y es que, aunque el sentido común nos invite a pensar lo contrario, incluso en estos casos, para que el pago no se frustre, el órgano gestor del gasto debe cumplir con ciertos trámites y requisitos previos más o menos rigurosos. Por ello, dejando al margen los supuestos menos relevantes, es decir, aquellos en

los que el potencial acreedor del Tesoro no ha realizado prestación alguna que justifique que su derecho de cobro deba trasladarse a ejercicios siguientes, la pregunta a la que trataré de dar respuesta es: ¿qué tratamiento dar a las obligaciones nacidas, y total o parcialmente completadas a 31 de diciembre, aunque carentes de acto administrativo y/o contable de reconocimiento en el año natural?

Ejemplos se pueden citar varios: empresas que realizan su prestación de conformidad pero no expiden factura a su debido tiempo, o bien dicha factura se extravía o queda retenida por el órgano gestor por haberse iniciado expediente por incumplimiento o cualquier otra circunstancia. Pero quizá el supuesto más frecuente en el día a día de la gestión sean las facturas y demás justificantes de gasto que son remitidas con retraso por las empresas o por las habilitaciones dependientes del centro gestor una vez sobrepasado el ejercicio presupuestario, o simplemente una vez rebasado el calendario de mecanización de documentos contables que contienen la fase de reconocimiento de la obligación.

Supongamos que un contratista ha cumplido con su obligación de ejecutar una obra o un servicio a plena satisfacción del órgano de contratación con carácter previo al fin de ejercicio, incluso llegando la Administración a levantar acta o certificado de recepción, pongamos a fecha 29 de diciembre. Por el camino, la orden ministerial de Hacienda reguladora de las operaciones de cierre del ejercicio habrá fijado un calendario de fiscalizaciones y contabilización de documentos contables que hará imposible que a tan tardía fecha (29 o 30 de diciembre) se pueda instrumentar formalmente un reconocimiento de obligación en toda regla. No resultaría extraño pues, que los órganos de gestión económica y de control no tuvieran tiempo material para producir y fiscalizar el acto de reconocimiento de la obligación y su consiguiente registro en el sistema de información contable. Pues bien, resultaría disparatado en estos casos que un mero problema contable haga que el crédito certificado como adecuado, suficiente, y debidamente comprometido sufra los rigores de su «anulación de pleno derecho» por no haber quedado aquel contraído más que de modo implícito o virtual. ¿Cómo pagar pues al contratista si se ha anulado el crédito que figuraba retenido?, ¿trasvasando la factura al ejercicio siguiente para abonarla con cargo a los créditos de este? Parece lógico que se intente seguir este camino pero, ¿no se vulneraría así el dogma de la anualidad presupuestaria?, ¿está ello permitido?, ¿con cargo a qué ejercicio se contabiliza la operación si finalmente llega a buen puerto?

Lo cierto es que en nuestro último ejemplo el contratista se ha convertido en un legítimo acreedor del Tesoro con derecho a cobrar, y así lo ratificaría cualquier juez, bien condenando a la Administración por su enriquecimiento injusto (acción de responsabilidad patrimonial extracontractual) o bien por incumplimiento unilateral del contrato (responsabilidad contractual). Ciertamente «el principio de que a cada presupuesto deben imputarse obligaciones

con vencimiento en el ejercicio de su vigencia no puede ser tan rígido que impida a los acreedores públicos el cobro de sus créditos» (1).

Reglas de temporalidad y anulación de créditos

Desde la vieja Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública, de 1 de julio de 1911 (en adelante LACHP) hasta la vigente Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (en adelante LGP 47/2003), se ha venido manteniendo inalterable el principio de la hacienda clásica conocido como «anualidad presupuestaria» o «especialidad temporal» (con independencia de la duración anual o bianual del periodo de vigencia del presupuesto aprobado (2) o de la posibilidad o no de reconocer obligaciones hasta fin de enero siguiente al de terminación del ejercicio) (3), según el cual y siguiendo el tenor literal del artículo 49.1 de la última ley citada «Con cargo a los créditos del estado de gastos de cada presupuesto solo podrán contraerse obligaciones derivadas de adquisiciones, obras, servicios y demás prestaciones o gastos en general que se realicen en el propio ejercicio presupuestario». Llamemos a esta, la «regla de la imputación al presupuesto del ejercicio en el que se generaron las obligaciones».

Consecuente con lo anterior, el legislador ha venido proclamando de manera homogénea que la consecuencia ante el incumplimiento de esa regla no puede ser otra (eso sí, con heterogéneas excepciones a las que ahora me referiré) que la «anulación de pleno derecho de los créditos para gastos que en el último día del ejercicio presupuestario no estén afectados al cumplimiento de obligaciones ya reconocidas» (artículo 49.2 LGP 47/2003), o como decía el artículo 62 de la LGP 11/1977 (en adelante LGP 11/1977), que no estén en dicha situación en «el último día de la ampliación del ejercicio presupuestario» (se refería al mes de enero del año siguiente). Llamemos a esta la «regla de la nulidad del crédito».

Pues bien, ambas reglas, tanto la de la imputación como la de la nulidad, han venido teniendo, como decía, heterogéneas excepciones desde la LACHP de 1911 hasta nuestros días.

(1) PASCUAL GARCÍA, J.: *Régimen jurídico del gasto público*, BOE. Madrid 2005, p. 230.

(2) A partir de la Ley 49/1974, de 19 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1975, estos pasan a tener una duración anual en vez de bianual.

(3) Tanto la LGP 11/1977 posteriormente el RDL TRLGP 1091/1988 en su redacción dada por la Ley 66/1997, de 30 de diciembre permitieron la posibilidad de reconocer obligaciones hasta fin de mes de enero siguiente al ejercicio presupuestario, tan solo un año después de que la Ley 11/1996, de 27 de diciembre, de Medidas de Disciplina Presupuestaria, lo prohibiese con su silencio sobre el particular.

Excepciones a la regla de la imputación al presupuesto del ejercicio en el que se generaron las obligaciones (principio clásico de anualidad)

- *Atrasos a favor del personal que reciba sus retribuciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.* Se trata de la excepción más antigua. Estos gastos se pueden imputar sin necesidad de mayores trámites al ejercicio siguiente aunque las cantidades por atrasos se correspondan a servicios prestados por el personal durante ejercicios ya cerrados. Contemplada en el artículo 34.2 de la LGP 47/2003, tiene su antecedente más inmediato en el artículo 63.2 a) de la LGP 11/1977, aunque sorprende que en este texto legal no se englobase, como después hizo el RDL Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria 1091/1988 (en adelante TRLGP 1091/1988), a cualquier categoría de personal, sino tan solo a «funcionarios de carrera».
- *Obligaciones que tengan su origen en resoluciones judiciales.* Esta excepción continúa vigente en el apartado 2 del artículo 34 de la LGP 47/2003. Su excepcionalidad parece lógica siendo sin duda introducida en la Ley para «legalizar» la realidad de la gestión diaria de los pagos derivados de sentencias firmes que llevaban aparejados pagos por prestaciones o servicios correspondientes a ejercicios cerrados. Fue introducida por vez primera en nuestro derecho positivo por el artículo 63.2 del TRLGP 1091/1988 en su redacción dada por la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.
- *Obligaciones generadas en ejercicios anteriores como consecuencia de compromisos de gasto adquiridos, de conformidad con el ordenamiento, para los que hubiera crédito disponible en el ejercicio de procedencia.* (Artículo 34.3 LGP 47/2003). Estamos ante una excepción cuyo antecedente hay que buscarlo en el ya derogado artículo 63, 2 del TRLGP 1091/1988 en su redacción originaria («las derivadas de compromisos de gasto debidamente adquiridos en ejercicios anteriores») (por cierto, sin mayores requisitos de procedimiento, actividad probatoria, ni autorizaciones especiales), así como en la nueva redacción dada al artículo 63.2 citado por la Ley 11/1996 de 27 de diciembre sobre medidas de disciplina presupuestaria. En esta última versión, igualmente hoy derogada, se disponía que «El Ministro de Economía y Hacienda podrá determinar, a iniciativa del Departamento ministerial correspondiente, la imputación a créditos del ejercicio corriente de obligaciones generadas en ejercicios anteriores, como consecuencia de compromisos de gastos adquiridos, de conformidad con el ordenamiento, para los que hubiera crédito disponible en el ejercicio de procedencia».

»En este último caso, la petición del Departamento ministerial irá acompañada del oportuno informe en el que se hará constar, en cualquier caso, las causas por las que no se procedió a la imputación a presupuesto en el ejercicio de procedencia.»

Para aclarar las dudas que planteaban los pormenores del procedimiento esbozado en ese apartado, se dictó el Real Decreto 612/1997, de 25 de abril, de desarrollo del artículo 63 del TRLGP 1091/1988 (nuevo artículo 34 en la LGP 47/2003), en su redacción dada por la Ley 11/1996, de 27 de diciembre, de medidas de disciplina presupuestaria.

Pero volviendo al texto hoy vigente (artículo 34.3 LGP 47/2003), apreciamos una modificación sustancial tanto en el procedimiento como en la autoridad que debe dar luz verde a la imputación. En efecto, ya no es precisa la «determinación por parte del Ministro de Hacienda acerca de cuáles son los créditos cuya imputación se autoriza». Tal y como proclama el citado apartado 3 del artículo 34:

«Los titulares de los departamentos ministeriales podrán autorizar, previo informe favorable de la Dirección General de Presupuestos, la imputación a los créditos del ejercicio corriente de obligaciones generadas en ejercicios anteriores como consecuencia de compromisos de gasto adquiridos, de conformidad con el ordenamiento, para los que hubiera crédito disponible en el ejercicio de procedencia. La decisión del departamento ministerial dejará constancia, en cualquier caso, de las causas por las que no se procedió a la imputación a presupuesto en el ejercicio en que se generó la obligación.

Una vez autorizada la imputación se remitirá copia a la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, para su toma de razón.

En el caso de obligaciones de ejercicios anteriores que fuera necesario imputar a presupuesto y no se hallen comprendidas en los supuestos previstos en los apartados anteriores, la imputación requerirá norma con rango de ley que la autorice.»

De la lectura del procedimiento descrito se adivina fácilmente su complejidad principalmente por la intervención de diversos órganos de distintos ministerios, lo cual provoca la ralentización de un proceso que debiera ser más ágil, máxime cuando están en juego los derechos de cobro de un proveedor o contratista al que debe presumirse su buena fe al realizar la prestación correspondiente.

Para supuestos en que la Administración no haya actuado con arreglo a derecho sino que haya concertado prestaciones de forma irregular o precipitada, por ejemplo sin cobertura financiera previa, o mediante la llamada «vía de hecho», es decir, sin respetar en absoluto el procedimiento, se haría preciso el concurso del Parlamento para «convalidar» dicha imputación por medio de

una ley formal, sin perjuicio de las posibles responsabilidades penales y administrativas aparejadas a dicha conducta. Por ello, parece comprensible que de forma ininterrumpida desde la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2007 hasta la vigente en la actualidad, el legislador, consciente de la complejidad del proceso de convalidación que acabo de describir, haya venido a dejar en suspenso nada menos que durante siete anualidades consecutivas la aplicación práctica tanto del apartado 3.º del artículo 34 de la LGP 47/2003 arriba transcrito, como, entiendo, del Real Decreto 612/1997, de 25 de abril de desarrollo de la LGP en este punto concreto. En efecto, el artículo 14 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2013 en claro tono de «amnistía» contra los rigores procedimentales del artículo 34.3 de la LGP 47/2003, reitera por séptimo presupuesto consecutivo desde 2006, lo siguiente:

«Artículo 14. Imputaciones de crédito.

Con vigencia exclusiva para el año 2013, podrán aplicarse a créditos del ejercicio corriente obligaciones contraídas en ejercicios anteriores, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para las que se anulara crédito en el ejercicio de procedencia sin que sea de aplicación el procedimiento de imputación establecido en el artículo 34.3 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Asimismo, podrán atenderse con cargo a créditos del presente presupuesto obligaciones pendientes de ejercicios anteriores, en los casos en que figure dotado un crédito específico destinado a dar cobertura a dichas obligaciones, con independencia de la existencia de saldo de crédito anulado en el ejercicio de procedencia.»

Pese a que la interpretación gramatical del artículo anterior nos invite a pensar en la dispensa absoluta de todo procedimiento, en mi opinión, para imputar gastos de un ejercicio al siguiente (en este caso de 2012 a 2013), parece que al menos debieran completarse los siguientes trámites o requisitos mínimos. En primer lugar habría que dejar constancia de la ausencia de prescripción (4), tras lo cual las correspondientes propuestas de pago para hacer efectivas dichas obligaciones deberían venir acompañadas, además de por de la factura o justificante original, de los siguientes documentos:

- Resolución del órgano económico administrativo competente que declare que los gastos derivados de las prestaciones realizadas por el

(4) Según el artículo 25 de la norma de ref. a) el plazo de reclamación con que cuentan los interesados para ejercer su derecho al reconocimiento de la obligación o al pago de las facturas pendientes, es de cuatro años, salvo ley especial que contemple otro distinto.

- tercero se corresponden con obligaciones que quedaron válidamente contraídas en su día.
- La documentación preceptiva según la legislación contractual, presupuestaria y de control interno que ponga de manifiesto la adecuación del gasto al ordenamiento jurídico y la recepción de conformidad del servicio prestado.
 - Certificación de la Oficina de Contabilidad acerca de la existencia en su momento de crédito presupuestario reservado para los expedientes de gasto en cuestión, y de si dicho crédito fue o no anulado.

Por lo que se refiere a la contabilización de la operación, la regla 52 de la Instrucción de operatoria contable a seguir en la ejecución del gasto del Estado, aprobada por Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 1 de febrero de 1996, según la redacción dada recientemente por la Orden HAP/2326/2012, de 29 de octubre, regula las medidas a adoptar cuando no se hubiera efectuado dentro de un ejercicio la imputación. De forma resumida se describen tres mecanismos alternativos para que la operación se refleje de forma «retroactiva» por la oficina de contabilidad en la contabilidad económico-patrimonial en el ejercicio de procedencia como «acreedores por operaciones pendientes a de aplicar a presupuesto», quedando posteriormente saldada dicha cuenta cuando ya con cargo al ejercicio siguiente o siguientes se contabilicen los documentos ADOK u OK y se registre simultáneamente dicha operación en la contabilidad presupuestaria y patrimonial del ejercicio.

La iniciativa para poner en marcha los mecanismos de imputación contable citados la tienen bien los centros gestores (mediante la simple comunicación a la Oficina de Contabilidad, en nuestro caso la Dirección General de Asuntos Económicos, o mediante la remisión a la misma de los documentos OK o ADOK pendientes, antes del 15 de febrero), bien los interventores, cuando en aplicación de las actuaciones previstas en el nuevo artículo 159.1 g) de la LGP 47/2003 estos detectan en su informe de control financiero permanente obligaciones de ejercicios cerrados carentes de imputación, y así se lo hagan saber a la Oficina de Contabilidad.

Excepciones a la regla de la anulación del crédito

Existen ciertas excepciones enraizadas en la tradición legislativa de nuestra Hacienda pública que habilitan para que, en ciertos supuestos muy tasados y justificados, una parte de los créditos del ejercicio, en vez de ser anulados de pleno derecho, puedan ser trasladados al ejercicio siguiente. Se trata de una de las llamadas «modificaciones presupuestarias», las «incorporaciones de remanentes de crédito».

Tradicionalmente nuestras leyes generales presupuestarias han permitido la incorporación de remanentes sin grandes dificultades cuando estos correspondían a créditos comprometidos antes del último mes del ejercicio (fase D alcanzada, equivalente a la adjudicación de un contrato), y en cualquier caso cuando dichos créditos estaban destinados a operaciones de capital, es decir, a gastos en inversiones (5).

Sin embargo, la entrada en vigor de la LGP 47/2003 ha limitado drásticamente (artículo 58) los supuestos en que los remanentes de crédito llamemos «de procedencia ordinaria» (es decir los no provenientes de concesión de créditos extraordinarios, suplementarios, o generados por ingresos) pueden traspasarse al ejercicio siguiente. Prácticamente resulta imposible fuera de esos casos tan tasados. Será necesaria una norma con rango de ley para que se autorice su incorporación puntual, no pudiendo por lo demás ser «financiados más que con baja en el Fondo de Contingencia conforme a lo previsto en el artículo 50 de la Ley o con baja en otros créditos de operaciones no financieras».

Reflexiones finales: posibles soluciones para evitar la anulación de saldos asociados a obligaciones contraídas ante los rigores del cierre del ejercicio. Retos para el buen gestor

Por lo analizado hasta ahora resulta fácil colegir que el incremento de la disciplina presupuestaria ha dejado en la práctica sin margen de maniobra al gestor para poder mantener «vivos» sus créditos a final de ejercicio. Aunque los tenga comprometidos, es decir, adjudicados y formalizados mediante un contrato administrativo, verá irremediablemente cómo se declaran nulos de pleno derecho y sin posibilidad de ser incorporados cuando el procedimiento de gasto no alcanza a completar al 100 por 100 la fase de reconocimiento de la obligación antes de cerrarse el ejercicio, incluso habiéndose facturado los servicios prestados. Estamos ante una situación absolutamente novedosa que se empieza a dar a partir de 2003 y cuyo exceso de rigor ha obligado al gestor a explorar nuevas ingeniosas y estratégicas vías para salir airoso en la liquidación de los fondos puestos a su disposición.

Téngase en cuenta, además, que es una práctica muy extendida en la Administración el distribuir crédito sobrante mediante documentos RC en

(5) Los artículos 62 LGP 11/1977 de 4 de enero y 73 del RDL LGP 1091/1988 de 23 septiembre así lo permitían. Incluso antes de 1977 no era infrecuente encontrarse con excepciones como esta. Así la Ley 49/1974 de 19 diciembre de PGE para 1975 autorizaba la incorporación de remanentes de créditos de operaciones de capital de inversiones a que se refería la Ley 32/1971, de 21 de julio, sobre dotaciones presupuestarias para la Defensa Nacional, incluidos los figurados en el capítulo segundo, destinados a adquisición de repuestos, reparaciones y entretenimiento del material.

fechas demasiado avanzadas del ejercicio, por lo que el problema de no llegar a tiempo con la obligación ya reconocida en diciembre se le agrava aún más al gestor. Entiendo que erradicar esta práctica de nuestra Administración (distribución tardía e inesperada de crédito provocando su gestión precipitada) ayudaría a mejorar la disciplina presupuestaria. No solo eso, al mismo tiempo serviría como ejercicio de pedagogía hacia los centros descentralizados, desconcentrados o delegados de gasto acerca del modelo adecuado de «buena gestión». En suma, el reto es sustituir la improvisación y la gestión precipitada del crédito por un planeamiento y gestión pausada de los expedientes de gasto, al parecer ello más propio de una Administración que está obligada a ser cada día más eficiente y a trabajar en escenarios plurianuales de estabilidad presupuestaria con objetivos e indicadores muy bien definidos.

Por si fuera poco, las órdenes ministeriales de Hacienda que regulan anualmente el cierre del ejercicio vienen siendo cada vez más rígidas con el calendario de mecanización de los documentos contables OK, habiéndose obligado por vez primera al gestor en la orden de cierre de 2012 (6) a presentar los expedientes con bastante antelación en la intervención (fiscalización del reconocimiento hasta el 19 de diciembre) para que esta fiscalice la correcta aprobación, compromiso y reconocimiento de la obligación.

Con los anteriores ingredientes, y desaparecida años atrás la posibilidad de prorrogar el reconocimiento de obligaciones durante todo el mes de enero del siguiente ejercicio, lo cierto es que el gestor se ha visto abocado a tener que satisfacer una gran parte de las prestaciones de los meses de noviembre y diciembre mediante el sistema de «pagos a justificar», algo que desde luego no está concebido en su normativa reguladora como un mecanismo ordinario de pago para satisfacer la práctica totalidad de obligaciones del último trimestre del ejercicio. Antes bien, se trata de un mecanismo excepcional sólo utilizable «cuando, excepcionalmente, no pueda aportarse la documentación justificativa de las obligaciones en el momento del reconocimiento de la obligación» (artículo 79 de la LGP 47/2003). El uso desmedido de esta figura en la práctica, en detrimento del pago en firme, ha provocado que la Armada, con gran acierto, haya intentado restringir su uso. Así el Plan de Administración del Recurso Financiero de la Armada para 2012 (7) estableció como indicador de buena gestión que los créditos librados mediante pagos a justificar en el último trimestre no superasen el 25 por 100 del crédito total anual. Ello, no obstante la compleja situación descrita, debiera llevarnos a plantear seriamente la modificación de la LGP 47/2003, bien para redefinir la figura del pago a justificar y adaptarla a la realidad de la gestión diaria (pudiera recuperarse el

(6) Orden HAP/2326/2012, de 29 de octubre.

(7) Apartado 7.1 del Plan de Administración del Recurso Financiero en la Armada. DAE, 9 octubre 2012.

tradicional apartado tiempo atrás derogado que autorizaba dichos pagos «cuando por razones de oportunidad u otras debidamente ponderadas se considere necesario para agilizar la gestión de los créditos», bien para volver a restablecer como fecha de cierre de reconocimiento de obligaciones el 15 o el 31 de enero del ejercicio siguiente. Razones, como creo haber demostrado, no faltan.



SUN TZU Y LAS OPERACIONES COIN

Manuel TRUJILLO ALCARAZ



Miguel Alejandro ROMERO JODÁR



*Nuestro agradecimiento al comandante
de Infantería de Marina Samuel Morales.*

Introducción



N el presente artículo lo que se pretende es abrir un pequeño debate acerca de la relación de las enseñanzas de los clásicos ante la amenaza de la insurgencia, con la intención de que sea un posible punto de partida para crear unas tácticas efectivas a la hora de hacerle frente.

La insurgencia no es ni mucho menos un fenómeno novedoso, es una amenaza que ha surgido a lo largo de la historia en distintos conflictos. Los insurgentes son miembros de la población, y de ella depende su fortaleza: *Insurgents are therefore a product of an environment and a population, and to be successful their modus operandi has to be continuously sympathetic to their surroundings* (1).

Por tanto, en las zonas de operaciones donde la insurgencia está presente, el factor población no puede ser considerado como un obstáculo o darle un tratamiento meramente descriptivo (2), sino que hay

(1) *RAND Counterinsurgency study*, vol 5. «Rethinking counter insurgency».

(2) OR7-018 INTE (Integración Terreno Enemigo y otros factores), cap. 2. «Evaluación del Espacio de Batalla».



El arte de la guerra en bambú.

que entenderla, conocer sus motivaciones, descubrir cuáles son sus temores, aprender su estructura social y saber cómo se relacionan. Solo de esta forma se conseguirá atraer a la población según nuestros intereses y evitar que colaboren con la insurgencia.

Si las actividades de contrainsurgencia se limitasen únicamente a combatir a los insurgentes, las unidades se dedicarían a actividades de contra guerrilla, lo cual causaría «una actitud claramente reactiva que provocaría que se regenerara» (3). Para llegar a un conocimiento profundo de la población, y por extensión de la

insurgencia, es necesario que ante estas nuevas amenazas se siga el criterio *Intelligence drives operations* (4). Si se logra implementar esta máxima, con las connotaciones que esto implica, las actividades contrainsurgentes pueden elevar su nivel de eficacia. A pesar de que en la actualidad se han desarrollado métodos para monitorizar y comprender a la población, que permitan evitar daños innecesarios para las tropas, como el ASCOPE 3D (5) (*Areas, Structures, Capabilities, Organizations, People, Events*), no es desdeñable la aplicación de los clásicos en los actuales escenarios, es decir, ¿se pueden aplicar las enseñanzas de Sun Tzu sobre el terreno físico a los procedimientos que se pueden aplicar sobre la población, entendiendo que esta se ha convertido en el factor clave para ganar el terreno en las operaciones actuales?

(3) VILLALONGA SÁNCHEZ, Gabriel: «El Proceso INTE/IPB en la lucha contra la Insurgencia». *Revista Ejército*, núm. 855, junio 2012.

(4) AJP 3.4.4 COIN. Cap 3. Part II. Section VI (*Attributes in counterinsurgency*).

(5) GTA 41-01-004. *Joint Civil Affairs Operations and Joint Civil-Military Operations Planning Guide*.

Sun Tzu (6)

En el capítulo 11 de su obra *El arte de la guerra*, titulado «Las nueve clases de terreno», nos habla de cómo actuar en función del tipo de terreno en el que estemos. No hay que olvidar que la obra de Sun Tzu guarda aún hoy día varias dudas con respecto a su extensión y a las partes que la componen; no en vano se recopiló hace unos 3.000 años y fue escrita en tablillas de bambú, aunque lo más aceptado es que es un libro que se compone de 13 capítulos.

Si hacemos un paralelismo entre los terrenos físicos de los que habla Sun Tzu y las formas de comportamiento de las poblaciones en la *zona de operaciones*, podemos implementar las enseñanzas de Sun Tzu para ganarnos el favor de aquellas. Dice Sun Tzu: «Existen el terreno disperso, terreno ligero, terreno de enfrentamiento, terreno de conexión, terreno de intersección, terreno difícil, terreno inconveniente, terreno cercado y terreno mortal».

