

NÚMERO EXTRAORDINARIO  
DICIEMBRE 2005



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA  
JEFATURA DE PERSONAL

# B<sup>BO</sup>LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL





**PORTADA:**

Ofrenda floral a bordo  
del PA. *Príncipe de Asturias*



**EDITA**

Ministerio de Defensa  
Secretaría General Técnica

**REDACCIÓN**

Director: C.F. César Goday Buján  
Subdirector: C.F. Miguel Molinero Gamio

Redacción: María del Carmen  
Jáuregui García (Periodista)

Administración: Ignacio Ribas  
Jiménez-Alfaro

Colaboración de OAP's y ORP's

**DIRECCIÓN**

C/ Montalbán, 2  
28071 MADRID (España)

www.armada.mde.es  
Correo electrónico:  
direc@fn.mde.es

NIPO: 076-