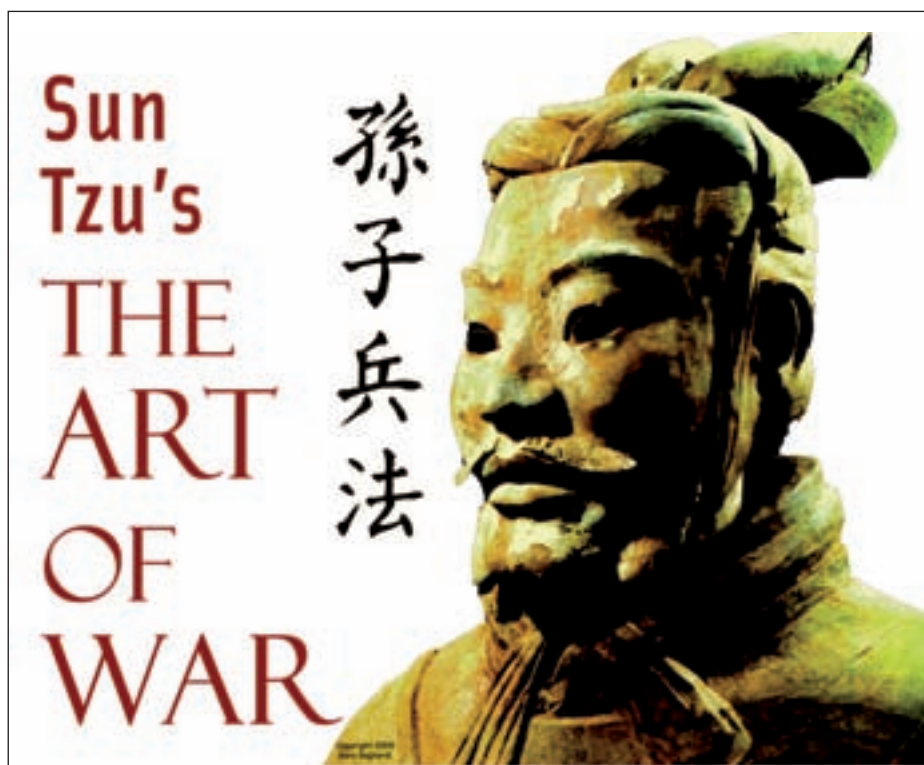
Cuando los señores feudales luchan por un terreno determinado, se llama disperso. No entables batalla en terreno disperso

Podemos asimilar el terreno disperso a los territorios o bolsas poblacionales donde hay representantes de distintas etnias, en número suficiente cada una como para que ninguna de las partes tenga un control efectivo. Ejemplos actuales pueden ser el territorio afgano, libanés e iraquí, donde esta situación se da. Entonces, ¿por qué empeñarnos en controlar nosotros esas zonas?, ¿por qué no seguir las enseñanzas de Sun Tzu y dedicar nuestros esfuerzos a que ninguna de las partes gane demasiada influencia en ese territorio/población, a través de acciones puntuales a favor de quien nos interese en cada momento?

Cuando penetro en un terreno ajeno, pero no lo hago en profundidad, se denomina terreno ligero. No te detengas en terreno ligero

El terreno ligero es posible que hoy día lo podamos equiparar a los núcleos de población que son étnicamente homogéneos y nuestra presencia no es suficientemente disuasoria. Un compañero desplegado en Afganistán me contaba: «había un pueblo en el que ya sabíamos antes de ir que tendríamos problemas», ¿no sería más prudente y lógico evitar esa población si el único objetivo de ir es «hacer presencia»?

(6) General que vivió en el estado de Wu (China) en el siglo VI a. de C.



El arte de la guerra.

Si cuando conquisto un terreno me resulta ventajoso, pero si lo conquista el adversario resulta ventajoso para él, recibe el nombre de terreno de enfrentamiento. No ataques en terreno de enfrentamiento

Este tipo de terreno es fácilmente identificable hoy día con las minorías étnicas-religiosas (nuristaníes de Afganistán, por ejemplo). Evitemos pues, siguiendo las enseñanzas de Sun Tzu, intentar atraer a esa minoría hacia nuestros intereses. Si realizamos esfuerzos conscientes y premeditados sobre esa población, ¿no aumentamos las posibilidades de ponerlos en nuestra contra? Al fin y al cabo no dejamos de ser extranjeros en su territorio aunque actuemos «bajo el paraguas de...». ¿No sería más provechoso para nosotros tener canales de comunicación con estas comunidades y actuar cuando nos lo soliciten? Supongamos una población étnicamente homogénea de nuristaníes en Afganistán, y que organizamos un convoy de 40 vehículos mecanizados

para ir a repartir 200 mantas con vistas al invierno que se aproxima, y de esta forma ganarnos «su favor». Supongamos que los insurgentes, que vamos a suponer pastunes, nos empiezan a disparar desde una cota a 500 m, y que una de sus balas perdidas o un rebote en uno de nuestros vehículos mata a un niño de cinco años o a un «anciano venerable» de 70 años: ¿van los nuristaníes a pensar que la culpa es de sus vecinos pastunes-talibanes o por el contrario pensarán que el tiroteo se ha producido a causa de nuestra presencia? O peor aún, imaginen que con el caos que suele seguir a un tiroteo uno de nuestros conductores atropella a uno de los habitantes de la población y con la tensión de la situación ni siquiera nos damos cuenta, ¿pensará la familia del nuristaní el día del entierro que la culpa es de los insurgentes?

El terreno al que puedo llegar fácilmente, pero el enemigo también, recibe el nombre de terreno de conexión. No cruces terreno de conexión

Este tipo de terreno es asimilable a las etnias o grupos de población que, si bien no son los dominantes, tienen un peso específico en la zona, son expertos en formar alianzas con las distintas partes incluyéndonos a nosotros. Al fin y al cabo su supervivencia a lo largo de la historia se ha basado en saber elegir a sus aliados y en qué momento cambiarlos.

Otro ejemplo práctico sería el de los tayikos que prestan servicios de seguridad privada en la construcción de infraestructuras. ¿Quién puede asegurar que un grupo de estos hombres armados no va a actuar en nuestra contra?, ¿acaso tayikos y pastunes no han sido aliados en ocasiones anteriores? Entonces, si aplicamos las enseñanzas de Sun Tzu, ¿no deberíamos restringir nuestra colaboración con esos grupos étnicos que son susceptibles de cambiar de bando?, ¿por qué no establecer procedimientos para que nos informen de cuáles van a ser sus movimientos originados por la prestación de su servicio de seguridad? En definitiva, lo mismo que monitorizamos a las poblaciones contrarias a nuestra presencia, hagamos lo mismo con los que son neutrales o incluso aliados.

El terreno en el que confluyen tres territorios feudales, y en el que el primero que lo conquiste conseguirá todo cuanto hay bajo el cielo, es el terreno de intersección. Únete a tus aliados en terreno de intersección

Este tipo de terreno sería el que corresponde a las grandes ciudades, capitales provinciales, etc. Aquí, y solo aquí, es donde deberíamos colaborar con todos los actores, ya que al fin y al cabo la repercusión de nuestras acciones siempre será mayor que en las zonas rurales, sin olvidar nunca que el hecho de «conquistar» las ciudades no nos garantiza la «conquista» del país.

Si penetro profundamente en territorio enemigo, y dejo tras de mí multitud de villas y ciudades amuralladas, ese terreno es difícil. En terreno difícil, devasta

Este terreno se puede asimilar a las poblaciones que en teoría son contrarias a nuestra presencia. Siguiendo las enseñanzas de Sun Tzu es aquí donde más debemos volcarnos en nuestras actividades humanitarias y de reconstrucción, y es aquí donde no hay que dejar dudas acerca de nuestras intenciones.

Si me muevo a través de las montañas, de bosques y pantanos, es decir, por un camino difícil de transitar, a esto se le llama terreno inconveniente. En terreno inconveniente, sigue marchando

Con los grupos y etnias que se observe una relación difícil, llena de gestos contradictorios, no debemos dar más allá de lo que recibimos.

Un día hablando con un oficial de caballería, que había desplegado en Irak, recuerdo que me contaba: «sabíamos perfectamente cada vez que entrábamos en un pueblo si ese día íbamos a tener tiros o no, cuando conforme a nuestro avance las puertas y ventanas se cerraban y las madres corrían a coger a sus hijos, que estaban jugando en la calle, y los metían en las casas; yo ordenaba cargar».

Si acostumbramos a esa población o grupo étnico a que si nos atacan no van a recibir nada de nosotros y sin embargo cuando no intentan matarnos les podemos proporcionar seguridad, elementos materiales o víveres, quizá consigamos ser aceptados y finalmente atraigamos a esa población hacia nuestros intereses.

Si el camino por el que entro y salgo es angosto; si el camino por el que persigo al enemigo y por el que retrocedo es tortuoso; si en ese terreno unos pocos de sus hombres pueden vencer a mis numerosos tropas, recibe el nombre de terreno cercado. En terreno cercado, planifica estrategias

Se puede asimilar este terreno a las comunidades que se forman en torno a un interés o a una persona, es decir, los consejos de ancianos, los imanes/mulás, etc. Para ganar en ese terreno, para atraer a esos notables que pueden facilitarnos o impedirnos el acceso a la población en general, debemos estudiar procedimientos que vayan más allá del mero reparto de ayuda. Hay que tratarlos de igual a igual, hay que implicarlos en la solución del conflicto, y conseguir esto requiere de algo más que acciones sencillas y visibles.

Si en ese terreno he de ser rápido para sobrevivir, y si no lo soy, estaré perdido, es un terreno mortal. En terreno mortal, presenta batalla

Esta última cita, *a priori*, parece difícil de transponer a una actitud humana o a una manera de entender los comportamientos y cómo actuar en consecuencia.

Sun Tzu nos indica cómo comportarnos ante una etnia, o una población que cambie de parecer respecto a nosotros, es decir, si no detectamos a tiempo un cambio de actitud «estaré perdido», si no interpretamos bien ese cambio, ya sea a favor o en contra, y no hacemos nada para reforzar o mitigar ese cambio, es decir, no «presentamos batalla», sufriremos las consecuencias.

No sería la primera vez que por no saber interpretar los signos, no estar atentos a los indicios, no prestar atención a la población en definitiva, sufrimos daños innecesarios.



Sun Tzu.

Conclusiones

Como principal conclusión podemos decir que sí, nosotros pensamos que la relación inicialmente propuesta es válida o por lo menos merece la pena pararse a hablar de ella y valorarla.

Posiblemente en los escenarios futuros va a estar presente la insurgencia, por tanto, influir en la población para alejarla del apoyo a la misma va a seguir estando de actualidad.

Finalmente, y como opinión personal, creemos que se deberían reforzar las estructuras de inteligencia antes, durante y después de un despliegue en la zona de operaciones.



Serviola y artillero de la fragata *Reina Sofía* en zafarrancho de combate.
(Foto L. Díaz-Bedia).

EL CURSO DE ASCENSO

José Enrique GUARDIA DE LA MORA



ESDE hace años el CADEC (Curso de Actualización para el Desempeño de los Cometidos del Empleo de CC/Cte. de la Escala de Oficiales) sustituyó al antiguo CAOS (Curso de Ascenso a Oficial Superior), y se imparte, como aquel, en las dependencias de la Escuela de Guerra Naval de Madrid (EGUENA). Con este curso se capacita a los tenientes de navío y capitanes de los distintos cuerpos (CGA, CIM, CINA, CIA) de la Escala de Oficiales de la Armada (EOF/AR) para poder optar al ascenso por selección al empleo OF-3 (capitán de corbeta o comandante)

de su respectivo cuerpo.

El cambio de denominación va mucho más allá de la mera necesidad de eliminar la expresión «oficial superior» por haber desaparecido esa categoría en los actuales empleos de la Escala de Oficiales (1). Supone también un cambio de mentalidad y un cambio de enfoque motivados por la concentración en una misma y única escala (Escala de Oficiales/EOF) (2) de los oficiales OF-2 provenientes de las distintas escalas extintas por la citada ley (Escala Media del Cuerpo General, Escala Media del Cuerpo de Especialistas y Escala Superior).

El temario y programa del curso establecido por la Dirección de Enseñanza Naval (DIENA), hace ya varios años, va mucho más allá del mero estudio intelectual de las materias técnicas navales que se podrían considerar de necesario dominio para ser un correcto y eficaz capitán de corbeta o comandante

(1) Ley 39/2007 de la Carrera Militar.

(2) Ello motiva que se presenten al curso alumnos (algunos de ellos provenientes inicialmente de grupos tan heterogéneos como la Escala de Complemento, el Cuerpo de Especialistas y la Escala Superior) de muy variable bagaje cultural y experiencia naval, todos por supuesto adaptados a la escala única por un previo curso CAEO (Curso de Adaptación para ejercer los empleos de la nueva Escala de Oficiales).



Puerta principal de la Escuela de Guerra Naval.

en un entorno nacional y específico (como posiblemente hiciera antiguamente el CAOS), y se enfoca más bien al conocimiento general de una serie de temas doctrinales variados que posibilite al alumno llegar a ser un positivo y eficiente oficial de la Armada española del futuro, para el desarrollo de sus cometidos en los nuevos empleos, en el ámbito conjunto e internacional en el que está definitivamente inmersa nuestra institución militar al servicio de los intereses de España.

Los profesores de la EGUENA, para impartir correctamente ese temario (tanto por nosotros mismos como por expertos conferenciantes externos) nos hacemos una pregunta clave: ¿cómo debe ser el perfecto oficial OF-3 de la Armada del futuro? Y creo que no me equivoco si a esa pregunta respondo con las características que enumero y explico a continuación.

Culto

El oficial de la Armada del futuro, con responsabilidad al nivel de OF-3, ha de ser *culto*. Calidad no ya tanto en el sentido de saber, sino en el de conocer. No basta con saber de las materias técnicas propias de su cuerpo, sino que debe poseer además un dominio amplio del conocimiento general relacionado

con nuestra institución y nuestras misiones actuales y futuras: Historia Naval, Ciencias Políticas y Sociales, conocimiento del mundo actual, de las características y funciones de los Ejércitos y la Armada, de las estructuras políticas y militares de nuestro Ministerio de Defensa, su funcionamiento relacionado con el resto de las agencias y administraciones del Estado en cuanto al desempeño de nuestras misiones, como el resto de ministerios, la Guardia Civil, las policías nacional, autonómicas y locales, la Marina Mercante, el Servicio de Aduanas (DAVA), la Sociedad de Salvamento (SASEMAR) o las comunidades autónomas.

Pero sobre todo no solo conocer, ni siquiera saber, sino dominar, uno o varios idiomas extranjeros, indispensables para el cumplimiento de nuestros cometidos en las misiones encomendadas a España y a la Armada en el ámbito nacional e internacional.

Líder

El oficial de la Armada del futuro, con responsabilidad al nivel de OF-3, ha de ser buen *líder*, en el sentido de ser capaz no solo de dirigir, sino de guiar grupos y convertirlos en equipos cohesionados para la obtención de un mismo fin común, el que posibilite la misión encomendada a ese grupo. Debe saber poner en práctica un liderazgo positivo respecto al personal que esté a sus órdenes en cada momento, no solo con la *potestas* que le facilita el empleo al que va a ascender, sino con la *auctoritas* que le dará ser innovador, alegre, optimista, carismático, leal, motivado y motivador, responsable, trabajador constante y luchador nato, que sepa transmitir con sinergia y empatía la ilusión por el éxito a sus propios subordinados sin dejarse ocultar en la soledad del mando. Saber que los galones que ostenta no son tan importantes como el prestigio del que se haya hecho acreedor entre sus subordinados. O aún más, ser consciente de que, con la nueva Ley de la Carrera Militar, en el futuro la Institución le dará los galones (*potestas*) que merezca no ya por su trabajo personal individual, sino por el prestigio (*auctoritas*) que tenga ante sus subordinados y compañeros en el trabajo en grupo.

Legal

El oficial del futuro, con responsabilidades al nivel de OF-3 (o superior), ha de ser siempre *legal* (3). Dicho de otra forma más explícita, debe mantener

(3) El DRAE (Diccionario de la Real Academia Española) presenta varias acepciones de la palabra *legal*: una coloquial (leal o formal en su comportamiento) que se enmarca en lo descrito

escrupulosamente la legalidad vigente en la ejecución de todas las acciones efectuadas y los cometidos desarrollados. Debe conocer y cumplir fielmente el Derecho del Mar, las Leyes de la Guerra, el Derecho Marítimo Internacional, el Derecho Internacional Humanitario, así como toda la legislación local, nacional e internacional relacionada con las misiones asignadas, cumpliéndolas y exigiendo su cumplimiento a todos sus subordinados, al tiempo que asesorando con ese mismo fin a sus superiores.

Esta característica del perfecto oficial está muy presente en el programa del curso, donde tanto en su fase no presencial (FNP) como en su fase presencial (FP) se estudian y analizan (con cuestionarios, ensayos, conferencias, paneles y debates) los temas mencionados.

Internacional

El oficial del futuro ha de ser eminentemente *internacional*. Ha de ser consciente de que no representa simplemente a la Armada, ni siquiera a las Fuerzas Armadas o a España, sino que, ante el resto de la comunidad internacional, especialmente del segundo y tercer mundo, con culturas y religiones muy diferentes, representa a las organizaciones internacionales que amparan la legalidad de la misión que tenga encomendada en cada momento (Tratado Atlántico, Unión Europea, Naciones Unidas, Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa...). Para ello, además del dominio de varios idiomas extranjeros de primer nivel (inglés, francés, alemán, árabe, ruso...), necesidad ya comentada en el primer apartado de este análisis, requiere el conocimiento profundo de las organizaciones mencionadas en que se integra España, en particular la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la Unión Europea (UE), su historia, sus estructuras políticas y militares, su sistema de funcionamiento, reglamentos, leyes, cometidos y responsabilidades, para que —junto con las capacidades correspondientes a la característica «legal» ya comentada— el oficial pueda desempeñar su trabajo, en todas las misiones internacionales que se le encomienden, de forma efectiva, eficaz y plena.

El temario del curso, tanto en la FNP como en la FP, incluye un amplio estudio de estas dos organizaciones internacionales, en las que nos integramos y al amparo de las cuales España forma parte de la comunidad internacional, tanto en lo político y económico como en lo concerniente a la seguridad y la defensa.

en el párrafo sobre liderazgo, y otra secundaria (verídico, puntual, fiel y recto en el cumplimiento de las funciones de su cargo) que se inscribe en el marco general de lo mencionado en todo este artículo. Quizá la primera acepción (prescrito por ley y conforme a ella) es la más cercana a lo que se quiere expresar aquí.



Entrega de diplomas XI CADEC.

Eficiente

Pero la situación económica mundial y nacional hace que no sea suficiente que el oficial desempeñe su trabajo como OF-3 de forma eficaz. La escasez de medios y recursos, tanto humanos como materiales, hace que la más importante de las virtudes del perfecto oficial del futuro sea la eficiencia, entendida como la capacidad de cumplir la misión con un gasto reducido de recursos tan eficazmente como se cumpliría sin esa limitación. Para ello debe ser un perfecto gestor y administrador de medios y recursos, eficiente en el cumplimiento de la misión con medios muy técnicos pero escasos, además de un perfecto conocedor del funcionamiento y utilización de esos medios técnicos para obtener el máximo rendimiento de ellos con el mínimo coste.

Y en ello se incluye de forma especial, relacionándolo intrínsecamente con la capacidad de liderazgo mencionada al principio, la eficiente gestión del recurso de personal, principal activo de nuestra institución que estará en las manos del oficial ascendido, cuyas actitudes harán que las aptitudes del personal a sus órdenes se desarrollen de forma plena y eficaz, multiplicándose sus efectos positivos gracias a la sinergia establecida por aquel.

Consideraciones

El conjunto de características anteriormente indicado hacen necesario que ese capitán de corbeta o comandante, lejos de ser simplemente un mero estudiante de sus materias profesionales y un eficaz trabajador, individualista y aislado, tenga que convertirse en un oficial *sabio, líder, legal, internacional y eficiente*, aglutinando en sí mismo y transmitiendo e inculcando a los demás las propiedades y virtudes dimanantes de cada una de esas características que previamente han sido analizadas. Y en ese sentido se está desarrollando en la Escuela de Guerra Naval el programa previsto por la DIENA para el curso CADEC.

Por desgracia, la crisis económica ha provocado que el CADEC disponga exclusivamente de una FP de tan solo cuatro semanas en la EGUENA. Cuatro intensas, pero escasas semanas, que junto con las otras ocho previamente impartidas de la FNP completan el curso. Durante esas cuatro semanas presenciales, haciendo uso de esa necesaria eficiencia, se trabajan, estudian y analizan temas relacionados con las materias del liderazgo, la organización, la resolución de problemas, el trabajo en grupo, el derecho, las organizaciones internacionales, el entorno marítimo, las operaciones navales y conjuntas, el planeamiento, la seguridad marítima, la legislación, la Administración pública, la logística operativa, la gestión de recursos...

Todo ello se ejecuta con un profesorado titular mínimo y con conferenciantes externos. Los primeros, integrantes de una ya muy reducida plantilla orgánica, cubierta al sesenta y seis por ciento, y en parte con carácter forzoso, por lo que el otro treinta y tres por ciento debe ser eventualmente cubierto por oficiales comisionados solo para las fases presenciales. Los segundos, provenientes de otros organismos y escuelas de la Armada y de las FAS (EMA, JAL, SEGENTE, DIGENPOL, EMAD, MOPS). La cualificación de estos últimos y la gestión por parte del profesorado permanente de la Escuela permiten desarrollar el mejor curso posible con los recursos disponibles, lo que causa una grata satisfacción en el profesorado y una positiva motivación en profesores y alumnos, difícil de justificar por las demás coyunturas actuales (4). Y es que la posibilidad de ser el artífice y responsable, aunque solo sea de forma parcial, de que al menos una parte sustancial de esos ciento ochenta alumnos lleguen a convertirse en esos oficiales sabios, líderes, legales, internacionales y eficientes, tras el desarrollo del curso y su posterior ascenso, propician el olvido de cualquier otro condicionante negativo personal y el sentirse humildemente orgulloso del trabajo que se desarrolla en esta escuela.

(4) Notemos que el número de cursos CADEC impartidos y programados por la EGUENA durante el bienio 2012-2013 ha sido de seis (6), cada uno de ellos con una media de 30 alumnos (180 alumnos en total).

Otro tema, desgraciadamente de rabiosa actualidad, como diría el periodista de turno, por la competitividad creada por la nueva Ley de la Carrera Militar, es la utilización que el sistema de clasificaciones de la Armada hace de las calificaciones finales obtenidas por cada alumno al acabar el CADEC, que tienen una clara influencia en el futuro de la carrera profesional del oficial alumno, cuya importancia evita que, tal como quizá sería más idóneo, la nota definitiva del curso fuese simplemente *Apto* o *No apto*. Un compromiso añadido a los cometidos de esos profesores, incluidos los forzosos y comisionados, que reciben el honor y la responsabilidad de influir en los futuros ascensos, cursos y mandos de esos oficiales.



Calzos y trincas en el LHD *Juan Carlos I*.
(Foto: L. E. Lorenzo Leira).





A LA VEJEZ, VIRUELAS

Luis de MEDINA REDONDO



UIÉN iba a decir que a estas alturas, tras más de cinco lustros de servicio, por fin las «paqueteras» (*SH-3D AEW*) iban a ser empleadas en una misión real, aunque no precisamente aquella para las que se creó la Alerta Aérea Temprana en la Armada.

Tomando de referencia mi experiencia personal como CTAM-AEW cuando pasé destinado por primera vez a la Quinta Escuadrilla, allá por el año 2004, lo cierto es que no se me podía pasar por la cabeza que, más de ocho años después, íbamos a estar buscando piratas con el *SH-3W*.

Y es que, mientras estuve destinado en la Quinta en aquella primera etapa, la situación era muy distinta. Teníamos una mentalidad muy diferente, estábamos más centrados en escenarios más convencio-

nales, porque ni la crisis de la isla Perejil ni la invasión de Irak quedaban tan lejos. Los grandes y relativamente comunes ejercicios aeronavales, como el MAJESTIC EAGLE 04, o el despliegue GALIBER 07, estaban orientados sobre todo a prepararnos para escenarios de ese tipo. Incluso nuestros problemas de mantenimiento estaban más orientados a la modernización del radar, ya con el Mk-2000 o con el Proyecto Horus de INDRA, que a la lucha por la mera supervivencia de hoy en día.

Nuestras misiones tampoco tenían mucho que ver con la piratería. Como para algo habíamos hecho el curso de controlador de interceptación, nuestro adiestramiento estaba centrado sobre todo en la conducción de *strikes* sobre buques, en el control de una CAP, o de más de una, para hacer frente a un paquete atacante de gran entidad, a las colaboraciones con el Ejército del Aire para incrementar el adiestramiento mutuo, al igual que con aeronaves de países aliados, o a la detección de misiles en ejercicios tipo SINKEX... En definitiva, para la guerra convencional. Así eran las misiones de las «paqueteras» por aquel entonces, y así las dejé yo, en verano de 2007, cuando me fui a hacer la especialidad de TCI.

Al cabo del tiempo, en el año 2010, estando de jefe de Control del Buque en la fragata *Victoria*, surgió la oportunidad de volver al AEW de la Quinta.



Las perspectivas no eran malas, parecía inminente la llegada del radar Horus y se mantenía un buen programa de adiestramiento en base a colaboraciones con el Ala 11 del Ejército del Aire, así que decidí dar el paso y regresar a la Flotilla de Aeronaves (FLOAN).

El choque con la realidad fue traumático. El radar nuevo ni estaba ni se le esperaba. Los ejercicios en los que tanto había destacado el AEW eran recuerdos de otra época. Las colaboraciones con el Ejército del Aire y la Novena Escuadrilla estaban reducidas a la mínima expresión, si es que las había. La cadena logística de apoyo al radar AEW, pese a los esfuerzos del Segundo Escalón, estaba prácticamente cerrada. La verdad es que la situación no era nada halagüeña. Las «paqueteras» parecían condenadas, usadas apenas para el adiestramiento instrumental de pilotos, a la espera de una muerte dulce.

Pero quien resiste, vence. Había que sobreponerse, y para ello solo había que reinventarse a uno mismo, reorientar nuestra misión, ampliar nuestros horizontes. Y eso fue lo que se hizo, cambiar nuestra perspectiva y mentalidad con una vuelta a los orígenes.

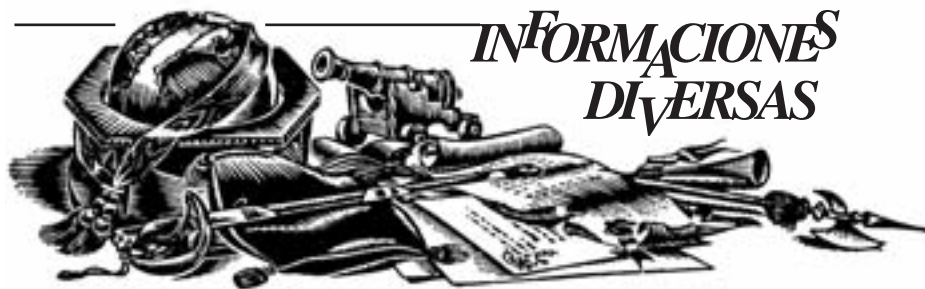
¿Vuelta a los orígenes? Sí, a los orígenes del radar, del Searchwater AEW. Tras su experiencia de hace 30 años en las Malvinas, los británicos se vieron en la necesidad de contar con un radar de alerta aérea temprana que pudiese ser embarcado. Para ello, les hacía falta meterlo en un helicóptero, el *Sea King*. El radar elegido fue el Searchwater ASV, empleado a bordo de sus aviones *Nimrob* para detectar y localizar los mástiles de un submarino en las aguas del Atlántico norte. Si era capaz de encontrarlos, cuando apenas sobresalen del agua, están recubiertos de pintura que absorbe la radiación electromagnética y apenas dan eco radar, ¿no sería el idóneo para detectar misiles rozaolas? Solo era cuestión de modificarlo un poco.

Ahora, la cuestión ha sido el problema inverso. Si es capaz de pequeños contactos aéreos que vuelan muy próximos a la superficie, ¿no es lógico pensar que para detectar esquifes piratas es una solución adecuada?

Y aquí estamos, cuando escribo estas líneas, a bordo del *Castilla*, en plena Operación ATALANTA, demostrando las excelentes prestaciones de este radar, consiguiendo alcances de detección superiores a los obtenidos por otras aeronaves en la zona, localizando esquifes a 30 millas, encontrando *dhow*s a más de 50, levantando la situación táctica de superficie prácticamente al despegue, convirtiéndonos en una de las plataformas más eficaces en esta misión. Y es que los piratas podrán correr, pero no esconderse. La «paquetera» está en ATALANTA.

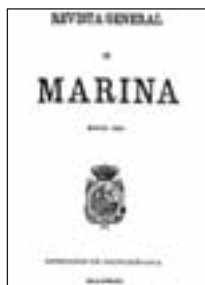


Los señores del bosque. (Foto F. Herráiz Gracia).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENT AÑOS



El número del mes de junio de 1913 se inicia con una foto relativa a la botadura del acorazado *Alfonso XIII*. La sección de artículos comienza con el titulado *Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo*, por Jose Ricart y Giralt, director de la Escuela de Náutica de Barcelona, nueva entrega del que tuvo sus comienzos en el

mes de octubre de 1912; le sigue la continuación del artículo *Conferencia Internacional Radiotelegráfica de Londres*, por el coronel de Ingenieros Jacobo G. de Roure, y continúa con el *Manejo marino de los modernos buques de guerra. Reglamento de abordajes*. El maquinista mayor de 1.ª clase Celestino Luque nos presenta un artículo *Sobre organización del personal de las máquinas en el buque de combate*, y finaliza la sección con el titulado *Las erosiones de la artillería, causa y remedio* de la *Rivista di Artiglieria é Genio*, por E. Bravetta, *capitano di vascello*.

Las *Notas profesionales*, elaboradas por la Sección de Información, dedicadas a las marinas de Alemania, Argentina, Estados Unidos, Francia, Grecia, Inglaterra, Italia, Japón, Portugal, Rumanía y Rusia; una breve reseña referente al cañonero *General Concha*; *Miscelánea*; *Bibliografía* y *Sumario de revistas* completan este número.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



El número de junio de 1963 se inicia con el artículo *Táctica Anticolisión Radar*, por el capitán de navío J. García-Frías. El teniente coronel del Cuerpo de Intendencia R. González-Tablas nos presenta un artículo titulado *Abastecimiento: Su estado actual*. Le sigue el artículo elaborado por el capitán de corbeta J. Javier Pérez

Aguirre *Situación actual de la investigación de operaciones en la esfera militar*, y el del capitán de fragata F. Morales Belda, que lleva por título *El concepto «Estado Mayor»*. Continúa con *Las Fuerzas de desembarco permanentes y el campo de maniobras*, por el comandante de Infantería de Marina E. Carreño Montero, y finaliza la sección de artículos con el referido a *Submarinos Artilleros* por M. Ramírez Gabarrús.

Entre las *Notas Profesionales* destacamos: *Hacia un puerto en la Costa del Sáhara. Incidencias y dificultades presentadas durante la obtención de datos para su proyecto*, por el capitán de corbeta (H) N. Pardo de Donlebúm; *La Marina antisubmarina de los años setenta*, por John W. Thach, vicealmirante de la Armada de los Estados Unidos, y *La arqueología submarina*, por Paul Adam.

Completan este número de la REVISTA *Miscelánea*; *Historias de la mar*, que incluye el artículo *El cañonero cocodrilo, después laboratorio escuela de zoología marina (1875-1929)*, por Juan Llabrés, asesor de Marina de distrito; *Informaciones diversas*, entre las que destacamos: *Visita del Ministro de Marina a El Ferrol del Caudillo*, por I. C. T.; *El primer Congreso Nacional de la Marina Mercante, Agasajo al contralmirante Guillén y Veleiros en 1964*, por el teniente de navío J. Domínguez Aguado; *Noticiario y Libros y Revistas*.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DE JUNIO

Día Año

1 1544.—Creada la Real Audiencia de Lima, con jurisdicción en todo el virreinato del Perú, en esta fecha se recibe en Lima el sello real, instrumento necesario para validar los dictámenes y sentencias de la citada Audiencia.

2 1537.—Descubierto Brasil y tomada posesión de aquella tierra, el portugués Pedro Álvares Cabral envía una nave llamada *La Anunciada* a dar cuenta a Portugal de su descubrimiento, continuando su viaje a la India.

3 1548.—En este día muere en la ciudad de México el primer obispo y franciscano Juan de Zumárraga; se dice que fue el principal testigo de las apariciones de la Virgen de Guadalupe al converso azteca Juan Diego Cuauhtlatotzin. Fue sepultado en la Catedral Metropolitana de la ciudad.

4 1528.—La Audiencia de Santo Domingo fue la primera en las Indias hispanas. En esta fecha se publican sus Ordenanzas en cincuenta y dos capítulos que fijan su residencia, territorio de jurisdicción, los magistrados y funcionarios que la integran.

5 1597.—El conquistador español Pedro Fernández de Quirós, piloto mayor en el segundo

viaje de Álvaro de Mendaña a Filipinas, una vez rendido viaje de regreso en Acapulco con la viuda de Mendaña, Isabel de Barreto, se embarca en un mercante y llega a Lima en esta fecha.

6 1524.—El destacado conquistador de Nueva España, Pedro de Alvarado, inicia en Guatemala el proceso de conquista de Cuscatlán. Por estas fechas Alvarado en territorio de los indios pipíles, llega a Mochizalco (hoy Nahuizalco).

7 1493.—Los Reyes Católicos preparan con minuciosidad el segundo viaje de Colón a las Indias. En esta fecha nombran a Bernal Díaz de Pisa como adjunto del contable real en las Indias, con funciones de registrar todo cuanto se embarcase en las naves, personas y materiales, así como establecer una oficina aduanera.

8 1518.—El primer español que descubrió la región que hoy comprende el Estado mexicano de Tabasco fue el conquistador Juan de Grijalva, que arribó en esta fecha a la desembocadura de un gran río al que puso el nombre de río de Grijalva.

9 1534.—Jacques Cartier fue el primer explorador francés que exploró parte de la América del Norte, explorando con sus navíos *Tritón* y el *Goéland* el golfo de San Lorenzo. Por estas fechas descubre el río San Lorenzo.

10 1521.—La ciudad de Cumaná, capital hoy del estado venezolano de Sucre, fue la primera ciudad en el continente americano. En esta fecha una rebelión indígena destruye el asentamiento de colonos españoles llevados por el franciscano Bartolomé de las Casas.

11 1510.—Diego Velázquez de Cuéllar sale de Salvatierra de la Sabana (ciudad fundada por él) en La Española para la conquista de la isla de Cuba, donde desembarcaría en puerto Palmas, en la costa sur de la actual provincia de Oriente, entre Santiago de Cuba y Maisí.

12 1571.—Por estas fechas es enviado voluntariamente al Perú el jesuita José de Acosta, destacado cronista de Indias, fundador de varios colegios en Perú y uno de los principales asesores de Santo Toribio de Mogrovejo en la celebración del III Concilio Limense.

13 1580.—El convento de Santo Domingo, en Santafé de Bogotá, de la Orden de los Dominicos, se erigió en universidad de estudios generales mediante bula del papa Gregorio XIII. Posteriormente fue llamada Universidad de Santo Tomás de Aquino, la más antigua de Colombia.

14 1607.—En este día arribaron al puerto de Jamestown (Virginia), en el río James, los navíos ingleses *Susan Constant*, *Godspeed* y *Discovery* con 104 colonos, fundando así el primer asentamiento británico en el continente americano.

15 1533.—Reunido en Cajamarca el tesoro incaico por el rescate del inca Atahualpa, comienza la minuciosa tarea de su fundición, pesaje y reparto entre los conquistadores y el quinto real.

16 1602.—Sebastián Vizcaíno, al mando de cuatro navíos, explora la costa del Pacífico al norte de la Nueva España. En este día, anclado Vizcaíno en la bahía de San Bernabé, convoca a consejo a sus capitanes y pilotos para determinar lo que se había de hacer en adelante.

17 1559.—La ciudad colombiana de Pasto, fundada originalmente por Lorenzo de Aldana siguiendo instrucciones de Sebastián de Benalcázar, está situada en el valle de Atriz. En este día el rey Felipe II, mediante cédula real, le concede el título de «Muy Noble y muy Leal».

18 1583.—Después del viaje de exploración de Francisco Coronado por territorios de Nuevo México y la propagación de la existencia de grandes riquezas en la Gran Quiviría, se produce un interés de los conquistadores españoles por dichos territorios.

19 1554.—En esta fecha, el conquistador español Melchor Verdugo toma la ciudad de Nombre de Dios, pero ante la oposición de los partidarios de Gonzalo de Pizarro tuvo que retirarse a Cartagena de Indias.

20 1526.—Hernán Cortés regresa a la ciudad de México después de su viaje a las Hibueras y se entera

de que durante su ausencia el gobierno de la ciudad ha estado cometiendo muchas irregularidades.

21 1562.—Con la intervención del virrey del Perú, Luis de Velasco, y las principales autoridades de Lima, se inaugura en esta fecha el Monasterio de la Encarnación de las madres agustinas.

22 1563.—Francisco de Villagra Velázquez, gobernador de Chile, enfermo ya, designa a su primo Pedro de Villagra para continuar con la expedición por el territorio, otorgándole posteriormente el título de gobernador interino de Chile en virtud a la facultad que le otorgó el virrey del Perú.

23 1572.—En este día, las tropas españolas al mando de Martín Hurtado de Urbieto, en su lucha contra los rebeldes incas, llegan al pueblo de Markanay a dos leguas de Vilcabamba, núcleo de resistencia incaica.

24 1503.—Colón, en su cuarto y último viaje a las Indias, llega en este día con sus naves a la isla de Jamaica.

25 1530.—En este día, por cédula real del emperador Carlos V, rey de España, se declara a la ciudad de México-Tenochtitlán como capital del virreinato de la Nueva España.

26 1580.—La ciudad de Chillán (Silla del Sol en lengua mapuche), situada en el Llano Central de Chile, fue fundada en este día por Martín Ruiz de Gamboa, capitán general y gobernador de Chile en esos años, quien le dio el nombre de San Bartolomé de Chillán.

27 1541.—El conquistador español y gobernador de Guatemala y Honduras, Pedro de Alvarado, suspendió en Acapulco su viaje a las islas de la Especiería requerido por el virrey de Nueva España para ayudar en la conquista de Nueva Galicia. En este día atravesando la cañada del Mixton, por los montes de Nochistlán, sufrió una grave caída de su caballo y es trasladado a Guadalajara.

28 1518.—Juan de Grijalva, sobrino de Diego Velázquez gobernador de Cuba, después de haber navegado con su expedición por el golfo de México, llegando hasta Tampico y descubriendo parte de la riqueza de los indios totonacas tributarios de los mexicas, arriba en esta fecha a la isla de Cuba.

29 1543.—A la muerte del adelantado de la Florida, Hernando de Soto, se hizo cargo de su expedición Luis de Moscoso. Decidido a salir de aquel atolladero en que se encontraban en la Florida, ultima los preparativos para navegar río Misisipi abajo.

30 1513.—Pedro Arias Dávila, conocido también como Pedrarias, fue nombrado gobernador de Castilla del Oro, territorio que comprendía gran parte de la actual Panamá y la costa de Costa Rica. En este día llega con su expedición a su destino, Santa María la Antigua de Darién, al oeste de la bahía de Urabá.

CAPITÁN JIM

SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

☐

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

☐

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

Nombre

Primer apellido

Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza

Número

Piso

Cód. Postal

Ciudad

Provincia

Teléfono

Correo electrónico

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD

OFICINA

DC

N.º CUENTA

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

FECHA Y FIRMA

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

VIEJA FOTO



Día del Carmen en Sanlúcar de Barrameda. Misa en la capilla del Carmen, con asistencia de varios marineros que han de quedarse fuera por la gran afluencia de feligreses.
Fecha aproximada, año 1920. (Foto: J. L. Romero Reina).



MARINOGRAMA NÚMERO 483

Por TAL

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

Un poema sobre la educación, al final el nombre del autor.

DEFINICIONES

Palabras

A.—Man.: Modo adverbial con el que se designa uno de los dos métodos particulares de tomar rizos en los faluchos

B.—Geogr.: Golfo del noroeste de España.

C.—San.: Previene a la dotación contra posibles contagios de enfermedades

D.—Zool.: Tipo larvario que se caracteriza por la modificación de la larva

E.—Mit.: Centauro educador de alguno de los héroes del mar

F.—Arq. Nav.: Gálibo.

G.—Mit.: Ninfa de los pozos, manantiales, arroyos y riachuelos: aunque estas ninfas estaban asociadas con el agua dulce, podían llegar al mar abriéndose paso a través de las corrientes subterráneas

5	97	59	24	50
4	89	37	71	46
99	57			
62	88	9	60	81
11	21			
26	108	76	19	70
100	45			
6	34	18	55	2
52				
96	77	7	80	
12	39	107	47	82
23				

H.—Biogr. Segundo apellido de un almirante de la Armada española, nacido Redes (La Coruña) en el año 1921. Ingresó en la Armada como marinero voluntario en diciembre de 1936. Especialista en Hidrografía, mandó el portaaviones *Dédalo*, fue almirante jefe de Apoyo Logístico y almirante de la Flota .

I.—Arq. Nav.: Referido al buque, figura o corte total, plural.

J.—Hist.: Combate naval acaecido en el año 1652 entre una fuerza del almirante holandés Tromp y una inglesa al mando de Blake. Aunque el resultado de la liz fue incierto, se dice que Tromp izó en el palo mayor del buque de su insignia una escoba, queriendo significar que había barrido a los ingleses.

K.—Nav.: Referido a la aguja, imane la planchuela de la misma frotándola con la piedra imán.

L.—Biol.: Aplícase al organismo capaz de vivir bajo condiciones de vida diversas, como por ejemplo ciertas cianofíceas que se encuentran en aguas marinas

M.—Constr. Nav.: Línea del arrufo en las cintas o en la cubierta . . .

N.—Der. Mar.: El buque apresado

O.—Hist.: Otro de los nombres dado a la batalla naval del canal de la Mancha.

P.—Man.: Boga.

Q.—Mit. Participante en la Guerra de Troya por la parte asaltante . .

R.—Man.: Aparejo que se forma al pasar un cabo por un motón fijo

S.—Arq. Nav.: Costado exterior del buque

94	86	68	65
67	93	102	44
90	14	58	
87	85	75	
49	101	53	104
25	98	69	103
15	91		
56	20	3	28
31	10	41	85
43	84	61	64
54			
17	73	33	78
36			
38	74	27	106
40	29	16	83
92	35	63	
105	95	30	22
51	42	72	
79	32	48	13
66			

MARINOGRAMA NÚMERO 482

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

De Medio Hombre. Alberto Vázquez.



Olas por el alcázar. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde/).



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.

24.792. — Jorge Juan



La duda que desde mediados del siglo XIX se plantearon algunos autores, en relación con la existencia de los restos del ilustre Jorge Juan en su sepulcro del Panteón de Marinos Ilustres, tras la lápida sepulcral que desde el año 1774 tuvo su enterramiento en la capilla de Nuestra Señora de Valvanera en el monasterio y parroquia de San Martín, quedó resuelta a finales del siglo XX gracias al aporte documental epistolar que se conserva en el archivo de la marquesa de Bosch en Alicante.

En efecto, si bien la iglesia fue asolada en el año 1808 durante la invasión francesa, las cenizas de Jorge Juan fueron depositadas en los sótanos del ayuntamiento de la corte, y



Jorge Juan y Santacilia.

la lápida, de piedra amarillenta con el busto de perfil en bajo relieve de Jorge Juan, obra de Felipe de Castro, y una larga inscripción latina que recoge aspectos de su existencia, se guardó en el depósito de esculturas formado en el exconvento de la Trinidad Calzada, en la calle de Atocha, ya que el gobierno intruso pensó erigir un panteón de españoles célebres en la iglesia de San Isidro el Real, que sería estrenado con los restos de Jorge Juan, lo que no pudo llevar a cabo.

Con el tiempo y reedificada la iglesia de San Martín volvieron allí los restos de Jorge Juan; en el año 1853 se recuperó la lápida y se colocó en el Panteón de Marinos Ilustres, y por Real Orden de 23 de marzo de 1855 se ordenó el traslado de los restos mortales. Allí descansan en paz desde el 2 de mayo de 1860.

J. A. G. V.

24.793.— Quien no se pone a nada...



Conocido es el desastroso resultado de la Jornada de Argel, emprendida por Carlos I para erradicar los continuos ataques de los corsarios turcos y berberiscos, Barbarroja y Dragut, sobre las costas italianas y la navegación española.

Pese a lo avanzado de la estación y en contra del consejo de la mayoría de los asesores imperiales, el 19 de octubre de 1541 salía de Palma de Mallorca la flota cristiana, con el mismísimo César a bordo de la galera real de Andrea Doria al frente de 450 navíos de guerra y transporte, 65 galeras, 12.000 hombres de mar y 24.000 de desembarco.

Llegada la flota a su objetivo los temporales se sucedieron, permitiendo únicamente el desembarco de la tropa con víveres para tres días. Transcurridos estos ya se habían perdido 150 naves arrolladas por la mar, así que la armada hubo de retirarse entregándose las fuerzas en tierra a los turcos con condición de la vida.

Los restos de la formación cristiana se dispersaron por Orán, España, Cerdeña e Italia. La galera de don Carlos hubo de permanecer al ancla en bujía más de un mes,



Carlos I de España retratado por Tiziano, 1532-1533.

hasta que el 1 de diciembre consiguió regresar a Palma.

Cuando finalmente volvió a la corte, fue a visitar a don Juan Manuel, criado viejo de su padre el rey y privadísimo, y a quien el emperador tenía un gran respeto. El sabio anciano al verlo simplemente le dijo: «Señor, quien no se pone a nada, nunca le acaesce nada».

G. V. R.

24.794.— Un Robinson español



En el Archivo de Indias se conserva un documento del año 1528; en él un tal Pedro Serrano, esforzado marinero,

nos relata sus penalidades como consecuencia del naufragio sufrido por su embarcación y arribo con algunos compañeros en el bajo de la Serrana, una isla que se encuentra entre Cartagena y La Habana. Después de varios días sus compañeros le abandonaron y quedó solo en la Serranilla, sin agua, sin leña y ni siquiera piedras, debiendo ingeniárselas para sobrevivir. Así permaneció durante ocho años hasta que fue recogido por una nao a vela.

J. A. G. V.

24.795.—La soledad del mando



Se le atribuyen a Carlos V las siguientes palabras:

«El que ha de gobernar se obliga a mucho; porque si es justo, le llaman cruel; si piadoso, le desprecian; si liberal, le tachan de pródigo; si se refrena, de avaro; si es animoso, le reputan por inquieto; si es grave, dicen que es soberbio; si es afable, vano; si es quieto, le tienen por hipócrita; si es alegre, por disoluto, y por fácil si se aconseja; con que los hombres se tienen compasión, pero del rey no; porque le miden los pasos, le cuentan los bocados, le notan las palabras, y casi,



El emperador Carlos V con el bastón, por Rubens.
Copia de un retrato de Tiziano.

como si no fuera hombre de carne como los demás, quieren que en los afectos sea bronce y en los dichos Salomón».

G. V. R.

24.796.—Proverbios



Varios son los proverbios que ponderan los terribles trabajos y privaciones que sufrían los condenados a remar a bordo de las galeras. Ya fray Antonio de Guevara, obispo de Mondoñedo y cronista del César Carlos V, expone muchos de ellos en su erudita obra *Arte del Marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas* (Valladolid, 1539), siendo el más conocido entre todos el que dice que: «La vida de la galera/ dela Dios a quien la quiera».

J. A. G. V.

24.797.—Ingenio popular



No quedaron libres de llevar un sobrenombre algunos de nuestros buques de guerra, inspirados unas veces en su aspecto y otras en alguna de las incidencias ocurridas. Así los acorazados *Pelayo* y *Carlos V* fueron respectivamente «el Solitario» y «el Usted»; el crucero *Princesa de Asturias* tuvo dos, impuestos ambos durante su accidentada botadura: «el Arrastrao» y «el Espontáneo»; el pequeño crucero *Río de la Plata* lo apelaron los constructores franceses «la Bombonnière», y el último torpedero que cayó víctima de los sopletes de oxígeno, *el 14*, por entonces afecto a la Escuela de Submarinos de Cartagena y sirviendo de blanco a los periscopios de la flotilla en los ejercicios que realizaban en la bahía de Mazarrón, cuando regresaba a su base largando una espesa nube de humo negro, recibió el justo apodo de «la locomotora», que llevó hasta su desguace en el año 1949.

J. A. G. V.

24.798.—Pensamiento naval y reclutamiento



Así se expresaba Alonso Vázquez, historiador, marinero y soldado, que participó en la Guerra de Flandes a finales del siglo XVI:

«No sé que puedan ser mejores marineros ni más venturosos los de otras naciones que los españoles, si no que el no inclinarse a la navegación como los demás es causa de sus infelices sucesos, y no hay que maravillarse, pues los premios de los soldados que sirven en la mar no son iguales a los que lo hacen en campaña, y no sé si es acertado, pues son mayores los peligros y trabajos de las embarcaciones que las que se pasan marchando en tierra; y si se hiciese, ya que no fuese más, sino tanta estimación de las batallas navales como de las murales, y otras donde se espera mayor premio, habría más marineros y soldados de mar; y como ven al contrario de lo que esperan, pocos se inclinan a la navegación, y es de tanta importancia el hacerlo, como tantas veces por experiencia lo habemos visto, y se sabe que el príncipe que fuere señor de la mar lo será de la tierra, y con sólo ella, y sin marineros ni armadas, no la podrá conservar.»

G. V. R.



24.799.—Ingenieros de la Armada



El Cuerpo de Ingenieros de Marina se creó el 10 de octubre de 1770 y los dos primeros puestos en el escalafón de 1781 los ocuparon el ingeniero francés Francisco Gautier y José Romero Landa. La Academia de Ingenieros de la Armada se estableció en Ferrol el 13 de agosto de 1772 y, según la ordenanza que regulaba su funcionamiento, debía contar con tres maestros de matemáticas, uno de arquitectura y otro de dibujo, así como con un primer piloto de la Armada y un primer contramaestre que enseñaran a los subalternos la práctica de la navegación y maniobra de los navíos. El acceso a la academia era libre para los oficiales de la Marina y el Ejército, siempre que contaran con el permiso del ingeniero general. La misma ordenanza recomendaba que en la sala en la que se enseñara la construcción de bajeles hubiera modelos de todas las clases de navíos, y que en la clase de maniobra hubiera uno con toda su arboladura, aparejo y pertrechos para la instrucción práctica en el manejo de todas sus partes.

J. A. G. V.

La Mar en la Filatelia



EL SALTILLO, YATE REAL Y BUQUE ESCUELA

El Saltillo

El 1948, hace 65 años, el yate *Saltillo* fue cedido por su dueño, Pedro Galíndez, a Don Juan de Borbón, para que lo usara como yate real. Veinte años más tarde, a partir de 1968, se convirtió en buque escuela. Y por sus actividades, con el tiempo se ganó un puesto de honor en la filatelia española.

Construcción y características

El barco fue construido en el año 1932 en los astilleros G. de Vries Lentsch, de Ámsterdam, con el núm. de construcción 1101, habiendo sido el arquitecto naval E. P. Hart el responsable del trazado de las líneas del barco y el plano de su aparejo.

Sus principales características son: casco de acero, 26,25 m de eslora total incluido el bauprés, 5,25 de manga, cuatro de puntal, 2,88 de calado y 81 toneladas de desplazamiento. Tiene bauprés y dos palos: mayor y mesana. El palo mayor, de 20 m de altura, lleva cangreja y escandalosa, además de foque y trinqueta al bauprés; y el mesana, de 17 m de altura, lleva vela marconi. La super-



Fotografía de Don Juan de Borbón al timón del *Saltillo*.



El *Saltillo* en un sello de correos español emitido el 15 de julio de 1994.

ficie vélica total es de 200 m². También cuenta con un motor de 165 CV.

Sus primeros tiempos

Su primer propietario fue el inglés D. Lawrie, aunque lo tuvo poco tiempo, ya que antes de un año el barco volvía a estar en venta.

Pedro Galíndez, que había participado en los Juegos Olímpicos de Ámsterdam en 1928 con el velero *Fruits*, en uno de sus viajes a Londres como miembro de la Federación de Vela, tuvo conocimiento de que un inglés vivía en el barco y quería venderlo. Galíndez vio el yate, le gustó y lo compró en 1934. A continuación lo llevó a Bilbao, lo bautizó *Saltillo*, que era el nombre de su residencia en Portugalete, y lo puso a punto en los astilleros Campers & Nicholson.

En 1935 obtuvo la patente de navegación expedida por el entonces presidente de la

República Niceto Alcalá-Zamora, y fue el único yate español que estuvo presente en la conmemoración del jubileo de los reyes de Inglaterra. En dicho año sufrió una fuerte galerna cuando estaba fondeado en Abra, a consecuencia de la que garreó y abordó al yate *Amelita*, que se hundió.

Al comienzo de la Guerra Civil, en 1936, fue alcanzado por una bomba que solo le ocasionó algunos desperfectos en un costado, aunque fue necesario esperar al final de la guerra para efectuarle las correspondientes reparaciones. Una vez listo, tomó parte en diversas pruebas deportivas. Participó en unas regatas de cruceros en Abra en 1944. En 1945, tomó parte en otra regata de cruceros en el Cantábrico con el pabellón del Real Sporting Club de Bilbao, que tras la Guerra Civil había pasado a llamarse Real Club de Regatas. En este mismo año también participó en una importante regata en Marín. Y del 29 de julio al 14 de agosto de 1948, el *Saltillo* se trasladó a Londres al mando de Pedro Galíndez, llevando a bordo a Don Juan de Borbón, para presenciar las pruebas de vela de los Juegos Olímpicos.

El 25 de agosto de dicho año, previa cita, Don Juan de Borbón se trasladó a unas cinco millas al norte de San Sebastián a bordo del *Saltillo* para una entrevista con el general Francisco Franco a bordo del yate *Azor*. Fue una larga conversación en la que trataron diversos asuntos, entre ellos la educación del Príncipe Juan Carlos, que alguna vez sería rey de España.

Yate real

Tras la entrevista con Franco, Galíndez cedió el *Saltillo* a Don Juan, junto con su tripulación y todos los gastos cubiertos, para que el Conde de Barcelona y su familia lo utilizaran durante los veranos.

A partir de entonces, el yate fue usado por Don Juan en múltiples ocasiones, de las que muchas fueron competiciones, sobre todo en Portugal. En 1949 tomó parte en regatas en las islas Berlingas y en Faro. Y en 1950 participó en nuevas regatas en las Berlingas y en Funchal.



Don Juan de Borbón y el sello del *Saltillo* en una tarjeta postal.

Don Juan tenía la ilusión de cruzar el Atlántico con el *Saltillo* en un viaje de ida y vuelta de más de 6.000 millas, en recuerdo del viaje de Colón en el descubrimiento. Para tal fin, a principios de 1958 reunió una tripulación de 11 hombres, y él mismo como capitán, además del duque de Arión, el almirante Arthur Ratsey como encargado del telégrafo; el duque de Albuquerque como responsable de la intendencia, José María Burgoa, Evaristo Núñez, Dionisio Ortega, Eduardo Caro, Manuel Pinheiro, Pedro Uriarte y Jorge Arnoso.

Se reunieron en Lisboa, donde se encontraba la residencia Villa Giralda de los Condes de Barcelona, y el 17 de marzo de 1958 el *Saltillo* salió a la mar desde el muelle cercano a la Torre de Belém, dando comienzo su travesía. Tras tocar en Madeira arribó hacia la isla caribeña de Antigua. Solo tuvo un incidente de cierta consideración, al sufrir un incendio producido por un cortocircuito en la instalación de la batería, que fue sofocado antes de que llegara a producir daños de importancia. Y los miembros de la tripulación fueron testigos de algo realmente extraordinario cuando estando Don Juan de guardia en la toldilla del barco en la noche del domingo 13

de abril alarmó a los demás por algo que veía en el cielo. Todos vieron cómo un objeto que dejaba tras de sí una gran estela luminosa caía al agua a pocas millas del barco, y al hundirse en el océano Atlántico producía un gran destello que iluminó la noche. Hicieron muchas cábalas sobre el origen de aquel extraño suceso —meteorito, avión, misil o algo por el estilo—, hasta que más tarde obtuvieron la explicación por las emisoras de radio norteamericanas. A la hora en que se produjo el extraño fenómeno, y comprobada la situación del *Saltillo* en aquel momento, fueron conscientes de que aquel gigantesco objeto que había caído en el Atlántico era nada más y nada menos que el satélite artificial soviético *Sputnik 2*, el de la famosa perrita *Laika*, que tras 162 días en órbita había finalizado su viaje alrededor de la Tierra y había «regresado» a casa.

El 16 de abril, el *Saltillo* recaló en Antigua, donde fue recibido por el gobernador de la isla. Más tarde se trasladó a Puerto Rico, donde tuvo un gran recibimiento. Y el día 27 zarpó rumbo a Nueva York. Mientras el yate navegaba hacia su nuevo destino, un guardacostas norteamericano recogió a Don Juan en



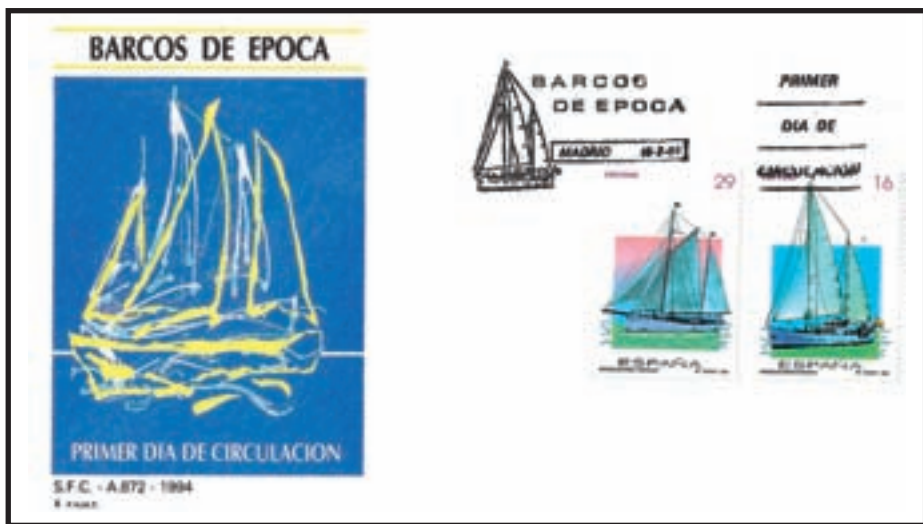
La perra *Laika* y el *Sputnik 2* en un sello emitido por Rumanía.

Nassau, capital de las Bahamas, y lo trasladaba a Norfolk para entrevistarse con su hijo, el entonces Príncipe Juan Carlos, que acababa de llegar a bordo del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en su viaje de prácticas como guardia marina.

Tras cuatro días de estancia en Norfolk, Don Juan salió hacia Nueva York para embarcar de nuevo en el *Saltillo* el 17 de mayo y emprender el viaje de vuelta pasando por Bermudas y Azores. La travesía de regreso fue mucho más accidentada que la de



El *Giralda* en un sello de correos español emitido el 15 de julio de 1994.



Sobre de primer día de circulación de la serie de sellos de «Barcos de Época», emitido el 15 de julio de 1994.

ida, ya que tuvo que capear un fuerte ciclón cuando se encontraba entre Nueva York y las Bermudas, que azotó al barco los días 26, 27 y 28 de mayo.

Cuando el *Saltillo* llegó a Cascais, Lisboa, el 24 de junio, tuvo un gran recibimiento de la multitud que lo esperaba en el muelle.

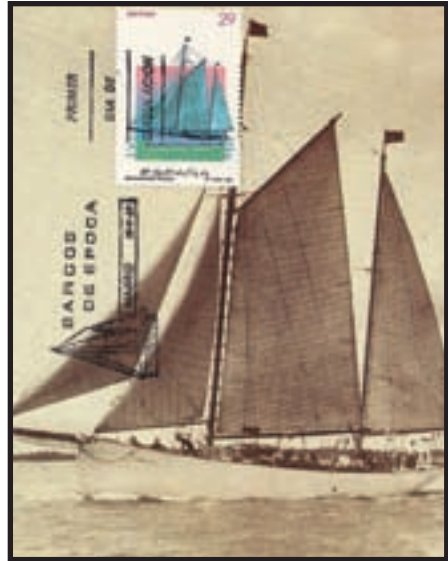
En 1962, el *Saltillo* se trasladó a Atenas con motivo de la boda de Don Juan Carlos de Borbón y Doña Sofía de Grecia, que tuvo lugar el 14 de mayo. Para tal fin el barco fue especialmente engalanado y permaneció en el puerto de El Pireo como testigo de tan importante acontecimiento.

La última vez que el yate fue usado por Don Juan fue en 1962, ya que a partir de entonces fue sustituido por el *Giralda*. Aunque en el año 1963, el *Saltillo* actuó de buque de apoyo del *Giralda* en Inglaterra, y cuando ambos regresaron a Bilbao tuvieron un caluroso recibimiento.

Buque escuela

En 1968, Pedro Galíndez cedió el *Saltillo* a la Escuela Oficial de Náutica de Portugalete para utilizarlo en la enseñanza de prácticas marineras y fue utilizado por los alumnos durante 18 cursos.

Cuando en enero de 1987 se le efectuó una revisión se vio que estaba muy deteriorado. Al chorrear el caso en dique seco, se descubrieron en la chapa varios agujeros a la altura de la línea de la flotación, por lo que era necesario tomar medidas urgentes. Y aunque muchos opinaban que lo mejor que se podía hacer con el barco era llevarlo al desguace y convertirlo en chatarra, prevaleció su valor histórico y se decidió restaurarlo. El 19 de noviembre de dicho año se creó la Asociación de Amigos del *Saltillo*, agrupación de carácter cultural y filantrópico, creada para buscar ayuda humana y material encaminada a restaurar el barco. Y se acometió su restauración y puesta a punto. El Puerto Autónomo de Bilbao cedió un terreno para poner el yate en seco, asegurar su integridad y frenar su deterioro, y la Consejería de Transportes y Obras Públicas aportó fondos para su restauración. El 2 de febrero de 1988,



El *Saltillo* en una tarjeta postal y un sello de correos.

el *Saltillo* se trasladó de Santurce a Axpe, donde fue izado y depositado en el muelle de Axpe-Erandio del Puerto Autónomo de Bilbao.

Y comenzó a ser restaurado manteniendo hasta donde fue posible sus características de barco de época a base de un trabajo puramente artesanal. Se preservó su aspecto exterior, que era el original, se preparó su interior para ser un buque escuela con capacidad para 20 tripulantes, y se le dotó de medios modernos para la navegación. Las obras terminaron el 22 de julio de 1988, en que el *Saltillo* fue trasladado al puerto de Getxo. A partir de entonces comenzó a participar en numerosos actos representativos y en salidas con los alumnos. Más adelante pasó por nuevas obras de conservación y reparación de aquellos elementos que lo necesitaban. Y hoy el buque continúa con sus tareas de buque escuela de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de la Universidad del País Vasco (UPV), además de participar en diferentes actividades, como regatas, actos de representación, festivales, viajes de promoción y otros.



Moneda de 5 euros, con la efigie de Don Juan y la silueta del *Saltillo*, emitida en octubre de 1993.

El *Saltillo* en la filatelia y en otros medios

El 1 de abril de 1993 falleció Don Juan de Borbón, y en octubre de dicho año, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre acuñó una moneda de cinco euros, que en el anverso presenta la efigie de Don Juan y en el reverso el *Saltillo*.

Por resolución conjunta de la Secretaría General de Comunicaciones y de la Subsecretaría de Economía y Hacienda, de 23 de junio de 1994, se dictaminó la emisión y puesta en circulación de una serie de dos sellos de correos de «Barcos de Época», dedicados a los yates reales *Giralda* y *Saltillo*, que ya fue



Retrato de Don Juan de Borbón, realizado por Ricardo Macarrón, en una tarjeta postal y un sello emitido el 20 de junio de 1993.

comentada hace tiempo en esta sección (1). En cumplimiento de dicha resolución, el 15 de julio de 1994, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre emitió un sello de correos en el que aparece la silueta del *Saltillo*, con un facial de 29 pesetas y una tirada de 2.500.000 ejemplares. El otro sello muestra la silueta del *Giralda*, con un facial de 16 peseta y tirada ilimitada.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *Don Juan de Borbón y sus barcos. La Mar en la Filatelia*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Abril, 1999. Págs. 503-506.



JUAN GONZÁLEZ DE CANALES MOYANO

Del artista que recibimos hoy en el *Pañol de Pinturas*, teníamos ya noticias desde hace bastante tiempo, pues mi contacto con su padre, el capitán de navío Fernando González de Canales y López-Obrero, se debe, además de ser compañero de promoción y unirnos una buena amistad, a haber trabajado juntos con una cierta continuidad en una colosal obra que él ha coordinado, dirigido y escrito, y que en sus nueve tomos abarca nada menos que el inventario de toda la propiedad pictórica de la Armada.

Pero volvamos a Juan, protagonista en la REVISTA de este mes de junio de 2013.

No es casualidad su inclinación a la pintura, pues el abuelo materno, Simón Moyano, conjugó la profesión de farmacéutico con la de pintor autodidacta. También la abuela paterna, Josefina López-Obrero Martínez, trabajó con la misma calificación en este campo de las Bellas Artes; además un tío abuelo, Ángel López-Obrero Castiñeira, primo de Josefina, fue un notable pintor y dibujante cordobés; finalmente su madre,



Juan González de Canales Moyano.



María Elena Moyano, es igualmente pintora autodidacta.

González de Canales es licenciado en Bellas Artes y diplomado en restauración de obras de arte, carrera de gran de interés, pues (según sus palabras) en su desarrollo se conocen acertadamente todo tipo de técnicas y su aplicación y desarrollo en un extenso abanico de soportes y facilita un punto crítico sobre antiguos y nuevos estilos artísticos.

Entre los profesores reconocidos por su trayectoria recuerda especialmente a Manuel Narváez Patiño, ya fallecido, que impartía clases de dibujo al natural.

En cuanto a su manera de pintar no tiene dudas: desea conocer el óleo en su más amplia medida, trabajar las transparencias y mejorar las veladuras y sangrados.

Su obra está ampliamente repartida: en su casa de Cañete, en la de la propia familia, la de Cruz Conde (Córdoba), iglesia de Cañete, en el restaurante cordobés *Casa Pepe* y en innumerables edificios de abogados, farmacéuticos, catedráticos, imagineros, marinos, en el hotel Suizo de Ferrol y algunos lugares más que no recuerda. Es autor de un retrato del contralmirante Salvador Carvia y Caravaca, fundador y primer director de la Escuela de Guerra Naval.

Además del óleo, por el que siente una especial preferencia, le gusta también trabajar con lápiz, bolígrafo y acuarela.

En lo referente a esta última técnica, transcribimos un texto del crítico de arte Mario López en relación con una exposición celebrada en el Hotel Occidental de Córdoba en 1998; dice así: «Estas acuarelas de Juan González de Canales son parte de una bellísima serie de diminutas obras de arte, de auténticas

joyas plásticas que él nos ofrece sobre su Andalucía más entrañable, vista y sentida desde el blasonado balcón de su estudio de Bujalance (Córdoba) en la casa solariega de sus antepasados. Privilegiado lugar de observación y meditación donde aún nos sería posible evocar los antiguos crepúsculos de la campiña y sus barrocas torres de oro, los silenciosos patios de Córdoba, sus calles al río o las luminosas fuentes de los jardines del Alcázar de Sevilla... Micropaisajes donde la pureza de la línea se funde en mágica armonía por arte y gracia de este joven pintor andaluz».

Más adelante, en el año 2001, expone en el Casino de Ferrol una treintena de obras de temática marinera, mereciendo del profesor de Historia del Arte Jesús Sáiz y Luca de Tena el siguiente análisis: «La exposi-

ción que nos ofrece Juan González de Canales es el fruto de muchas horas de trabajo, de un aprendizaje monástico, luego enriquecido y engrandecido. Es el ejercicio de honradez artística de quien no cede a la banalidad complaciente de las modas o a las consignas de los santones de guardia. Es el ejemplo limpio de un camino elegido a conciencia, propio e irrenunciable, que nos gratifica con el gozo de la contemplación de unas obras colmadas de inteligencia, sensibilidad y maestría».

Ha participado como profesor en un multitudinario curso de dibujo y pintura organizado por la Cofradía de Nuestro Señor Padre Jesús y Nuestra Señora de los Dolores de Bujalance, en el que participaron personas de diez a cien años. Fue dirigido por la profesora Soledad Sabater Moreno, y con nuestro protagonista estuvieron los profesores Inmaculada Caro Castro, Rafael Ángel García Ayllón y José Luis Jurado Carmona.

Transcribimos a continuación su sólida formación académica:

- Licenciado en Bellas Artes por la Universidad Complutense de Madrid.

- Especialidad en Restauración de Escultura. Cursos 88-93.

- Graduado en Artes Aplicadas en la restauración de obras de arte. Especialidad de Pintura de Caballete (CEROA) Madrid. Cursos 87-90.

Ha participado en los siguientes concursos y exposiciones:

- Clasificado en el Premio Nacional de Pintura Blanco y Negro en las convocatorias XI y XII. Esta última como finalista.

- Noviembre 95. Exposición de Acuarelas en la Sala de Exposiciones de CajaSur de Bujalance (Córdoba).

- Septiembre 96. Exposición colectiva de óleos en la Sala Radical de Cañete de las Torres (Córdoba).



- Octubre 96. Exposición de óleos y acuarelas en la Casa del Rey de Arganda del Rey (Madrid).

- Clasificado en la XXXV Aula Militar de Cultura de Cádiz (1997), en la categoría de Pintura.

- Abril 98. Exposición de dibujos y acuarelas en el Hotel Occidental de Córdoba.

- Diciembre 2000. Retrato del contralmirante fundador de la Escuela de Guerra Naval de Madrid don Salvador Carvia Caravaca. Expuesto permanentemente en el salón de actos de dicha institución.

- Junio 2001. Exposición de pintura de temática marinera en el Casino de Ferrol (La Coruña).

- Septiembre 2001. Participación en la edición de INTERCAZA con la presentación de un pabellón de temática pictórica.



— Junio 2010. Ganador del premio «Juan Antonio Corredor» de la ciudad de Bujalance (Córdoba).

— Junio 2011. De nuevo ganador del premio «Juan Antonio Corredor» de la ciudad de Bujalance (Córdoba)..

Sería muy difícil añadir una opinión personal sobre su pintura después de las autorizadas críticas que hemos reproducido; de cualquier forma y a la vista de las fotografías que nos envía Juan, es de resaltar el extraordinario dibujo que sustenta cada una de sus obras; el empleo del color, tanto en el óleo como en la acuarela, es equilibrado y refleja todo ello, sin lugar a dudas, el fruto de ese intenso trabajo de alguien que ama el arte y lo vive apasionadamente (*Pesqueros de Ferrol*).

La acuarela del *Juan Sebastián de Elcano* es de una notable limpieza, con independencia de la originalidad, pues no existe, que yo recuerde, ninguna vista por la popa del buque escuela.

Singular representación del velero alemán *Gorch Fork*, buque escuela de la Armada alemana, donde el simbolismo se expresa con elegancia al aparecer ese extraordinario Cristo como protector supremo de los hombres de la mar y con ese pirograbado en madera en el que se representan potenciales navegaciones.

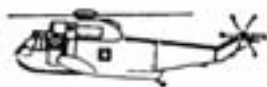
El suave mar de fondo de ese buque navegando a un largo, con ese sol que estalla en las velas y sobre la ciudad, nos acerca a la epopeya de tantos marinos a los largo de la historia.

Con mi admiración por su extraordinaria obra, un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA



(RR)





ESCUDOS DE LA ARMADA



Escuela de Guerra Naval.

Descripción del emblema

Ancla de oro resaltada de una estrella de cinco puntas, de plata, entre ramas de roble, en sinople, nervadas y frutadas, unidas por sus troncos con un lazo de azur y libres las puntas que se cierran hacia la parte superior. Timbrado de la corona real cerrada.

La estrella representa la guía, mientras que las ramas de roble cruzadas significan la fuerza: *la Guía de la Fuerza*. Tradicionalmente la estrella es de oro, pero en el diseño de la Armada pasa a tomar el esmalte plateado para que destaque sobre el esmalte dorado del ancla que iden-

tífica a la Armada. Para este emblema se eligió un ancla del tipo «Martín». El lazo azul es una clara referencia a la faja que, como distintivo de Estado Mayor, usan en el uniforme de gala los oficiales diplomados del Ejército de Tierra.

Este emblema es muy similar al distintivo empleado por los oficiales diplomados por la Escuela de Guerra Naval, cuyo diseño, reglamentado mediante la Real Orden de 15 de septiembre de 1926, era el siguiente:

«El distintivo para los Oficiales diplomados por la Escuela de Guerra Naval lo constituirá la estrella y hoja de roble, emblema del Estado Mayor, combinados con el ancla y la corona que lo son de la Marina militar; todo ello de oro, salvo la estrella, que será de plata, para que se destaque del ancla sobre la cual va. Será bordado o en metal, y se llevará en el lado derecho del pecho y con arreglo a las dimensiones que aparecen en el modelo preinserto.»

El origen de la estrella de cinco puntas como símbolo del Estado Mayor se remonta al 8 de septiembre de 1843, cuando se declara reglamentario el emblema del Cuerpo: *estrella de cinco puntas entre ramas de roble*, no recogiendo en tal disposición ninguna descripción de su simbología.

A lo largo de los años este emblema solo ha sufrido ligeras modificaciones, modificándose el tipo de corona según el régimen político.

La faja azul

La faja azul constituye, junto a la estrella, el símbolo más reconocido de los miembros del desaparecido Cuerpo de Estado Mayor y de los actuales diplomados del Ejército de Tierra.

Aunque su uso no quedó fijado en el Reglamento de 23 de marzo de 1801, cuando se crea el Estado Mayor de Operaciones para la Guerra de Portugal, la tradición marca la aparición de la faja como distintivo del Estado Mayor en aquel momento histórico.

Según el antiguo relato, tras las operaciones en la zona de Elvas, los soldados regalaron al generalísimo de los Ejércitos Francisco Godoy una rama de naranjo como símbolo del éxito obtenido. Godoy, muy gentilmente, comparte su alegría enviando a la Corte a un oficial de su Estado Mayor con las noticias del éxito y la rama de naranjo regalada por sus soldados, con la orden expresa de ser entregada a la esposa del rey, la reina doña María Luisa. Presentado el oficial en la Corte y cumplido su cometido de informar al rey y al Gobierno, entrega a la reina la citada rama. Esta, emocionada y agradecida, entregó como regalo el chal azul celeste que en ese momento vestía, ciñéndolo a la cintura del oficial a modo de faja, quedando así unidos para la leyenda el éxito en la campaña, el oficial de Estado Mayor y el Servicio a España y a la Corona. Todo mediante la prenda y el color preferidos por la reina, que pasaría a ser distintivo del Estado Mayor, y que con el tiempo llegó a llamarse «azul María Luisa». Posteriormente se describe el color del Cuerpo con diversos nombres, tales como «azul Napoleón» y «azul celeste».

La faja, como prenda militar, está reservada exclusivamente a los generales, almirantes y miembros del Cuerpo de Estado Mayor. Su abuso debió constituir en el pasado uno de los quebraderos de cabeza en la uniformidad de los ejércitos, por lo que en sucesivas órdenes hubo de dictaminarse la restricción de su empleo exclusivamente para aquellos oficiales que estuviesen desempeñando directamente funciones de Estado Mayor.

NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A).— Encuadrados dentro de la ASPFOR XXXII, la participación de la Armada está formada por cinco efectivos del equipo TACP.

Operación LIBRE HIDALGO (L/H), LÍBANO (noviembre de 2012-mayo de 2013).— Se encontraba desplegada en la zona la FIMEX LH-VIII con un contingente de 44 efectivos de la FIM. El 24 de mayo 2013 se puso fin a la participación de la Armada en la operación.

Operación ATALANTA (23 enero de 2009-finalización).— Participa en esta operación la TF-465, bajo el mando del comodoro portugués Jorge Novo Palma desde el 6 de abril,



Trozo de visita de la fragata *Numancia* regresando de un *Friendly Approach* a un *dhow* en el océano Índico. (Foto: www.armada.mde.es).

compuesta actualmente por las siguientes unidades: NRP *Alvares Cabral* como buque de mando, la fragata española *Numancia*, la FS *Nivose*, la FS *Guepratte*, el FGS *Ausburg* y el HSWMS *Carlskrona*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF-465 cuenta con un *P-3M* del Ejército del Aire (ESP) y dos *SW-3* (LUX).

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR.—

El patrullero *Vencedora* es el buque asignado para permanecer en *stand by* bajo OPGON NACIONAL entre el 15 de abril y el 30 de junio de 2013.

El submarino *Tramontana* participó en esta operación entre el 12 de abril y el 13 de mayo.

El apoyo asociado a esta operación estuvo a cargo del patrullero *Vigía* entre los días 3 y 9 de mayo, y del patrullero *Vencedora* los días 8 y 9 de mayo.

Ejercicios

Desde el 29 de abril de 2013 se han realizado los siguientes ejercicios:

CATOE 2 (2 de abril-17 de mayo de 2013).—Se efectuó este ejercicio conjunto en la base de Rabasa (Alicante), donde la Armada participó con tiradores de precisión de la FGNE.

ADELFIEX 01 (22 de abril-1 de mayo de 2013).—Bajo la dirección de COMGRUP-2 se realizó este ejercicio en aguas de la bahía de Cádiz, con la participación del LHD *Juan Carlos I*, LPD *Castilla*, Grupo Naval de Playa y el BDE-I además de equipos EOS y UNAEMB.

BOLD ALLIGATOR 13 (14 de abril-3 de mayo de 2013).—Personal de la Infantería de Marina participó en este ejercicio (CPX) a bordo del USS *Bataan* en Norfolk (Virginia).



Submarino *Tramontana*. (Foto: www.armada.mde.es).



El *Neptuno* (A-20) barajando la costa cerca de Cartagena. (Foto: archivo RGM).

FTX (6-10 de mayo de 2013).—Una compañía del BDE-I, tres del BDE-II y dos del BDMZ-III realizaron este ejercicio en el CASR.

FTX (7-9 de mayo de 2013).—60 pax de la AGRUMAD realizaron este ejercicio en el CMT El Palancar (Madrid).

EAC-EXALIC 01/13 (7-9 de mayo de 2013).—Personal del GAD colaboró en este ejercicio del Ejército de Tierra que tuvo lugar en el CASR.

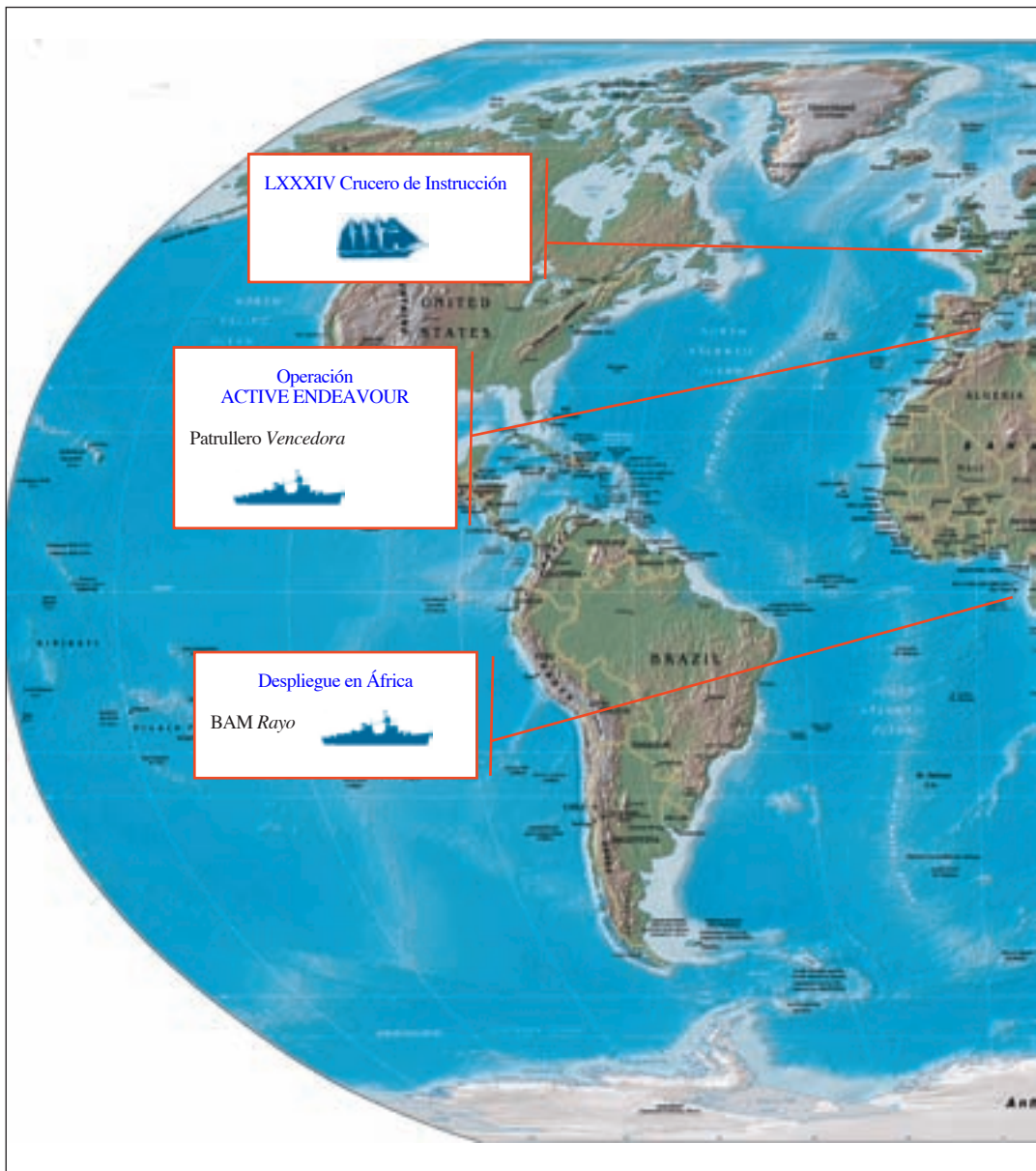
MARSEC-13 (13-24 de mayo de 2013).—Tuvo como objetivo valorar el tiempo de reacción y protocolos de activación de los medios de la Armada (buque y equipo EOS alistados en PPVSM) ante un incidente de seguridad para estar en disposición de interceptar un buque mercante en tránsito en alta mar, efectuar su seguimiento y realizar asalto no cooperativo.

La Armada aportó las siguientes unidades: LPD *Castilla*, MHC *Tambre*, patrulleros *Infanta Cristina*, *Vigía* y *Atalaya*, BAM *Relámpago* y *Tornado*, BSR *Neptuno* y personal de Infantería de Marina a bordo de distintas unidades, en sus distintas fases de ejecución. También participaron: buques mercantes y equipos EOS, COVAM y CEPIC.

FPEX (20-24 de mayo de 2013).—La Fuerza de Protección (FUPRO) realizó este ejercicio para incrementar su nivel de adiestramiento en la activación y ejecución de los planes de contingencia en respuesta a situaciones de crisis e incremento de los niveles de alerta. Las unidades participantes fueron AGRUMAD, TERNOR, TERLEV, TERSUR y USCAN.

EX.EPCIS (13-17 de mayo de 2013).—Realizado por personal de la AGRUMAD en Burgos.

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA



Adiestramiento

Desde el 29 de abril han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

Adiestramiento individual: *Alborán* (29 y 30 de abril de 2013); *Segura* (7 de mayo de 2013); *Tajo* (8 y 9 de mayo de 2013); *Las Palmas* (9 de mayo de 2013); *Infanta Elena* (8 de mayo de 2013); *Infanta Cristina* (8 de mayo de 2013); *Tornado* (9 de mayo de 2013); *Alborán* (8 de mayo de 2013); *Arnomendi* (9 de mayo de 2013); *Neptuno* (6-10 de mayo de 2013); *Cazadora* (13-17 de mayo de 2013); *Arnomendi* (14 de mayo de 2013); *Tabarca* (14 y 15 de mayo de 2013); *Duero* (16 de mayo de 2013); *La Graña* (15 de mayo de 2013); *Arnomendi* (22 y 23 de mayo de 2013); *Segura*, *Tambre* y *Turia* (22 de mayo de 2013); *Duero* (24 de mayo de 2013); *Camino Español* (20 y 21 de mayo de 2013); *Cazadora*, *Infanta Cristina* y *Vencedora* (20-24 y 27 de mayo de 2013); *Toralla* (20 y 21 de mayo de 2013); *Atalaya* (24 de mayo de 2013); *Las Palmas* (22 de mayo de 2013).

PABI-MABI: *Galicia* (1 de abril-30 de junio de 2013); *Castilla* (8 de abril-30 junio de 2013).

MABI: *Juan Carlos I*, *Santa María*, *Canarias* y *Victoria* (1 de abril-30 de junio de 2013).

CALOP: orientada a la misión como buque de mando: *Blas de Lezo* (CT) y *Álvaro de Bazán* (CP) (29 de abril-24 de mayo 2013).

CALOP A3M: *Sella* (6-24 de mayo de 2013). Bajo la dirección y supervisión de COCEVACO y EVACART.

CALOP de recuperación: *Tajo* (21 y 22 de mayo de 2013).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Juan Sebastián de Elcano (2 de marzo-13 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



Patrullero *Infanta Cristina* atracado en Cádiz. (Foto: archivo RGM).

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.º aniversario de la Marina holandesa en Den Helder.

Cumplimentará 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	

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

Relámpago (5-7 de mayo de 2013).—Tras finalizar el periodo de fin de garantía en La Carraca comenzó tránsito de regreso a su base en Las Palmas.

Galicia (29 de abril de 2013).—Tras su periodo de varada efectuó tránsito desde Navantía a la Base Naval de Rota.

Camino Español (29 de abril-13 de mayo de 2013).—Efectuó transporte de material del Ejército de Tierra, según el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Valencia		29 de abril
Almería	30 de abril	30 de abril
Ceuta	1 de mayo	1 de mayo
Almería	2 de mayo	2 de mayo
Cartagena	2 de mayo	10 de mayo
Almería	11 de mayo	11 de mayo
Ceuta	12 de mayo	12 de mayo
Cartagena	13 de mayo	

Patiño (4-10 de mayo de 2013).—Salió a la mar en demanda de la Base Naval de Rota para efectuar inspección I1 entre los días 6 y 7, combinando periodos en la mar y en puerto, y carga de combustible y colaboración con CALOP de las fragatas *Álvaro de Bazán* y

Blas de Lezo entre los días 7 y 8, entrando finalmente en Ferrol.

Contra maestre Casado (6 de mayo de 2013).—Efectuó pruebas de mar.

Despliegue en AFRICA (20 de mayo-28 de julio de 2013).—Tras finalizar su participación en la Operación ATALANTA, el BAM *Rayo* inició este despliegue para potenciar las relaciones con los distintos países visitados.

Ha cumplimentado el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Dar es-Salam (Tanzania)		19 de mayo
Maputo (Mozambique)	22 de mayo	25 de mayo
Durban (Sudáfrica)		26 de mayo (fondeo)
Ciudad del Cabo (Sudáfrica)	29 mayo	8 de junio
Luderitz (Namibia)	10 de junio	13 de junio
Luanda (Angola)	18 de junio	20 de junio
Port Gentil (Gabón)	23 de junio	26 de junio

Turia (6, 8 y 9 de mayo de 2013).—Efectuó pruebas de mar, calibración y mediciones magnéticas y acústicas en las cercanías de Cartagena.

Mar Caribe (7-17 de mayo de 2013).—Efectuó aguadas y suministros a peñones.

Tagomago (7-18 de mayo de 2013).—Colaboró en el relevo del DN de Alborán.

Martín Posadillo (10-22 de mayo de 2013).—Efectuó transporte logístico del Ejér-

cito de Tierra, cumplimentando el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		10 de mayo
Melilla	11 de mayo	12 de mayo
Cartagena	13 de mayo	20 de mayo
Melilla	21 de mayo	21 de mayo
Cartagena	22 de mayo	

Segura (15 de mayo de 2013).—Efectuó calibración magnética en aguas próximas a Cartagena.

Duero (14 de mayo de 2013).—Efectuó calibración magnética en aguas próximas a Cartagena.

Las Palmas (13 de mayo de 2013).—Efectuó colaboración con el MHC *Sella*, pruebas de minador y comunicaciones en aguas próximas a Cartagena.

La Graña (14 de mayo de 2013).—Colaboró en la CALOP que efectúan las fragatas *Álvaro de Bazán* y *Blas de Lezo* para su incorporación como buques de mando en las SNMG-2.

Meteoro (16 de mayo de 2013).—Salió a la mar para efectuar pruebas de mar, en aguas próximas a Cádiz.

Las Palmas (20 de mayo de 2013).—Efectuó colaboración con el MHC *Tajo* como buque minador en aguas próximas a Cartagena.

Antares (20 de mayo de 2013).—Efectuó pruebas de mar tras su periodo de obras.

Contra maestre Casado (22-28 de mayo de 2013).—Realizó transporte logístico entre los puertos de La Carraca y Ferrol.



Patrullero *Atalaya* (P-74). (Foto: archivo RGM).

Neptuno (20-31 de mayo de 2013).—Efectuó colaboración con la EBA en aguas próximas a Cartagena.

Rigel (21 de enero-10 de mayo de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica de la Base Naval de Rota, fondeaderos y zonas adyacentes.

Escandallo (14 de marzo-10 de mayo de 2013).—Efectuó actualización cartográfica de la Base Naval de Rota y fondeaderos y zonas adyacentes.

Malaspina (18 de abril-31 de mayo de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz.

Tofiño (15 de mayo-15 de junio de 2013).—Efectuó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz y Huelva. Colabora con el ESHIDRO para la realización de prácticas con alumnos.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

Cabo Fradera (1-30 de abril y 1-31 de mayo de 2013).—Efectuó presencia naval, vigilancia de caza, pesca y protección de intereses nacionales en el TIRM comprendido entre Tui y Camposantos.

Tornado (11 de marzo-6 de mayo de 2013).—Estará alistado con preaviso de 24 horas.

Vigía (30 de abril-9 de mayo de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán y Mediterráneo occidental.

Atalaya (22 de abril-1 de mayo de 2013).—Realizó vigilancia marítima e inspección pesquera de los caladeros en aguas del litoral gallego.



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

Tarifa (5 de mayo-13 de junio de 2013).—Efectuó campaña NEAFC (*North East Atlantic Fisheries Convention*).

Vencedora (8-17 de mayo de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán y estrecho de Gibraltar.

Centinela (7-16 de mayo de 2013).—Efectuó vigilancia marítima y de pesca en aguas de la costa de Galicia y mar Cantábrico.

Infanta Elena (18-27 de mayo de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán.

Serviola (13-28 de mayo de 2013).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán y estrecho de Gibraltar.

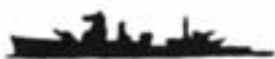
P-101 (10-31 de mayo de 2013).—Realizó vigilancia marítima entre la frontera con Portugal y Punta Umbría.

Relámpago (20-24 de mayo de 2013).—Realizó vigilancia marítima en aguas de las islas Canarias.

Formentor (20-24 de mayo de 2013).—Realizó vigilancia marítima en aguas próximas a Cartagena.

Alborán (24 de mayo-27 de junio de 2013).—Efectúa vigilancia de pesca en el Mediterráneo dentro de la «Campaña Atún Rojo».

D. R.





Canadá

Una avería deja un solo submarino operativo.—La Flotilla de Submarinos canadiense no pasa por su mejor momento tras quedarse con un solo submarino operativo al quemarse un generador diésel del submarino

HMCS *Windsor*, que acababa de salir de una larga gran carena con modernización que había durado cinco años y costado 209 millones de dólares. Esto deja tan solo operativo al HMCS *Victoria*, basado en el Pacífico, ya que los otros dos submarinos de la Flotilla se encuentran en gran reparación tras sufrir uno



HMCS *Windsor*. (Foto: www.wikipedia.org).

de ellos, el HMCS *Chicoutimi*, un grave incendio en 2004, cuando transitaba en superficie con mala mar y le entró agua por la escotilla de la vela, y el otro, el HMCS *Corner Brook*, igualmente muy dañado tras sufrir en 2011 una colisión con el fondo por causas inexplicables.

Los cuatro submarinos, de la clase *Upholder*, fueron comprados a la Marina británica por 750 millones de dólares en 1998, posiblemente la peor inversión en la historia de la Marina canadiense, ya que en estos 15 años rara vez ha habido más de un submarino operativo.

China

Entra en servicio una nueva fragata.—

La primera fragata furtiva o *stealth* del Tipo 056 fue entregada a la Armada del Ejército Popular Chino el 6 de mayo en el puerto de Shanghái. Esta nueva generación de fragatas, constituida por una serie numerosa de unidades, está diseñada para operar en ambientes electromagnéticos hostiles con la máxima discreción, de acuerdo con un informe publicado por el boletín oficial del Ejército Popular. Esta nueva unidad requiere tan solo a un tercio de la dotación necesaria para navegar en la serie antecesora de fragatas Tipo 053, y tendrá como cometidos principales la lucha antisubmarina (ASW), misiones de escolta a unidades valiosa y la guerra antisuperficie (ASUW). En ese mismo boletín oficial se dice que la entrega de esta nueva fragata marca el inicio de una modernización sistemática de la Marina china, que busca mejorar las capacidades en la protección de la seguridad nacional, la integridad territorial, la soberanía marítima y los intereses marítimos chinos. Asimismo, añade el comunicado oficial que la entrega de esta fragata está conforme con los procedimientos habituales, basados en el progreso de la construcción naval y el desarrollo del armamento.

Colombia

El primer U-209 modernizado inicia pruebas de mar.—El submarino *Tayrona* del

tipo U-209, inició sus pruebas de mar y puerto en el mes de abril, después de sufrir durante tres años una gran carena con modernización dentro del marco del Plan Orión, que ha permitido que el sumergible, adquirido a mediados de los años 70 en Alemania, fuera dotado de la tecnología necesaria para poder seguir cumpliendo con los requerimientos del país sudamericano durante los próximos 15 años. Se espera que en junio haga la inmersión estática, una vez que haya concluido de forma satisfactoria todas las pruebas de puerto y de navegación en superficie. Entre las mejoras incorporadas al *Tayrona* destacan el nuevo sistema de combate ISUS 90-111 de Atlas Elektronik, los nuevos generadores y auxiliares, así como de todos los elementos de la batería y la incorporación del nuevo torpedo DM2A3 Seehecht a su panoplia de armas. Los dos periscopios SERO 250, ataque y observación, son igualmente nuevos y fabricados por Cassidian Optronics.

Estos trabajos de gran carena y modernización han sido llevados a cabo localmente por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval (COTECMAR) por primera vez en la historia, le han permitido a la Marina colombiana economizar una tercera parte del costo de los trabajos efectuados en comparación con una gran carena realizada en astilleros alemanes. Además ha permitido a unos 200 técnicos trabajar durante tres años en ella, aunque, eso sí, asesorados por ingenieros de los astilleros alemanes HDW.

La Infantería de Marina recibe camiones Navistar 7000 MV.—

La Infantería de Marina colombiana ha recibido en el mes de abril un nuevo lote de 28 camiones tácticos *Navistar 7000 MV*, que serán destinados a dotar al Primer Batallón de Movilidad, tal y como ha revelado un portavoz del Cuerpo. Los vehículos llegaron a la ciudad portuaria de Cartagena de Indias, en donde se realizará el proceso de incorporación a su unidad. Con esta nueva entrega, se contabiliza un total de 48 unidades de este modelo de camión táctico del que se espera se adquieran más, gracias al proceso de normalización del parque táctico de la Fuerza Anfibia. Navistar Defense aspira además a realizar entregas de este vehículo al

Ejército Nacional colombiano, ofreciendo para ello formar a los conductores y futuros utilizadores a través del Latin American Technical and Education Center, colocando su red de distribuidores y talleres de reparación en el país al servicio de las Fuerzas Armadas.

Estados Unidos

Entra en servicio un nuevo LPD.—En la fría capital de Alaska, Anchorage, tuvo lugar la ceremonia de entrada en servicio del buque anfibio del mismo nombre, *Anchorage* (LPD-23). La madrina del acto fue la mujer general James T. Conway, excomandante general de *marines*, y presidió el acto el almirante Cecil Haney, comandante de la Flota del Pacífico. El primer USS *Anchorage* fue curiosamente otro buque anfibio (LSD-36), que entró en servicio en 1969, y que tuvo una destacada actuación durante la Guerra del Vietnam,

Operación DESERT STORM E IRAQUI FREEDOM.

El actual USS *Anchorage* es el séptimo buque de la clase *San Antonio*, y está diseñado para formar parte de los grupos expedicionarios de combate transportando una fuerza de 800 *marines*. La nueva unidad ha sido fabricada en los astilleros de Huntington Ingalls Industries en sus astilleros de Avondale en la Luisiana. Con un desplazamiento de 24.900 t puede dar 22 nudos de velocidad máxima.

Vuelo histórico de seis Osprey (MV-22B).—Seis aviones *Osprey* (MV-22B) y dos cisterna *KC-130J* volaron desde la Estación Aérea de New River en Colorado hasta la Base Aérea de Morón, realizando el trayecto más largo jamás realizado por este tipo de aviones de alas rotatorias, totalizando 15 horas de vuelo. Estos seis aviones formarán el Elemento de Comando Aéreo (ACE) que apoyará a los *marines* destacados en Morón y



LPD *Anchorage*. (Foto: Facebook.com).

que forman el Special Purpose Marine Air Ground Task Force Crisis Response o SP-MAGTF CR.

El SP-MAGTF CR es un contingente nuevo y rotacional de aproximadamente 500 *marines* de diferentes unidades que incluyen elementos del II Marine Expeditionary Force de Camp Lejeune. El SP-MAGTF CR le proporciona al Mando de África (USAFRICOM) la capacidad de responder a una crisis en sus áreas de responsabilidad de forma inmediata, ya que esta nueva unidad es capaz de responder a un amplio espectro de cometidos, como proporcionar defensa a una embajada norteamericana, realizar una evacuación, asistencia humanitaria, ayuda en catástrofes naturales, búsqueda y rescate, etcétera.

Los aviones *Osprey* son un componente clave para esta unidad, ya que son capaces de realizar vuelos de 325 millas sin repostar con 24 *marines* y su equipo de combate, lo que triplica la capacidad de un helicóptero medio.

Francia

Misil balístico se autodestruye tras ser lanzado por SSBN.—Un misil balístico intercontinental, desprovisto de carga nuclear, se autodestruyó minutos después de su lanzamiento efectuado el 5 de mayo, tras ser lanzado desde un submarino nuclear balístico o SSBN en inmersión, posicionado en la costa noroeste gala, según informó el Ministerio de Defensa. La autodestrucción, que se produjo durante la realización de un ejercicio naval, tuvo lugar en una zona de navegación prohibida al tráfico mercante, por lo que no hubo ningún daño material, señaló la Marina gala en un comunicado a la prensa. Se trata del primer fallo conocido de este tipo de misil desde 1996. Las autoridades navales han abierto una investigación para descubrir la causa de esa autodestrucción no ordenada. El misil en cuestión era un M51, y fue lanzado por el SSBN, o SNLE en sus siglas francesas, *Le Vigilant*, que navegaba en inmersión a



Submarino *Le Vigilant*. (Foto: www.wikipedia.org).

cota de lanzamiento por la bahía de Audierne, en aguas territoriales galas, cerca del Finistère francés. Las autoridades navales tratan ahora de recuperar con medios submarinos y buceadores los restos del misil para examinarlos en un laboratorio y poder determinar las causa de este fallo. Este es el sexto lanzamiento del ejercicio realizado de un misil M51 y el tercero desde un SSBN en inmersión. El M51 tiene un alcance de 8.000 km y puede transportar seis ojivas nucleares.

Irán

Construcción de un nuevo submarino.—

El ministro de Defensa iraní, brigadier general Ahmad Vahidi, hizo pública la construcción de un nuevo submarino en astilleros nacionales que será botado en fecha próxima. La nueva unidad, de un desplazamiento mediano, será botada posiblemente a finales de este año o comienzos del próximo, anunció desde la Base Naval de Bandar e Anzali. Asimismo Vahidi añadió que se está avanzando a pasos agigantados en la construcción de vehículos aéreos no tripulados o UAV por parte del Ejército y la Fuerza Aérea.

La Marina iraní ya ha botado y cuenta en su lista oficial de buques con dos clases de submarinos contruidos en los astilleros iraníes, los *Tareq 901* y *Ghadir*, como ejemplos de los esfuerzos del gobierno de Teherán de incrementar sus capacidades defensivas con tecnología propia.

Israel

Recepción del quinto submarino clase Dolphin.—La Marina israelí recibió el 29 de abril el quinto submarino de la clase *Dolphin* en el transcurso de una ceremonia realizada en los astilleros alemanes de Thyssen-Krupp Marine Systems (TKMS) en la localidad de Hamburgo. El Ministerio de Defensa de Israel ha bautizado a la nueva unidad con el nombre de *Rahav*. El nuevo submarino se incorporará a su base de Haifa este mismo año, una vez finalizado el adiestramiento de su dotación en la mar. Según un portavoz israelí, el *Rahav* es uno de los submarinos

convencionales más sofisticado y avanzado del mundo y será una pieza clave en la defensa de los intereses marítimos nacionales, ya que es un buque extremadamente versátil tanto por sus capacidades como por su armamento.

El Gobierno de Berlín ha ayudado financieramente al de Israel en la construcción de esta unidad. El cuarto submarino, *Tanin*, se entregó hace un año y está previsto entre en servicio en el primer semestre de 2013. El programa de la clase *Dolphin* lleva dos décadas desarrollándose, gracias a una colaboración estratégica ente Israel y Alemania, por el que esta última nación se encarga de la construcción de la serie siguiendo las especificaciones de la Marina israelí. La construcción de los dos primeros submarinos fue enteramente financiada por Alemania, la del tercero se dividió a partes iguales entre ambos gobiernos, y en los cuarto y quinto el Gobierno alemán ha sufragado un tercio del costo. Para la sexta y última unidad, todavía en gradas, Berlín firmó un acuerdo el año pasado por el que cubrirá con 135 millones de euros el costo de 600 millones del último submarino de la serie.

Marruecos

Comienzan las pruebas de mar de la fragata FREMM.—La fragata multimisión marroquí FREMM ha comenzado sus pruebas de mar en las costas de la Bretaña francesa de la mano del personal técnico de los astilleros de la DCNS francesa, que durante varias semanas comprobarán el funcionamiento del sistema de propulsión del buque y sus equipos de navegación. Esta fragata, bautizada con el nombre del actual soberano de Marruecos, *Mohammed VI*, ha sido construida dentro del programa franco italiano FREMM (*Frégate Européenne Multi-Missions*), que comprende por parte francesa a 11 fragatas más una para la Marina Real marroquí, cuya entrega definitiva se hará este verano. Durante los tres primeros días de mar, las pruebas servirán para evaluar los sistemas de seguridad interior de la fragata, junto con los de contraincendios y vías de agua, además de probarse la maniobrabilidad del buque en la

salida de puerto y en la mar. Posteriormente se probará el sistema de propulsión, que debe ser capaz de alcanzar 27 nudos de velocidad máxima. Una vez finalizados estos dos periodos de prueba, la *Mohammed VI* regresará al astillero de la DCNS en Lorient para corregir los posibles fallos y realizar semanas más tarde la fase de pruebas que pondrá a punto el sistema de combate y las armas.

Modernización de la Marina marroquí.—

En septiembre de 2012, los astilleros holandeses Damen Schelde Naval Shipbuilding (SSNS) procedían a entregar la tercera y última fragata modular multimisión del tipo SIGMA (*Ship Integrated Geometrical Modularity Approach*) a la Marina Real de Marruecos. De esta forma la *Allal Ben Abdellah* (F-615) se unía a las *Tarik Ben Ziyad* (F-613) y *Sultan Moulay Ismail* (F-614), transferidas en septiembre de 2011 y marzo de 2012 respectivamente. El país norteafricano adquiría estas tres unidades de construcción holandesa a las que designó como FMMM (*Frégate Multi-Missions Marocaine*): la 613 de la versión SIGMA 10513 y las otras dos de la SIGMA 9813, de menor desplazamiento, eslora y dotación. Con la incorporación en 2013 de la FREMM *Mohammed VI*, la Marina de Marruecos refuerza considerablemente su capacidad naval de superficie, que cuenta actualmente con dos fragatas de la clase *Floreal* de construcción francesa, las *Mohammed V* (F-611) y *Hassan II* (F-612), la corbeta *Lieutenant-Colonel Errahmani* de la clase *Descubierta* (F-501), cinco patrulleros oceánicos OPV-64 y una veintena de patrulleros ligeros, alguno de ellos armados con misiles antibuque.

Noruega

Entrega del sexto patrullero de la clase Skjold.—Los astilleros franceses de la DCNS han entregado el sexto patrullero de la clase *Skjold* a la Marina Real noruega. Los buques de esta serie, cuya última unidad es la que ahora se entrega, han sido construidos por un consorcio en el que, además de los astilleros franceses, figuran dos contratistas noruegos, Umce Mandal y Kongsberg Defence & Aerospace.

Los patrulleros *Skjold* están diseñados específicamente para realizar su cometido en la accidentada costa noruega, conformada por profundos fiordos. Sus sistemas de combate y CIS les confieren la capacidad de actuar en operaciones nacionales e internacionales con la OTAN, siendo su sistema de comunicaciones de vanguardia al utilizar como medio principal la vía satélite.

Estos patrulleros tienen una eslora de 50 metros y cuentan con un armamento superior a los buques de estas dimensiones, ya que disponen de ocho misiles antibuque y un cañón de 76 mm capaz de hundir a un buque a 12.000 metros. El primer buque de la serie, *Storm* (P-961), fue entregado a la Marina noruega en septiembre de 2010; el segundo, *Skudd* (P-9662), en octubre de ese mismo año; el tercero, *Steil* (P-963), en junio de 2011; el cuarto, *Glimt* (P-964), en marzo de 2012, y el quinto, *Gnist* (P-965), en noviembre de ese mismo año. El equipo de ingeniería de la DCNS que entre 1997 y 2004 acometió la modernización de 14 patrulleros noruegos incrementó su actividad este año en un 12 por 100.

Paraguay

Pase a retiro de 49 coroneles y capitanes de navío.—El presidente de la República y comandante en jefe Federico Franco dictó un decreto por el que pasaban a la situación de retiro 49 coroneles y capitanes de navío, de conformidad a lo resuelto por la Junta de Calificaciones de Oficiales de las Fuerzas Armadas. El decreto se ajusta a lo dispuesto en la Ley del Estatuto del Personal Militar, que dispone que aquellos oficiales que alcancen los 30 años de servicio y no ocupen destinos de oficiales generales, pasarán a la situación de retiro con sus haberes íntegros como renta vitalicia. Por esa misma Junta Calificadora, además de los retiros voluntarios y de oficio, se tratan los ascensos a oficial general. Dicha junta está compuesta por el comandante en jefe, comandante de las Fuerzas Militares, jefe de Estado Mayor Conjunto y los comandantes de la Fuerza y del Comando Logístico.

Rusia

Entran de nuevo en servicio tres submarinos.—Tres submarinos nucleares actualmente realizando una gran carena con modernización estarán de nuevo operativos a finales de año, según un portavoz de la Marina rusa. Los submarinos en cuestión son el *Smolensk* (K-410), un SSGN de la clase *Oscar II*, que entró en el astillero en el 2011 y es hermano de serie del infortunado *Kursk*, y que pertenece igualmente a la Flota del Norte. La Flota del Pacífico recibirá al *Tomsk* (K-150), igualmente un SSGN similar al anterior, que entró en reparación en el año 2010 debido a problemas en la refrigeración de su reactor. Por último el *Kuzbass* (K-419), un submarino nuclear de ataque o SSN de la clase *Akula I*, perteneciente igualmente a la Flota del Pacífico y que lleva en reparación desde el año 2010.

Singapur

Recepción del segundo submarino AIP.—La Marina de la República de Singapur ha recibido el segundo submarino de la clase *Archer*, el RSS *Swordsman*, en la Base Naval de Changi. El sumergible, comprado a la Marina Real sueca en el año 2005, ha sufrido una profunda modernización con gran carena incluida, modificándose su sistema de climatización para adaptarse a las aguas tropicales del sureste asiático. Igualmente el sistema de combate, sensores y armamento han sufrido una profunda modernización, añadiéndose un sistema de propulsión independiente del aire o AIP que le proporcionará al submarino una mayor discreción y mejor coeficiente de indiscreción. El *Swordsman* se une así al *Archer*, su hermano de serie, que entró en servicio en el año 2011 y que opera conjuntamente con los cuatro veteranos submarinos de la clase *Challenger*, también de origen sueco.

Uruguay

Modernización del buque escuela Capitán Miranda.—El buque escuela *Capitán Miranda*, de la Armada uruguaya se trasladó

de su atraque habitual en la zona portuaria de Montevideo al dique de la Armada del Cerro de Montevideo, donde sufrirá un largo periodo de obras para su reparación y modernización por parte del arsenal naval, recayendo la mayor parte de ellas en el Astillero de la Armada. Está prevista la finalización en noviembre de 2014. Esta modernización tiene como objetivo prolongar la vida útil de este buque entre 10 y 15 años de actividad, dilatando de esta forma los planes para sustituirlo. El 5 de mayo el *Capitán Miranda* fue inmovilizado para iniciar este periodo de obras programado desde 2011, pero que no se había podido acometer por falta de financiación, siendo el Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada (SCRA) del Arsenal Militar el encargado de la dirección de las obras. En esta modernización está previsto sustituir la hélice, línea de ejes, motor principal, bombas de la cámara de máquinas, equipos de aire acondicionado, frigoríficas, etc. Recorrido de generadores, tuberías, válvulas de casco, obra viva y superestructura. Además está previsto mejorar la habitabilidad de la dotación y alumnos, equipos CIS y de navegación.

Venezuela

Entran en servicio dos fragatas modernizadas.—En 1975, Venezuela encargó seis fragatas de la clase *Lupo* a los astilleros italianos de Fincantieri, que entraron en servicio entre 1980 y 1982. Se trataba de las *Mariscal Sucre* (F-21), *Almirante Brión* (F-22), *General Urdaneta* (F-23), *General Soublette* (F-24), *General Salom* (F-25) y *Almirante García* (F-26), que conformaron la escuadrilla de fragatas con base en Puerto Cabello. Fue la más importante adquisición de los años 80, que se caracterizaron por un intenso proceso de modernización para hacer frente a la progresión comunista en el Caribe y Centroamérica. En 1998 se inició la modernización de las dos primeras fragatas de la serie, por un importe de 315 millones de dólares, en los astilleros norteamericanos de Ingalls Shipbuilding en Pascagoula, Misisipi, que las entregó en 2002. Para las cuatro restantes se fijó un programa de moderniza-

ción en astilleros locales de Diques y Astilleros Nacionales C. A. (DIANCA). La fragata *General Soubllette* fue la primera en ser modernizada, quedando pendientes las otras tres, que entraron en dique en 2004; por fin, y tras un largo periodo de ocho años, las fragatas *General Salom* (F-25) y *Almirante García* (F-26) volverán al servicio activo entre julio y septiembre, permaneciendo en el astillero la fragata *General Urdaneta* (F-24) en espera de ultimar sus obras. Igualmente, en DIANCA se encuentra el submarino *Caribe* (S-32) en espera de recibir financiación para realizar su gran carena.

J. M.^a T. R.

Modernización de los SSN de la Armada rusa.—Los astilleros Zvezdochka de Severodvinsk (norte de la Rusia europea) serán los encargados de la renovación de los submarinos nucleares de ataque (SSN) de la Flota del Norte. En diferentes manifestaciones públicas entre marzo y abril de 2013, portavoces del Ministerio de Defensa, de la Armada y de los propios astilleros han ido anunciando los diferentes programas que afectarán a las distintas clases de SSN en servicio. Así, el 12 de marzo la Armada informó que se había tomado la decisión de mantener en servicio los cuatro submarinos de la clase 945/945A *Barrakuda/Kondor* (*Sierra* en código OTAN). Para ello, se procederá a una modernización completa de todos los sistemas de los submarinos para llevarlos al nivel técnico de los nuevos SSGN de la clase 885 *Yasen*, que entrarán en servicio a partir de 2013. Los trabajos comenzarán en los dos 945: este mismo año en el K-239 *Karp* y, posteriormente, en el K-276 *Kostroma*, y continuarán en los 945A K-534 *Nizhni Novgorod* y K-336 *Pskov*. El astillero deberá entregar el primer submarino reformado en 2016 y el último en 2020. Un mes después, 11 de abril, se anun-

ció que los mismos astilleros Zvezdochka llevarán a cabo la modernización en profundidad de los seis SSN 971 *Schuka-B* (*Akula*) de la Flota del Norte, que afectará a las turbinas, los sistemas eléctricos e hidroacústicos, el sistema de combate y las armas, incluida la capacidad de lanzamiento de los misiles de crucero Kalibr PL, que también equiparán a los 945/945A. Los trabajos ya están en curso en el K-328 *Leopard* que deberá volver al servicio activo en 2014, se iniciarán de inmediato en el K-461 *Volk* y se extenderán al resto de SSN 971 en servicio. Después de la modernización los submarinos, adoptarán la denominación 971M. La misma fuente indicó que Zvezdochka se encargará también de la renovación de los siete SSN 971 de la Flota del Pacífico debido a que los astilleros de Extremo Oriente carecen de las capacidades industriales para acometer con las garantías necesarias los trabajos de actualización que requieren los submarinos de la clase 971, pero también los SSGN 949A *Antey*. En sentido contrario, el Estado Mayor de la Armada ha decidido no acometer un programa similar con los cuatro SSN 671RTMK *Schuka* (*Victor III*) operativos en la Flota del Norte después de realizar un estudio exhaustivo sobre las ventajas y costes de mantener en servicio estos submarinos nucleares de segunda generación avanzada, pues la modernización necesaria tendría el coste equiparable al de un submarino nuevo. Las economías que se conseguirán con esta decisión se aplicarán a los programas de modernización de los SSN 945/945A y 971. En consecuencia, serán dados de baja este año el K-448 *Tambov* y el K-138 *Obninsk*, que ya agotaron su potencial, y según lleguen al límite de la vida operativa establecida en su última actualización, hacia 2015, el K-414 *Daniil Moskovski* y el K-388 *Petrozavodsk*.

L. V. P. G.



Mejora de las indemnizaciones por accidente de los viajes marítimos internacionales

El Consejo de Ministros del pasado 19 de abril aprobó el real decreto sobre el seguro de responsabilidad civil en el transporte internacional de pasajeros por mar en caso de accidente. Es la transposición a la legislación nacional del Reglamento europeo que mejora las indemnizaciones que pueden llegar a percibir los pasajeros de los buques que realizan trayectos internacionales.

Se prohíbe la navegación de todo buque español dedicado al transporte internacional de pasajeros si no lleva a bordo el certificado acreditativo de la existencia del seguro; la medida se extiende a los buques extranjeros, que no podrán entrar o salir de los puertos españoles si no acreditan el mencionado seguro.

La normativa europea establece unas cantidades entre 300.000 y 450.000 euros por pasajero en los casos previstos en que se demuestre que el transportista fue culpable del accidente.

La cobertura de la responsabilidad civil se realizará mediante la formalización del seguro con las entidades enumeradas en el Real Decreto o con las autorizadas por el Ministerio de Fomento. La medida se extenderá a los buques que transportan pasajeros

en trayectos nacionales entre 2014 y 2018 según el tipo de buque.

El crucero *The World* en el puerto de Ferrol

El crucero *The World*, conocido como el «buque de los millonarios» o el mayor yate privado del mundo, efectuó escala en el puerto de Ferrol los días 20 y 21 de abril.

Las características principales del buque son: desplazamiento de 43.000 t, 196 m de eslora, 29,8 de manga, 6,7 de calado, propulsión diésel con tres motores principales Wärtsilä W8L32 4000 y velocidad de crucero de 18 nudos. Fue construido en los astilleros noruegos Fosen Mekaniske y entregado en 2002; está registrado con bandera de Bahamas.

A mediados de marzo de 2013 entró en los astilleros Navantia de Cádiz para obras de modernización y puesta a punto, durante cuatro semanas.

El buque no es un crucero al uso, sino un buque residencia en el que sus pasajeros han comprado o alquilado alguno de sus 165 camarotes o residencias, que tienen una superficie entre 30 y 400 metros cuadrados con todas las comodidades. Los propietarios eligen los itinerarios anuales por un sistema de votación.



Crucero *The World*. (Foto: A. Pintos Pintos).

En las casi cuarenta horas que ha durado su escala en Ferrol, sus pasajeros han tenido la oportunidad no solo de conocer la ciudad, sino de efectuar diversas excursiones, incluyendo Santiago de Compostela y La Coruña.

Está previsto que el buque pueda regresar a Ferrol dentro de un par de años.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Noticias del Grupo Armón

El Grupo Armón, en sus astilleros de la ría de Vigo, botó el pasado día 29 de abril el segundo de los dos remolcadores de apoyo a plataformas petrolíferas que contrató la naviera de los Países Bajos Heerema Marine Contractors (HMC). Ha sido bautizado con el nombre de *Kolga*.

Los buques son del tipo ancleros, especializados en el movimiento y anclaje de las plataformas petrolíferas. Sus características principales son: 72 m de eslora y 18 de manga, potencia de tracción a punto fijo de 180 t y capacidad de combustible de 2.500 m³. Están preparados para manejar los anclotes de fondeo de una plataforma hasta 1.500 m de profundidad.

Se estima que el coste unitario es de 60 millones de euros. La primera unidad, *Bylgia*, botada el pasado 14 de noviembre, finaliza su puesta a punto definitiva. La fecha prevista de entrega de ambas unidades será durante este año 2013.

HMC es una naviera especializada en apoyo y servicios a plataformas petrolíferas y gaseras. Entre sus buques cuenta con tres de las mayores grúas a flote mundiales (*Balder*,

Hermod y *Thialf*) y está construyendo una cuarta (*Aegir*).

Por su parte, Armón tiene en cartera la construcción en Vigo de un buque de investigación oceanográfica para México y dos atuneros para el armador mexicano Pesca Azteca S. A.

Además, en la factoría de Gijón construye dos atuneros de altura para la compañía española Albacora, dos para la mexicana Pesca Azteca S. A. y dos para la mexicana Martuna S. A.

En las factorías asturianas de Navia y Gijón, construye los 14 remolcadores para la Autoridad Portuaria del Canal de Panamá, según el contrato adjudicado el pasado 30 de septiembre de 2011 por un importe total de 158 millones de dólares (unos 118 millones de euros).

Los dos primeros remolcadores, *Cerro Itamut* y *Cerro Picacho*, ya han sido entregados en marzo y abril de este año, y están ya trabajando en la zona del Canal. Sus características principales son: 495 GT, 28,9 m de eslora, 13,5 de manga, capacidad de remolque a punto fijo de 70 t y velocidad máxima de 12,4 nudos. Todo el pedido de remolcadores estará disponible coincidiendo con la

apertura de las nuevas esclusas del canal, prevista de momento en abril de 2015.

Además, entre otras unidades, construye diversos remolcadores para clientes de España, Portugal, Italia y Argelia.

El Grupo Armón es el constructor, entre otros tipos de buques, de las últimas embarcaciones tipo *Salvamar* de Sasemar, de los patrulleros de la Guardia Civil tipo *Río Aller*, *Cabo Gata*, *Río Tormes* y *Río Tambre*, del buque escuela de cooperación pesquera *Intermares* y de los oceanográficos *Ramón Margalef* y *Ángeles Alvario*.

Navantia en la Feria LAAD 2013 en Río de Janeiro

Navantia ha estado presente en la Feria LAAD 2013, que se ha celebrado en Río de Janeiro entre los días 9 y 12 de abril. Es la novena edición de esta feria bienal dedicada a la seguridad y defensa.

La presencia de los directivos de Navantia en la feria es parte de su política comercial para reforzar la oferta presentada para el programa de renovación de la Flota de Superficie brasileña, denominado PROSUPER.

Este programa de construcción de medios de superficie incluye la construcción de hasta cinco buques tipo fragata, cinco tipo patrullero y un buque logístico. Inicialmente los buques deberán ser construidos en astilleros brasileños con apoyo de un socio tecnológico exterior.

Las ofertas ya fueron presentadas el pasado año, pero las adjudicaciones no se han resuelto todavía.

Navantia ha estado también apoyada por la presencia del secretario de Estado de Defensa en la feria y la visita del ministro de Defensa a mediados de marzo a Brasilia.

Además del programa de medios de superficie, Brasil tiene otros abiertos, como PRONAE para la construcción de un portaaviones de aviones de ala fija, PROANF para la obtención de un buque anfibio, y otro para la obtención de un buque oceanográfico.

A todos ellos Navantia ha presentado diversos documentos de información solicitados por las autoridades brasileñas.

La importancia de todos estos programas ha sido decisiva para que Navantia decidiera abrir una oficina comercial en Brasil a primeros de este año.

Actividades de la Sociedad Galictio

La Sociedad Galictio, dedicada al sector naval e integrada por las empresas de Narón (La Coruña), Gabadi, Electrorayma, Indasa y Tecnymo, inició en 2010 su expansión en América del Sur.

Desde el verano de 2011 Galictio está trabajando en el sector naval de Uruguay, con la construcción de tres barcazas fluviales para la naviera Montes de Plata, por valor de diez millones de euros. Serán operadas por el armador uruguayo Transfluvial.

En septiembre de 2012 entregó la primera de las unidades, *Playa de Conchillas*, cuya colocación de quilla había tenido lugar en febrero de ese año.

A mediados del mes de marzo la empresa Tecnymo abandonó la sociedad, que sigue adelante con las construcciones previstas.

El 29 de abril se ha botado la segunda de las barcazas, *Río de los Pájaros*, que próximamente entrará en servicio. A mediados de mayo está prevista la puesta de quilla de la tercera y última de las previstas.

Los buques se están construyendo en un antiguo astillero naval, Dique del Cerro, cedido por el Ministerio de Defensa uruguayo.

Sus dimensiones son: 100 m de eslora, 16 de manga y 4,7 de calado; se emplean en el traslado de madera hasta la planta de celulosa de punta Pereira, en la desembocadura del Plata. Cada viaje cargan unas 5.000 t de madera, ahorrando el tránsito de 170 camiones; el movimiento anual previsto es de dos millones de toneladas.

A. P. P.



Tráfico portuario español a comienzos de 2013

Los 46 puertos españoles de interés general, durante el año 2012, movieron un total de 474.846.328 t de mercancías, lo que significó 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).

El comienzo del año 2013 lleva de momento unos tintes muy diferentes: el tráfico acumulado de los meses de enero y febrero ha totalizado 67,4 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 8,6 por 100 respecto al mismo periodo de 2012.

Por clases de mercancías, los graneles líquidos descendieron un 6,18 por 100, los sólidos un 14,86 por 100, la mercancía general un 7,88 por 100 y la pesca un 3,79 por 100.

Por puertos hay que señalar los aumentos de tráfico de graneles líquidos (19,2 por 100) y sólidos (5,7 por 100) en Bilbao.

El tráfico de mercancía en contenedores solo aumentó en Valencia (3,5 por 100), registrando caídas sensibles en puertos habituales de este tráfico, como Algeciras (-11,1 por 100), Barcelona (-5,3 por 100) y Las Palmas (-14,4 por 100).

El movimiento de pasajeros de crucero descendió un 8,6 por 100, a pesar de aumentar un 4,9 por 100 el número de buques de este tipo en nuestros puertos.

En este periodo atracaron en los puertos españoles un total de 17.819 buques (-12,2 por 100) con 261,1 millones de GT (-7,5 por 100).

Mejora de la operatividad del puerto de Vigo

La Autoridad Portuaria del Puerto de Vigo ha dado a conocer que la ampliación del muelle del Arenal entrará en servicio el próximo mes de julio, lo que supone 290 m de longitud de atraque y 14 de calado, con una superficie de almacenaje de 30.000 m². Con esta obra se descongestiona el muelle de Guixar, que quedará exclusivamente como terminal de contenedores.

Como paso previo, a partir del 6 de mayo ya se está utilizando parte de la nueva infraestructura y de la nueva explanada de almacenaje de mercancías.

La ampliación entra dentro de los diversos proyectos de remodelación de los muelles actuales, con el objetivo de mejorar la competitividad de las instalaciones con un aumento de la línea de atraque y del calado disponible.



Ciudad de Vigo y parte norte del puerto. (Foto: www.wikipedia.org).

Ya se ampliaron el año pasado las posibilidades de atraque en el Muelle de Comercio mediante la construcción de un «duque de alba», a lo que se añadirán las obras iniciadas en los muelles Arenal y Transversal.

Estas obras suponen el adelantamiento de las líneas de atraque, y se crean unos nuevos muelles que sustituyen a los actuales que se encuentran en mal estado. Con ello se consigue un aumento de la longitud de la línea de atraque, un aumento del calado disponible y de la superficie de almacenaje.

Los nuevos muelles tendrán las siguientes características:

— Arenal 1.^a alineación: 290 m de longitud y 14 de calado.

— Transversal Este: 225 m de longitud y 14 de calado.

— Transversal Norte: 170 m de longitud y 15,5 de calado.

— Transversal Oeste: incremento de 68 metros de la longitud actual, que lo convierten en 574 m de longitud y nueve de calado.

Además, se obtendrá una superficie total de explanada de almacenaje de 50.000 m².

La totalidad de la obra está presupuestada en unos 50 millones de euros y estará finalizada a principios de 2014.

A. P. P.



Declaración de impacto ambiental del acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol

El BOE núm. 83, del 6 de abril de 2013, publica la resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto medioambiental del Proyecto Accesos ferroviarios a las obras de ampliación del puerto de Ferrol (puerto exterior) en cabo Prioriño Chico.

La opción elegida es la llamada «alternativa sur», que parte del ramal ferroviario ya existente entre la estación de RENFE y el puerto interior; desde aquí se diseña un recorrido de 6,7 km, que incluye un viaducto sobre la ría de Ferrol de 285 m y el túnel de Brión de 5,65 km para llegar a la explanada del puerto exterior. Para minimizar los posibles impactos por la construcción del viaducto se proponen cinco opciones de diseño en las que se intenta reducir el número de pilares en la ría con un máximo de cinco.

En la elección de esta alternativa ha sido primordial ser la que consigue la comunicación más eficiente (es la de menor longitud), tener unas pendientes más suaves y ser la más favorable en todos los aspectos ambientales, técnico-funcionales y económicos estudiados.

Además de la opción elegida, se estudian otras dos posibles:

— La «alternativa norte» de 10,3 km de longitud, que partiría directamente de la estación de RENFE y discurriría en su práctica totalidad por el posible túnel Serantellos-Balón. Esta opción supone las mayores afectaciones a la hidrología subterránea debido a suponer mayores movimientos de tierras.

— La «alternativa centro» de 9,3 km de longitud, que partiría directamente de la estación de RENFE y discurriría por los túneles de O Sino, Balón y viaducto de A Malata. Es la de mayor impacto por discurrir en superficie por zonas pobladas y necesitar mayores expropiaciones de viviendas y terrenos.

El siguiente paso será la adjudicación de la redacción del proyecto: ya se han abierto los pliegos técnicos de las 31 ofertas presentadas y se espera resolver en el mes de mayo.

La redacción del proyecto definitivo de construcción deberá estar finalizada en el primer trimestre de 2014; de seguir la continuidad del trabajo e hitos necesarios, a primeros de 2015 podría comenzarse la construcción de la infraestructura que podría estar finalizada en un plazo de cuatro años (2019).

El coste se estima en unos 100 millones de euros, que serían financiados en parte con Fondos de Cohesión de la Unión Europea.

Refuerzo de los buques preposicionados de la EMSA

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) ha seleccionado mediante concurso al buque tanque *Monte Anaga* del Grupo Ibaizábal para unirse a la flota de protección medioambiental en el Mediterráneo occidental.

El buque, construido en 2010, se encuentra actualmente fletado por CEPSA para suministro de combustible en la bahía de Algeciras. Sus características principales son: 87,1 m de eslora, 15,3 de manga, 5,3 de cala-

do, doble casco y doble fondo, equipado con radar detector de manchas de hidrocarburos, 500 m de barrera antipolución, *skimmer* de recogida de hidrocarburos y capacidad de almacenaje de 4.096 m³ de residuos.

La EMSA tiene contratados 19 buques preposicionados para emergencias antipolución, de los que cuatro, *Monte Anaga*, *Ría de Vigo*, *Bahía Uno* y *Bahía Tres*, están posicionados en puertos de la península Ibérica. A ellos se unirá a mediados de este año el *Urania Mella*.

A. P. P.





Plan de gestión para los buques del caladero de Cádiz

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha publicado el Plan de Gestión para los buques del caladero del golfo de Cádiz.

El plan publica toda la normativa con rango de orden ministerial o superior sobre las medidas técnicas que afectan a las distintas modalidades de pesca que se practican en el caladero, consiguiendo poner fin a la dispersión normativa.

Por ello, se recogen las medidas técnicas que afectan a las modalidades de arrastre de fondo, cerco y artes menores. Otras cuestiones, como límites de desembarques diarios y periodos autorizados para la pesca de determinadas especies, quedarán recogidas en una resolución de la Secretaría General de Pesca.

Se establece que las especies objetivo de la flota del golfo de Cádiz y sometidas a límites de captura (TAC) serán gestionadas de manera global entre las distintas modalidades por periodos trimestrales.

De esta manera se facilita el seguimiento de las cuotas, pudiendo cerrarse una pesquería si se alcanza el límite antes de terminar el correspondiente trimestre, o permitiendo acumular al trimestre siguiente la cantidad no consumida en un trimestre determinado.

Además, se han incluido las disposiciones sobre reparto de cuotas que estaban en vigor, en paralelo con una orden similar para el Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste, con el que el golfo de Cádiz comparte cuotas atribuidas a España por la normativa europea. Se han actualizado los porcentajes de reparto, en base a datos de capturas de los últimos años y datos socioeconómicos. El golfo de Cádiz mejora sus porcentajes de reparto en rape, cigala y bacaladilla.

Por otra parte, se ha incluido un reparto de la cuota del boquerón, debido a la escasez de cuota y las dificultades de realizar el control del consumo. De esta forma se evitarán cierres de la pesquería con escaso preaviso, o multas por sobrepesca como ocurrió en 2011.

Esto supone un reparto de la cuota entre los cuatro puertos en los que se agrupa la flota de cerco: Barbate (43 por 100), Isla Cristina (24 por 100), Punta Umbría (18 por 100) y Sanlúcar de Barrameda (15 por 100).

La gestión de las cuotas será por entidades asociativas, hasta su agotamiento. De esta forma, cada entidad puede decidir su actividad pesquera en función del precio y la demanda del producto a lo largo del año.

La cuota total del boquerón en los caladeros atlánticos para España es de 5.725 t tras los últimos acuerdos de intercambio con Portugal.

Nuevo acuerdo de pesca entre la UE y Gabón

El pasado 24 de abril se firmó el Protocolo del Acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y Gabón, que entrará en vigor por un periodo de tres años. Reemplazará al anterior que ya había expirado el 2 de diciembre de 2011.

El protocolo proporciona posibilidades de pesca de atún y otras especies migratorias a los pesqueros comunitarios. Se incluirá un máximo de 22 atuneros cerqueros y ocho cañeros.

España se beneficia del acuerdo con posibilidades de pesca para 15 atuneros cerqueros y siete cañeros. Sin embargo, y respecto al acuerdo anterior, los palangeros de superficie españoles que operaban en estas aguas con 16 licencias quedan fuera del acuerdo actual.

Se pretende reforzar la cooperación pesquera entre ambas partes, en especial en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca IUU): para ello se intensificará el uso de dispositivos de control de buques (VMS) y de diarios de pesca electrónicos.

También se incluye en el protocolo una declaración de completo respeto de las partes a las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) y una cláusula de respeto a los derechos humanos.

La compensación económica por parte de la UE ascenderá a 1.350.000 euros anuales, de los que 450.500 están reservados para apoyo a la política pesquera de Costa de Marfil.

Registro Universal de Buques Pesqueros

La Secretaría General de Pesca, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha apoyado la creación de un Registro Universal de Buques Pesqueros con el objeto principal de disponer de otra herramienta para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), conocida también por sus siglas inglesas de pesca IUU (*Illegal, Unreported, Unregulated*).

La Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO) está desarrollando una propuesta de censo, que precisa de la inclusión de una información básica: distintivo internacional de llamada, número IMO, estado de bandera, información sobre el operador, información sobre el armador.

Se trata de soslayar problemas actuales como diferentes normativas de los diversos registros mundiales, buques «gemelos», dificultades lingüísticas, etcétera.

España ya inició de forma unilateral en 2002 un registro similar, que permitió establecer el censo de buques pesqueros y/o de transporte de pesca de terceros países que tenían acceso a los puertos españoles.

La iniciativa de la FAO anima a que todos los países que cuenten con buques en pesquerías de larga distancia se adhieran a ella para aportar la transparencia necesaria en el ámbito de las actividades pesqueras.

Esta información permitirá ofrecer un seguimiento de todo barco independientemente de sus cambios de bandera, número IMO, operador, armador o indicativo radio, para garantizar la correcta identificación del buque.

A. P. P.





Cultura Naval

ENCUENTRO CON LA MAR EN LA ETSIN

Con ocasión de conmemorarse el quinto centenario del descubrimiento del mar del Sur, la Escuela Superior de Ingenieros Navales (ETSIN), el Clúster Marítimo Español y la Real Academia de la Mar organizaron un nuevo «Encuentro con la Mar» dedicado a honrar la memoria de Vasco Núñez de Balboa, que se desarrolló el pasado día 8 de mayo en el Salón de Actos de la ETSIN.

Bajo el título general «5º centenario del descubrimiento del Pacífico», las distintas ponencias estuvieron centradas en la figura del extremeño Vasco Núñez de Balboa, el primer europeo en divisar el océano Pacífico desde su costa oriental y el primero también en fundar una ciudad permanente en tierras continentales americanas.

Tras la apertura del acto por el rector magnífico de la Universidad Politécnica de Madrid y unas palabras del director de la ETSIN, el primer ponente, José Antonio González Carrión, almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval de la

Armada, resaltó la figura de Núñez de Balboa, repasando su trayectoria como marino, aventurero, conquistador y sobre todo gobernante; en un periodo de la historia de España que no podría entenderse sin personajes como él, ejemplo de superación y lucha. También destacó que, coincidiendo con la fecha exacta del descubrimiento, el próximo mes de septiembre se efectuará la presentación de la que será una de las exposiciones temporales más importantes del año en el Museo Naval de Madrid, la Conmemoración el Descubrimiento del Pacífico.

El segundo ponente, Félix Martínez Llorente, catedrático de la Universidad de Valladolid, centró su intervención en Santa María la Antigua del Darién, primera ciudad en tierra firme americana. Situada a orillas del mar Caribe, en el actual departamento colombiano del Chocó, fue fundada a finales de 1510 por Martín Fernández de Enciso y Núñez de Balboa, según la crónica de fray Bartolomé de las Casas.



(Foto: www.clustermaritimo.es).

El presidente de la Fundación Letras del Mar, Manuel Maestro, efectuó en su ponencia un singular recorrido por los antecedentes, el origen y el desarrollo del canal de Panamá, que hoy en día soporta el 5 por 100 de tráfico mundial de mercancías.

En la última ponencia, Alfonso Ceballos-Escalera, numerario de la Real Academia del Mar, centró sus palabras en la figura de los actores secundarios, que acompañaron a Vasco Núñez de Balboa en su hazaña. Para ellos reclamó un lugar más destacado en la

memoria de todos los españoles, como verdaderos héroes del progreso de España y de la Humanidad.

Tras la clausura del acto por la mesa presidencial, de la que formaba parte el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, se procedió a invitar a los asistentes a un vino español.

D. R.



EL ROA Y LA PRECISIÓN DEL TIEMPO

El Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA), laboratorio primario de tiempo y frecuencia de España, colabora dentro de una élite de laboratorios europeos para conseguir que el tiempo transmitido por los satélites Galileo sea mucho más preciso que el facilitado por cualquier otro sistema de navegación por satélite.

Los cuatro satélites actualmente en órbita de la red Galileo, sistema de posicionamiento global, han comenzado a difundir el Tiempo Universal Coordinado (UTC), la hora que rige el mundo. Los resultados actuales hacen que el sistema sea cinco veces más preciso que las especificaciones establecidas inicialmente.

La escala UTC, que ha reemplazado al Tiempo Medio de Greenwich (GMT), es parte de nuestra vida diaria; es el tiempo que usa Internet, los bancos, la aviación, experimentos científicos, navegación precisa, etc. La elabora el Buró Internacional de Pesas y Medidas, que la calcula en base a las lecturas de cientos de patrones atómicos que mantienen diversas instituciones metrológicas distribuidas por el mundo, entre ellas el ROA.

Cada modelo de navegación tiene un sistema propio de referencia de tiempo que se usa para sincronizar todos los relojes del sistema y mantener la coherencia entre ellos. El tiempo GST (Galileo System Time) se genera independientemente de UTC, pero la diferencia entre ambos se calcula y se monitoriza constantemente en el Centro de Control de Galileo, situado en Fucino (Italia).

La diferencia entre el GST y UTC se calcula en el Instituto Nacional de Investigación Metrológica de Turín (Italia), donde se efectúan cada día medidas de tiempo con las técnicas más precisas posibles para comprobar constantemente el estado del GST.

Este Instituto de Turín ha apoyado a la Agencia Europea Espacial en el desarrollo de



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

Galileo desde las primeras fases del proyecto y, recientemente, ha supervisado la creación de un centro de validación de tiempo para Galileo, en colaboración con cinco instituciones europeas: el Instituto Nacional de Metrología de Alemania, el Laboratorio Nacional de Física de Reino Unido, el Observatorio de París en Francia, el Real Instituto y Observatorio de la Armada en España, y el Real Observatorio de Bélgica, todos ellos laboratorios nacionales de Tiempo y Frecuencia.

Cada día los relojes más precisos de Europa y las escalas nacionales de tiempo de estos países son comparados con GST, y la diferencia con respecto a UTC es calculada y facilitada en el Centro de Control Galileo. La diferencia se envía a los satélites para ser transmitida en códigos de navegación, poniéndola así al servicio de los usuarios.

OCS AJEMA

I SEMANA NÁUTICA ILUSTRADA

Actos conmemorativos del III centenario del nacimiento de Jorge Juan. Club Naval de San Telmo del Casino Jerezano

La cena de gala anual del Club Naval de San Telmo, presidida por el vicealmirante jefe del Arsenal de La Carraca, Fernando de Querol, y celebrada en los salones del Casino Jerezano en la noche del pasado viernes 12 de abril, puso el broche de oro a la I Semana Náutica Ilustrada, organizada por dicho club con el patrocinio y colaboración de González & Byass y Carrod, y que en esta su primera edición se dedicó al célebre marino Jorge Juan, jefe de escuadra de la Real Armada, al cumplirse el tercer centenario de su nacimiento.

Con motivo de la efemérides el Club Naval de San Telmo organizó desde el día 9 anterior cuatro conferencias, que fueron impartidas ante un concurrido y selecto auditorio aficionado a la historia naval por profesionales de la Armada. La primera sobre «La Real Armada», a cargo del capitán de corbeta y comodoro del club Ignacio Pérez Fernández; la segunda, «Jerezanos en el Panteón de Marinos Ilustres», a cargo del capitán de fragata (RE) Guillermo Cervera Govantes; la tercera, «Jorge Juan, una vida al servicio de España», a cargo del capitán de navío, presidente de honor del C. N. San Telmo, Jesús

Bernal García, y la cuarta, «*Blas de Lezo*», a cargo del general de brigada del Arma de Aviación Fernando Fernández de Bobadilla y Hastings. Tras las conferencias hubo un jerez de honor cortesía de los patrocinadores, en el que todos los asistentes pudimos departir en amistosa charla sobre los temas ofrecidos.

Entre las autoridades navales que asistieron a los diversos actos cabe destacar la presencia del almirante de la Flota, Santiago Bolívar, y del almirante jefe de la Base Naval de Rota, Cristóbal González-Aller; de los respectivos comandantes directores del Real Observatorio de la Armada, capitán de navío Fernando Belizón, del Instituto Hidrográfico de la Marina, capitán de navío José Ramón Fernández de Mesa, y de la Comisión de Regatas de Cádiz, capitán de navío Felipe Juste, así como de un nutrido grupo de jefes, comandantes de unidades de la Armada y oficiales.

Dado el éxito de la convocatoria, el Club Naval de San Telmo organizará el próximo año la II Semana Náutica Ilustrada, dotándola de similar programa, con nuevo ciclo de conferencias, en beneficio y servicio de la cultura naval y de los jerezanos.

C. N. S. T.



(Foto . C.N.S.T.).

CONFERENCIA EN EL ATENEO DE MADRID

El pasado día 22 de abril, en el salón de actos del Ateneo madrileño, se desarrolló la conferencia «Jorge Juan, científico y espía. Tercer centenario de su nacimiento», que fue impartida por el capitán de navío en situación de retiro Mariano Juan y Ferragut.

El organizador de esta actividad, Juan Manuel Gracia Menocal, vocal del Ateneo y presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias, Antonio de Ulloa. Cátedra Méndez Núñez», dio inicialmente lectura a una composición lírica dedicada al insigne marino y científico, para posteriormente efectuar la presentación del conferenciante, mediante la lectura de una síntesis de su extenso currículum como marino y conferenciante.

Después de una introducción, donde el conferenciante estableció el marco histórico de una época en la que la ciencia tuvo en España escaso protagonismo comparado con otras ramas del saber, y en la que Jorge Juan fue la figura más destacada, pasó a relatar los

hitos más significativos de su vida, al tiempo que los emparejaba con los hechos políticos y culturales más importantes en dichas fechas, tanto a nivel nacional como internacional.

Posteriormente efectuó el desarrollo pormenorizado de la vida del personaje, desde su nacimiento hasta su muerte, destacando sus logros y legado más significativos, así como las personalidades de la época que más relación o influencia tuvieron en él. Todo ello de una forma amena y apoyada con imágenes que se fueron proyectando conforme el relato progresaba.

El interés despertado por la conferencia, refrendado por el poblado auditorio, se vio plenamente confirmado por la buena acogida que tuvo la exposición, así como por el significativo número de preguntas que surgió durante el posterior coloquio con el que finalizó la actividad.

D. R.



(Foto: RGM).

Izado de embarcación en el SPANISH MINEX 2013.
(Foto: A. Arévalo).





GACETILLA

Reunión del CHENS en Grecia

Los jefes de Estado Mayor de las veinticinco marinas de guerra europeas que forman parte de la OTAN y de la UE se reunieron en Grecia, país que ostenta la presidencia durante el año naval 2012-2013, los días 9 y 10 de mayo.

A las reuniones asistieron también representantes de los Estados Unidos, de la OTAN y de la UE.

El foro de Jefes de las Marinas Europeas (CHENS), establecido en 1990, se reúne anualmente y tiene como objetivo fomentar el mutuo entendimiento y el diálogo y cooperación entre las marinas, como factor clave para la estabilidad en el ámbito marítimo.

La Armada española estuvo representada por el AJEMA, almirante general Jaime Muñoz-Delgado Díaz del Río, que estuvo



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



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

acompañado por su jefe de gabinete, coronel de Infantería de Marina Planells Palau.

Durante la reunión se discutieron las líneas de trabajo desarrolladas durante el pasado año: las lecciones aprendidas respecto a la participación en operaciones, la comunicación estratégica y la importancia de la mar

para el desarrollo y prosperidad de las naciones, la aportación de las marinas a la seguridad marítima y las políticas de gestión del personal militar.

OCS AJEMA



Reunión del Consejo de Jefes de Estado Mayor

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), Jaime Muñoz-Delgado, recibió el pasado día 23 de abril en el Cuartel General de la Armada al jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante general Fernando García Sánchez, y a sus homólogos del Ejército de Tierra y del Aire, general de Ejército Jaime Domínguez Buj y general del Aire Francisco Javier García Arnaiz, respectivamente.

Durante hora y media se celebró una reunión del Consejo de Jefes de Estado Mayor, un órgano consultivo creado en el 2009 en el que el jefe de Estado Mayor de la

Defensa, como máximo responsable de la estructura operativa de las Fuerzas Armadas, recaba asesoramiento militar y coordina a los jefes de Estado Mayor del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire para orientar la preparación de la Fuerza y asegurar su eficacia operativa.

Posteriormente, los asistentes a la reunión mantuvieron un almuerzo de trabajo en la residencia oficial del AJEMA en el Cuartel General de la Armada.

OCS AJEMA



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

El AJEMA y la APDEF

El AJEMA recibió, el pasado 24 de abril, en el Cuartel General de la Armada al recién nombrado presidente de la Asociación de Periodistas de Defensa (APDEF), Emilio Andreu, a quien acompañaba una delegación de dicha asociación.

La APDEF nació en enero de 2009 con la voluntad de fomentar la formación técnica de

los profesionales del periodismo e incrementar las relaciones institucionales con el Ministerio de Defensa y las autoridades militares.

En la actualidad cuenta con una treintena de afiliados, profesionales de la información pertenecientes a medios de prensa escrita, radio y televisión.

OCS AJEMA



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

Crucero de Instrucción del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*

El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* participó en los actos de conmemoración del quinto centenario del descubrimiento del Pacífico por el explorador español Núñez de Balboa, que tuvieron lugar en la ciudad panameña de Balboa, a donde llegó el pasado 17 de abril y de donde zarpó el 21 del mismo mes.

Para celebrar esta conmemoración, el viernes 19 se realizó un homenaje y una ofrenda floral a la estatua de Vasco Núñez de Balboa, sita en Ciudad de Panamá, a orillas del océano Pacífico. A la ceremonia acudieron el embajador de España en Panamá, el comandante del *Juan Sebastián de Elcano* y una representación de guardias marinas. Al final del acto se cantó el himno de la Armada.

Ese mismo día embarcó en el buque escuela español la primera dama de la República de Panamá, Marta Linares de Martinelli, que es también la presidenta de la Comisión Nacional para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento del océano Pacífico. La primera dama saludó, a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, a los escolares de varios colegios de la zona que se encontraban visitando el buque.

A la salida de Balboa, el buque arrumbó a Miami. En el tránsito entre ambos puertos, el día 25, en aguas del mar Caribe, rindió homenaje a los marinos españoles caídos en 1898 en el combate naval de Santiago de Cuba contra la escuadra norteamericana. Este acto se realizó coincidiendo con su paso a menos



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

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

de 150 millas de las costas cubanas y en una latitud próxima a la del puerto de Santiago de Cuba.

La celebración se llevó a cabo al ocaso en la toldilla del buque. Se entonó la oración marinera y el comandante leyó las palabras con las que el almirante Cervera arengó a su escuadra poco antes del combate naval. A continuación, mientras la dotación del buque escuela entonaba *La muerte no es el final*, se depositó una corona de flores sobre un túmulo funerario cubierto por la bandera de España y rodeado de una representación de honor de la dotación. Posteriormente, se arrojó la corona floral al agua, coincidiendo con una descarga de fusilería realizada por la Escuela de Gastadores de guardias marinas.

A su arribada a Miami, el pasado 1 de mayo, se conmemoró el quinto centenario del descubrimiento de la Florida por Juan Ponce de León, que desembarcó en esas tierras en 1513 y cuya expedición dio inicio a la presencia hispana en Norteamérica. El acto, que consistió en una ofrenda floral al toque de oración frente a la estatua del marino espa-

ñol y el canto del himno de la Armada, contó con la presencia del ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación, José Manuel García-Margallo. A dicha ceremonia también asistieron el embajador de España en Washington, Ramón Gil-Casares, el alcalde de Miami y otras autoridades.

A la conclusión del acto, el ministro realizó una visita a bordo del buque escuela de la Armada, que estaba atracado en el muelle Bicentennial de la ciudad procedente de Panamá.

Entre otras actividades a bordo, la noche del día 1 se desarrolló una recepción; el día 3 tuvo lugar en la toldilla del buque la ceremonia de entrega de distinciones «Amigo de la marca España», que llevó a cabo el Foro de Marcas Renombradas Españolas (FMRE), al que asistió el ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación, y el domingo 5 de mayo se celebró en cubierta un acto de jura de la bandera de España protagonizado por residentes en Estados Unidos que así lo habían solicitado previamente ante la Embajada de España.



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

El *Juan Sebastián de Elcano* partió el día 6 hacia Cabo Cañaveral para continuar su participación en los actos del 500 aniversario de la exploración de la Florida por Ponce de León.

El buque escuela de la Armada española cumplió el pasado 18 de abril 85 años desde el inicio de su viaje inaugural en el año 1928. Su entrega a la Armada se efectuó el 29 de febrero de ese mismo año y su bautismo de mar, en el que se contó a bordo con S. M. el rey Alfonso XIII, tuvo lugar mes y medio después, efectuando un crucero en el que visitó los puertos de Cádiz, Málaga, Sevilla, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Pasajes. Ese mismo año, tras recibir a la primera promoción de guardias marinas, el *Juan*

Sebastián de Elcano se hizo a la mar para iniciar su primer crucero de instrucción y primera circunnavegación, siguiendo la ruta opuesta a la realizada por Magallanes-Elcano entre el 1 de agosto de 1928 y el 28 de mayo de 1929.

Hasta la fecha, en sus 85 años de historia, el *Juan Sebastián de Elcano* ha realizado 83 Cruceros de Instrucción. En diez de ellos ha dado la vuelta al mundo. Además, ha recalcado en más de 70 países distintos, realizando unas 1.140 visitas a puerto. El total de millas navegadas supera 1.670.000 y el tiempo total en la mar supone más de 34 años de navegación continua.

D. R.



Ejercicio conjunto marítimo MARSEC 13

La Armada participó entre los días 13 y 24 de mayo, junto a otros veinticinco organismos estatales, locales y autonómicos en un ejercicio conjunto de seguridad marítima denominado MARSEC 13, programado y dirigido por el almirante de la Flota (ALFLOT) y conducido por el almirante de Acción Marítima (ALMART).

El objetivo del ejercicio MARSEC 2013 ha sido comprobar la capacidad de coordinación y colaboración de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada con otros organismos para afrontar operaciones de seguridad marítima, así como mejorar la coordinación en la mar entre las unidades de la Armada y las del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Salvamento Marítimo, Vigilancia Aduanera, Secretaría General de Pesca y Cruz Roja.

Asimismo, se pretendía mejorar la coordinación en la lucha contra el tráfico de drogas y la inmigración ilegal, conseguir una coordinación fluida entre organismos involucrados en operaciones de salvamento y rescate e incidentes que afecten a Sanidad Exterior.

Para el desarrollo del MARSEC 2013, la Armada aportó once buques y unos 800 integrantes de la Fuerza de Acción Marítima, un buque de asalto anfibio y una Fuerza de Infantería de Marina.

En esta ocasión se contó también con la participación y colaboración de la Dirección General de la Marina Mercante, la Asociación de Navieros españoles (ANAVE), el Centro Permanente de Información y Coordinación del Ministerio del Interior (CEPIC), Puertos del Estado, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), el Centro de Inteligencia Contra el Crimen Organizado (CICO), la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), la Guardia Civil, el Cuerpo Nacional de Policía, el Ejército del Aire, el Ejército de Tierra, Protección Civil, Cruz Roja Española, Sanidad Exterior y otros organismos locales y regionales.

El adiestramiento se realizó sobre diez escenarios diferentes, que se desarrollaron en varios puntos de la costa española. En el desarrollo de los distintos escenarios del ejercicio también se contó con la presencia de observadores de países aliados.

La gran singularidad de este ejercicio es que aúna los esfuerzos de los distintos organismos y agencias, civiles o militares, gubernamentales o no, para lograr el objetivo común de salvaguardar los intereses nacionales en los distintos espacios marítimos, resaltando que la dirección de cada uno de los escenarios la ejerce el organismo civil o militar responsable de su ejecución en caso real, conforme a la legislación española.

MARSEC 2013 se ha desarrollado en los siguientes escenarios:



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



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

— **ESCENARIO I:** en aguas territoriales españolas. Ejercicio de activación del Sistema Naval de Cooperación y Orientación al Tráfico en aguas del Mediterráneo. Objetivo: mejorar la coordinación entre diferentes autoridades de la Armada y Comandancias Navales.

— **ESCENARIO II:** en las bases de Ferrol, Cádiz y Cartagena. Activación del Plan de Vigilancia y Seguridad Marítima. Objetivo: valorar el tiempo de reacción y protocolos de activación de los medios de la Armada ante un incidente de Seguridad Marítima.

— **ESCENARIO IIIa y IIIb:** en los puertos de Huelva y Cartagena. Ejercicio de activación de planes de protección de seguridad en puertos civiles.

— **ESCENARIO IV:** desde el puerto y en el Arsenal Militar de Las Palmas. Actuación ante incidencia de seguridad marítima en la isla de Gran Canaria hasta una distancia de cuatro millas náuticas de Las Palmas. Ejercicio de actuación ante actividades ilegales: terrorismo marítimo, inmigración ilegal, rescate de naufragos, emergencia en puerto,

seguridad en instalaciones portuarias y salud pública ante posible enfermedades infecto-contagiosas.

— **ESCENARIO V:** en aguas de Canarias. Colaboración entre la Armada y el Cuerpo Nacional de Policía. Ejercicio de lucha contra el narcotráfico en dos escenarios: uno a una distancia máxima de 90 millas náuticas hacia el sur de Gran Canaria y otro a una distancia máxima de 40 millas náuticas a levante de Gran Canaria.

— **ESCENARIO VI:** en el puerto de Málaga. Buque de pasaje proveniente de varios destinos en el Atlántico con escala prevista en Málaga. En los días previos a su llegada, se informa a través de su consignatario a Capitanía Marítima y Sanidad Exterior de varias incidencias sanitarias. Asimismo, se informa de la presencia de cinco polizones de nacionalidad senegalesa con riesgo para la salud pública por posibles enfermedades infecto-contagiosas.

— **ESCENARIO VII:** entre la frontera de España con Portugal (río Guadiana) y el golfo de Vera (Almería). Colaboración de la Armada con el Servicio de Vigilancia Aduanera (DAVA).

— **ESCENARIO VIII:** en aguas de Torrevieja (Alicante) y San Pedro del Pinatar (Murcia). Operaciones de buceo de Salvamento Marítimo y la Armada para rescate de restos de avión accidentado.

— **ESCENARIO IX:** en el golfo de Cádiz. Colaboración con SASEMAR en operaciones de vuelo y remolque entre un buque de la Armada y un remolcador de Salvamento Marítimo.

— **ESCENARIO X:** en aguas del estrecho de Gibraltar. Ejercicio de actualización y mantenimiento conjunto del conocimiento del entorno marítimo.

OCS AJEMA

Ejercicio SPANISH MINEX-13

Desde el 16 al 25 de abril, un total de 13 unidades navales de cuatro países, la Unidad de Buceadores de MCM y dos aeronaves, así como las jefaturas de Órdenes de COMTEMECOM y de la 1.^a Escuadrilla de la Fuerza MCM, participaron en el ejercicio SPANISH MINEX-13 en aguas de las provincias de Murcia y Alicante.

El ejercicio se compuso de una fase CET con ejercicios seriados de maniobra, comunicaciones y seguridad interior para elevar el nivel de adiestramiento y mejorar la integración entre los participantes; y de una fase TACEX en la que se realizaron tareas de planeamiento y caza de minas de diferentes características en diversos tipos de fondos,

bajo amenaza asimétrica aérea y de superficie. Esta última fase estuvo condicionada por las adversas condiciones meteorológicas.

Este ejercicio multinacional ha involucrado a más de 500 militares, distribuidos en las siguientes fuerzas:

- SNMCMG-2 de la OTAN: al mando del capitán de corbeta Steven Higham (Reino Unido), estaba formada por los cazaminas *Cattistock* (Reino Unido) y *Alanya* (Turquía).

- Un Grupo de la EUROMARFOR: al mando del capitán de fragata Arnaud Paquet (Francia) y compuesta por los cazaminas *Capricorne* (Francia) y *Tajo* (España).



(Foto: ORP ALMART).



(Foto: ORP ALMART).

— Un Grupo de la 1.^a Escuadrilla de Cazaminas: al mando del capitán de fragata José María Núñez Torrente, formada por los cazaminas *Segura*, *Sella* y *Duero*.

— Equipos Operativos de la Unidad de Buceadores de MCM: al mando del capitán de corbeta Valero Otón Balanza, participaron 17 buceadores.

— Unidades minadoras: el submarino *Galerna* y el buque auxiliar *Mar Caribe*, que actuó también como buque de apoyo a los buceadores MCM.

— Otras unidades colaboradoras: el patrullero de altura *Infanta Cristina* actuó como buque coordinador para la Protección de la Fuerza, dando protección a los cazaminas, los patrulleros *Formentor* y *Toralla*, un helicóptero *SH-3D* y un avión *Cessna* de la Flotilla de Aeronaves de la Armada, y embarcaciones del Tercio de Levante de la Fuerza de Protección. Todos ellos materializaron la amenaza asimétrica.

La no disponibilidad de un buque de mando para COMTEMCOM ha supuesto que la conducción del ejercicio se haya llevado a cabo desde tierra.

Como novedad, el puesto de mando de COMTEMCOM se estableció en el Cuartel General del ALMART; la infraestructura y

los medios de mando y control del COVAM han permitido desarrollar las tareas de mando con total eficacia.

Asimismo, ha participado el buque de investigación oceanográfica con bandera de la OTAN *Alliance*, que colaboró en el ejercicio para mejora de los sistemas de medida de la eficacia de las actividades de caza, y realizó pruebas con nuevos equipos de detección submarina en el marco de un proyecto para desarrollar nuevos métodos de caza de minas.

Como actividades destacadas durante el ejercicio, hay que citar la visita del ALMART, el día 22 de abril, al puesto de mando de COMTEMCOM y a las unidades en la mar, a bordo del patrullero *Infanta Cristina*, acompañado de los agregados de Defensa de Francia y Turquía; y la jornada abierta a los medios de comunicación social, el día 23, a bordo de este mismo patrullero, en la que participaron una veintena de periodistas que pudieron vivir de cerca la dureza del medio marino.

El viernes 26 de abril se dio por concluido el ejercicio con la celebración de la conferencia final.

ORP ALMART

Jornadas sobre «Vehículos no tripulados de aplicación naval»

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales de la Armada (ETSIAN) convocó a expertos del ámbito de la Armada, la universidad y la empresa privada para intercambiar conocimientos sobre los últimos avances nacionales en materia de vehículos no tripulados, tanto sumergibles como aéreos.

Las jornadas técnicas, que se celebraron los pasados días 24 y 25 de abril en Madrid, han significado una oportunidad para dar a conocer una tecnología de máxima actualidad que la Armada evalúa incorporar en el futuro.

Entre las ideas expuestas por los ponentes, civiles y militares, merecen especial mención: la importancia de estas nuevas tecnologías, lo que queda patente, ya que más de 50 compañías están desarrollando productos e innovación de este tipo de vehículos, dirigidos a facilitar la gestión de puertos, infraestructuras, energía, empresas petroleras, cables submarinos, oleoductos y gaseoductos; los retos que habrá que superar para conseguir desarrollar vehículos navales que funcionen de forma autónoma y que sean capaces de interceptar barcos enemigos y de evitar obstáculos; y la necesidad de mejorar la calidad de las imágenes del sonar

El almirante jefe de Personal, José Francisco Palomino Ulla, apostó por la investigación en medio de un contexto de restricción económica, dejándolo patente en algunas de las frases que pronunció durante la clausura del seminario: «No debemos conformarnos con ser meros espectadores parapetados detrás de las dificultades presupuestarias; debemos aspirar a participar y asumir protagonismo en la búsqueda y desarrollo de las



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

nuevas técnicas. El panorama que se abre en esta dirección es inmenso y prometedor».

Las sinergias en el ámbito militar y civil son fundamentales teniendo en cuenta la versatilidad de esta tecnología: los vehículos no tripulados pueden ser usados en operaciones que van desde el rastreo de minas, la vigilancia marítima y la exploración oceanográfica hasta la investigación de yacimientos de petróleo y de gas.

En este contexto de convergencia de conocimientos, el director de la ETSIAN, capitán de navío Pedro Saura, explicó que la aportación de la Armada a este proceso es su experiencia en el Arma Submarina o en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, por citar unos ejemplos.

Entre las instituciones presentes estuvieron la Universidad Politécnica de Cartagena (programa BUSCAMOS); la Universidad de Cantabria (programa NVSTENE); la Universidad Politécnica de Madrid (programa FuVe-E); la Universidad Complutense de Madrid (programa NECSAVE); Navantia (programa SIRAMICOR) y la Dirección General de Armamento del Ministerio de Defensa.

OCS AJEMA

Presentación del libro *541 sonrisas. La época dorada del tenis español*

La Real Federación Española de Tenis (RFET) presentó el pasado 30 de abril en la sede de la Flotilla de Aeronaves de la Armada el libro *541 sonrisas. La época dorada del tenis español*, donde se repasan los éxitos cosechados por nuestros tenistas, tanto a nivel individual como colectivo, en la Copa Davis y la Copa Federación, en las dos últimas décadas.

La Armada española dio la bienvenida en sus instalaciones a representantes de un deporte que ha dado grandes triunfos para España en los últimos tiempos y que ha llevado a la afición y a los medios de comunicación a referirse al grupo de jugadores españoles como «la Armada».

El comandante general de Infantería de Marina, general de división Pablo Miguel Bermudo, que ejerció de anfitrión en los actos celebrados en la Base Naval de Rota, señaló que «aparte de compartir el nombre, la Armada y los tenistas españoles comparten valores como el tesón, el esfuerzo, el compañerismo y el espíritu de superación».

Antes de la presentación del libro, una delegación de la RFET —compuesta por su

presidente José Luis Escañuela, el director deportivo Albert Costa, la capitana de la Copa Federación Conchita Martínez y el tenista José Luis Arilla— realizaron una visita a la *Canarias*, la más moderna fragata con base en Rota, que tiene como misión prestar apoyo en la proyección de una fuerza naval, protección al tráfico, operaciones de interdicción marítima, integración en la defensa aérea territorial y vigilancia y escolta en teatros de operaciones alejados. Además de su integración en diferentes agrupaciones de la OTAN, la *Canarias* cuenta en su historial con la participación en la Operación LIBERTAD DURADERA y en ATALANTA de lucha contra la piratería en el océano Índico.

Durante su estancia a bordo, que concluyó con una exhibición tenística en la cubierta de vuelo del buque, estuvieron acompañados por los alcaldes de Rota y El Puerto de Santa María, Eva Corrales y Enrique Moresco, respectivamente.

OCS AJEMA



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

La Real Liga Naval Española en el Palacio de El Viso

El pasado día 13 de abril, un grupo de socios de la Real Liga Naval Española visitó el Palacio de El Viso del Marqués para conocer en toda su amplitud este recinto renacentista que alberga parte de los inmensos archivos de la Armada española.

Lo primero que llamó la atención de los visitantes fue la arquitectura en sí misma, destacando el buen grado de conservación del edificio. Sin conocerlo resulta difícil imaginar un palacio de estas características en mitad de la llanura manchega.

La extensa visita permitió recorrer todas sus dependencias y admirar las bellas pinturas que cubren sus paredes, así como las salas de archivo donde está almacenada una ingente cantidad de documentos que contienen parte de la historia naval de nuestro país.

Finalizada la visita, los socios de la RLNE se dirigieron a la iglesia parroquial anexa al palacio, donde se pudo oír una Salve Marinera y observar el famoso «lagarto de El Viso».

La jornada se completó con una comida de hermandad y una posterior visita a la localidad de Almagro, donde se realizó un recorrido que incluyó el famoso Corral de Comedias, el Teatro Municipal, la Plaza Mayor y la iglesia de San Agustín.

Desde la Real Liga Naval Española queremos agradecer a los responsables de la Armada todas las facilidades que nos han concedido para la celebración de esta interesante excursión a este emblemático lugar.

RLNE



(Foto: RLNE).



LIBROS

MORENO RICO, Javier: *El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época*.—(ISBN: 978-84-939111-1-9). Museo Maritim de Barcelona, 2013; 239 pp.; ilustraciones.

Pocas veces llegan a nuestras manos libros de una factura tan exquisita. Y es que la obra del doctor y tratadista naval catalán Javier Moreno Rico tiene esa rara virtud de despertar la admiración del lector por la meticulosidad y pulcritud con la que enmarca la biografía de José Ricart y Giralt, una de las personas más destacadas en el ámbito marítimo de nuestra nación, en especial durante el periodo finisecular decimonónico.

Tras la lectura del estudio nos damos perfecta cuenta de que el autor, conforme ha ido avanzando en la investigación del biografiado, ha huido del panegírico, y nos descubre la verdadera personalidad de Ricart, hasta hoy algo idealizada. Y es que Moreno demuestra a través de su investigación que era de carácter beligerante, enérgico y en ocasiones hasta autoritario, aunque fiel reflejo de la élite social del momento, clasista y convencida moralmente de disfrutar y disponer a su antojo todos los derechos y privilegios.

También el autor desmitifica la leyenda de presunto «lobo de mar» atribuida a Ricart en su condición de piloto, pues demuestra que navegar, lo que se dice navegar, navegó lo justo. Esto no le quita un ápice de mérito en su calidad de gran defensor de la Marina Mercante, a la que amaba siendo más útil para ella desde su labor como polígrafo.

Lo que es un hecho indiscutible es que José Ricart y Giralt fue un gran español, defensor de la Marina civil, a la que no concebía divorciada en cuan-



to a sus aspectos administrativos de la Marina de Guerra, reclamando la creación de un ministerio que las aglutinara y la reinstauración de la matrícula de mar. Sobradas pruebas nos ofrece el autor de ello con el pasar de las páginas de su obra, donde queda patente que a lo largo de su vida se implicó en casi todos los temas candentes de la problemática del entorno marítimo, en especial el relativo al personal, siguiendo al pie de la letra su máxima de «quien hace un país marítimo no son los buques, sino las personas».

También Moreno aprovecha el libro para censurar lo poco que se ha estudiado, desde el punto de vista humano, la transición de la vela al vapor, pues siempre el aspecto tecnológico ha acaparado toda

la atención de este progreso. Le damos la razón y asumimos la parte de culpa que nos corresponde por ello.

A lo largo de su vida, el biografiado también mostró gran preocupación por la enseñanza náutica, la meteorología y por los medios de salvamento marítimo de los que disponía la nación, formando parte de las diferentes juntas que durante los años 1888 a 1922 tuvo la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. En esta faceta nos ha sorprendido cómo Ricart predijo la tragedia del *Titanic* al denunciar muchos años antes del celeberrimo naufragio la falta de botes para los pasajeros de las clases inferiores de los trasatlánticos.

También destacó en su faceta benéfica, promoviendo la creación del Asilo Naval Español, donde los niños huérfanos de las gentes de mar tuvieron un hogar donde ser acogidos, concibiéndolo como vivero de marinería, y que tuvo que abandonar en su gestión, muy a su pesar, cuando la formación de los chavales se derivó, por capricho de las damas que tutelaban el benemérito establecimiento, a otras ramas de las ciencias.

Piloto, graduado de alférez de navío, caballero del mérito naval y profesor y director de la Escuela Náutica de Barcelona, su vida estuvo llena de merecidísimos reconocimientos.

En un formato clásico, el libro está dividido en 55 capítulos, que se han conformado dentro del estudio a modo de epígrafes, encontrándose jalonadas sus páginas de un buen número de ilustraciones de buena calidad.

Reconociendo la sensibilidad que el Museo Marítimo de Barcelona ha tenido en patrocinar esta obra, recomendamos efusivamente su lectura, que nos descubre a un gran catalán y a un gran español: José Ricart y Giralt.

A. A. A.

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *El litigio por el pecio de la fragata Mercedes. Razones históricas de España*.—Real Academia de la Historia., Madrid 2013. 178 páginas; VII Apéndices documentales y bibliografía. Ilustraciones a todo color. Precio: 10 euros.

Hugo O'Donnell, tan habitual en estas páginas que no necesita presentación alguna, con total oportunidad y sin dejar que el paso del tiempo oscurezca una historia en la que él mismo ha sido protagonista destacado, nos ofrece un claro estudio de la batalla legal dada por España para conseguir que lo rescatado por la empresa Odyssey Marine Exploration, Inc. del pecio de la *Mercedes* regresara a su legítimo dueño, el Estado español, como lo hizo el día 25 de febrero de 2012.

Con un oportuno prólogo del director de la Real de la Historia que explica con toda claridad el origen de la palabra «pecio» y las disposiciones legales que se tomaron en el Ordenamiento de Alcalá (Alfonso XI, 1348) para confirmar que todo lo que de ellos se recuperase continuaría perteneciendo a sus dueños y



que «no exigiese el Rey derecho alguno sobre ellos...». También explica cómo el pleno de la docta corporación que dirige ordenó formar una comisión compuesta de los académicos José Alcalá-Zamora, Martín Almagro Gorbea y Hugo O'Donnell para que elaborasen un informe que fue publicado en el Boletín de la Academia el 29 de junio de 2008. A continuación se encargó a Hugo O'Donnell reunir todas las noticias posibles sobre este asunto, bien entre la documentación disponible en los fondos documentales de la Academia, cuyo origen explica el prologuista, o bien en los del Museo Naval y del Archivo General «Don Álvaro de Bazán» de la Armada.

El académico anticuario Martín Almagro hace la presentación del libro, dando cuenta de su contenido y significando la maestría con que el autor ha contribuido a resolver la difícil papeleta que se le planteaba a España.

Este libro esclarece tres aspectos históricos complementarios:

- Capítulo I, el hallazgo de las monedas y la reacción de la Administración española.
- Capítulo II al IV. La situación histórica de España cuando ocurrió el apresamiento de las fragatas de Bustamante.
- Capítulos V y VI. El relato histórico de la confrontación legal para la recuperación de lo extraído de la *Mercedes*.
- Breve conclusión final.

Es especialmente interesante, en nuestra opinión, lo que dice el autor en el capítulo V: «Numerosas instituciones y organismos, encabezados por el Museo Naval, fueron requeridos por el Ministerio de Cultura para aportar los datos precisos en los que el equipo jurídico (contratado por el Estado español) debía basar sus alegatos». Todas esas instituciones, con sus «granitos de arena», consiguieron recuperar la «plata».

Los difíciles vericuetos del mundo de la abogacía («que uno boga y otro cía», decían las paredes de CNR cartagenero), tanto de la defensora como de la fiscalizadora, quedan perfectamente aclarados gracias a la concisa pluma de Hugo O'Donnell que, por otra parte, une a sus muchos títulos académicos el de abogado del Ilustre Colegio de Madrid.

La paciencia del autor en su labor investigadora le llevó a encontrar los Estados de Fuerza y Vida de la fragata en cuestión en su último y largo viaje desde El Callao de Lima hasta las aguas de San Vicente, y que constan en la colección de Juan Pérez de Guzmán y Gayo de la RAH, donde figura manifestada la carga de dos culebrinas excluidas que serían aprovechadas, una vez en la metrópoli, para las fábricas de calderilla de cobre. Resumiendo mucho, para no anticiparles el «suspense» del libro, esas culebrinas fueron determinantes para correlacionar el pecio encontrado por Odyssey con el de la *Mercedes*.

Primorosamente editado, la brevedad del libro no se corresponde con su gran importancia para el patrimonio histórico nacional y para investigaciones en ayuda de futuros litigios. Como concisa y claramente expone el autor, constituye un ejemplo, y la sentencia fundamentada sentará oportuna jurisprudencia.

T. T. B. T.

MAESTRO LÓPEZ, Manuel: *El escribano de San Martín. Crónica del encuentro entre dos mares.* — (ISBN 978-84-616-1602-2). Círculo Letras del Mar. Diciembre 2012; 239 pp.; ilustraciones.

En el año en que se conmemora el quinto centenario del descubrimiento del océano Pacífico, y cuando el centenario de la inauguración del canal de Panamá está próximo a celebrarse, y utilizando como relator a Andrés de Valderrábano, escribano que acompañó a Vasco Núñez de Balboa en sus aventuras exploradoras en tierras americanas y autor del acta del descubrimiento del mar del Sur, Maestro recuerda una de las gestas que protagonizadas por españoles contribuyó de forma determinante a ampliar el mundo conocido, así como los acontecimientos que precedieron a aquella efemérides y los que acontecieron hasta la época actual en el istmo panameño.

La obra está estructurada en cuatro partes bien diferenciadas, precedidas de un prólogo de Cristóbal Colón, duque de Veragua, y de una introducción del autor, y culminada con un epílogo, al que siguen la cronología de la obra, la bibliografía empleada y un índice.



La primera, titulada «Un personaje secundario y trascendente», está dedicada a las referencias históricas de la España de comienzos del siglo XVI, así como de las biográficas de Valderrábano, desde su nacimiento en 1470 hasta sus primeros contactos con el Nuevo Mundo en La Española y Tierra Firme. Su crónica está cuajada de hechos destacables y de sufrimientos, traiciones, rebeliones y luchas, que conforman una parte de las aventuras conquistadoras y descubridoras españolas.

La segunda, y más extensa, ya que abarca tanto como las otras tres juntas, está destinada a la narración minuciosa de la epopeya del descubrimiento del «otro mar». Este detallado relato comienza con el embarque como polizón de Balboa en la expedición de Enciso, y termina con la muerte del descubridor y de nuestro relator por orden de Pedrarias Dávila, y las vicisitudes que afectaron a algunos de los personajes más destacables tras el ajusticiamiento el 15 de enero de 1519.

La parte tercera focaliza el relato en el entorno geográfico del istmo y en la búsqueda de un pasillo entre los dos mares que facilitase el transporte de mercancías entre el Nuevo Mundo y la metrópoli. Así, la narración va pasando por el camino de Cruces en 1519, el Camino Real, la ruta transístmica mixta-hasta llegar al ferrocarril de la Panamá Railroad Co., en 1855.

La cuarta y última parte está dedicada a la unión de los dos mares. En ella se narra el intento fallido francés de Ferdinand Lesseps, basado en el éxito alcanzado por él mismo en el canal de Suez; el traspaso de la compañía a los Estados Unidos y la conclusión de la obra del canal de Panamá, con su primer tránsito el 15 de agosto de 1914.

Como conclusión de la obra, el epílogo hace mención al ambicioso proyecto de ampliación del Canal, comenzado en 2007 y liderado por una empresa española, y cuya puesta en servicio está prevista el año próximo.

En resumen, una obra amena y breve, en la que el periodista y escritor Manuel Maestro hace gala de cualidades como el rigor, la erudición y un elegante estilo literario, santo y seña de su obra, y que en esta ocasión, metido en la piel del escribano de San Martín de Valdeiglesias, y en primera persona, va reproduciendo el estilo de las crónicas antiguas, transportando al lector a lugares y acontecimientos pretéritos.

A. P. F.

MEDIANO, Lorenzo: *El desembarco de Alah*. — (ISBN 978-84-96911-62-8). Tropo Editores. Febrero de 2013; 721 pp.; ilustraciones.

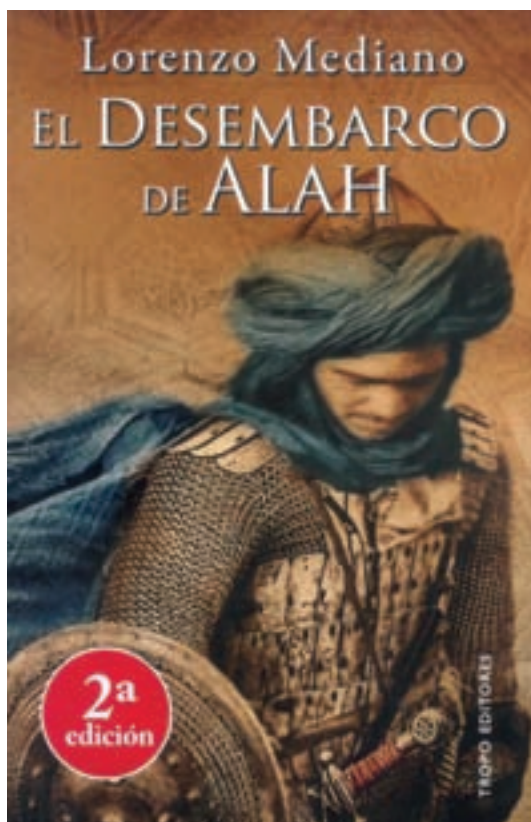
La obra que reseñamos, publicada con el apoyo del Gobierno de Aragón, ha sido ganadora del IV Certamen Iberoamericano de las Artes 2012 organiza-

do por la Fundación Patronato de Huérfanos y Protección Social de Médicos Príncipe de Asturias. Se trata de una novela histórica cuyo argumento se desarrolla en el marco de la península Ibérica (Hispania) de los años 710 a 722 de la era cristiana, periodo que significó la transición desde el dominio visigodo al musulmán en estos territorios.

La trama de la novela y los personajes se ajustan a los datos históricos conocidos, por lo que el autor demuestra ser un buen conocedor de los distintos documentos existentes sobre los hechos, que relata de forma bastante detallada, tanto de los reseñados en las antiguas crónicas, mozárabe, visigoda, albeldense y de Alfonso III, no en todo coincidentes, como de la leyenda sobre el rey Rodrigo y don Pelayo, y de la moderna historiografía sobre estos acontecimientos. Acontecimientos históricos a los que otros escritores, especialmente anglosajones, han dedicado algunas obras literarias e incluso óperas, singularmente en el siglo XIX.

Desde la muerte del rey godo Witiza hasta la batalla de Covadonga, los pactos y alianzas, intrigas, venganzas, amores, traiciones, luchas, derrotas y victorias se suceden sin solución de continuidad, y el autor, haciendo gala de una gran soltura y dinamismo, establece un hilo conductor que aboca al lector hacia una inmersión profunda en la lectura de la obra como si se tratara de una apasionante novela de aventuras, que debido a su gran extensión sería difícil de digerir si no fuera por la maestría narrativa del autor.

Además la novela presenta otra característica muy interesante, que es su carácter didáctico, ya que introduce explicaciones sobre muchos de los antecedentes y raíces de los hechos históricos que se van desarrollando a lo largo de la trama, lo que también facilita al lector menos docto en temas históricos la comprensión de los acontecimientos que se van relatando.



En nuestra opinión, especialmente por al carácter naval de esta REVISTA, la novela adolece de no haber dedicado a los hechos navales de las incursiones bereberes y posteriormente de la invasión musulmana a través del estrecho tarterio (Gibraltar) el espacio adecuado a la importancia que tuvieron en el devenir de los acontecimientos, ya fuera reproduciendo relatos históricos existentes o utilizando otros novelados, puesto que ellos fueron los que posibilitaron el posterior dominio musulmán en la Península.

El autor, médico y escritor, ha sido instructor de supervivencia y autor del primer libro sobre esta materia editado en España. Desde 1998 ha escrito varias novelas, algunas de ellas históricas, entre las que merecen especial mención su trilogía prehistórica *El secreto de la Diosa*, *Tras la huella del hombre rojo* y *El espíritu del trigo*, y *El escriba del barro*.

A. P. F.

MIR MIRANGELS, Alberto: *Navegando por el Mundo*.—(ISBN 978-84-7486-249-2). Editorial Noray S. A., Barcelona, enero 2013; 285 pp.; ilustraciones.

Resulta fácil suponer que *Navegando por el mundo* es un libro de aventuras. Más de 80.000 millas navegadas por un barcelonés enamorado de la mar a bordo de veleros que no alcanzan la veintena de metros de eslora lo merecen. En particular, es la historia de las peripecias a lo largo de tres viajes que el autor describe, superponiendo los relatos de lo acontecido en cada uno de ellos, siguiendo el sentido de la navegación de este a oeste. El primero, una circunnavegación de 20 meses en el marco de la Trade Winds Rally, travesía organizada por el Royal Air Force Yacht Club, a bordo de un *Contest 46* al principio y un *Hallberg Rassy 53* después. El segundo, esta vez embarcado en un *North Wind 60*, formando parte de la Blue Water Rally, grupo de veleros que emprenden la vuelta al mundo siguiendo rutas tropicales durante dos años. Y finalmente, a bordo del *Charisma*, un *Sparkman & Stephens 57*, con el que participó en 2009 en las legendarias regatas Los Ángeles-Honolulu y Sídney-Hobart.

No es solo un cuaderno de bitácora, que hasta incluye tres episodios de asedio de piratas (pescadores pobres); constituye además, a su manera y al hilo de cada navegación, un pequeño tratado sobre meteorología, fauna acuática, historia, geografía marítima, medicina tropical... Y es también un manual práctico para navegantes, con recomendaciones sobre preparativos, derrotas, recaladas, marinas, trámites aduaneros, cruces de canales, medidas preventivas frente a la piratería, reparaciones, etcétera.

Pero *Navegando por el Mundo* es, sobre todo, una reflexión sobre las relaciones humanas, de cómo de este tipo de enriquecedoras vivencias se aprende a ser más humilde, más generoso y más tolerante, tanto en la mar, durante las largas y a veces penosas singladuras compartiendo todo con un puñado de tripulantes, como en tierra, al acercarse a las gentes y maneras autóctonas de entender la vida o al valorar la intensa alegría de coincidir con compatriotas en las costas más recónditas: «los encuentros con los españoles son una de las cosas que más me emocionan».

En definitiva, merece la pena embarcarse en este relato —mejor si se tienen también a la vista las correspondientes cartas náuticas, o mapas en su defecto— y aprender, disfrutar y envidiar lo que en cada página se cuenta.

E. T. P.

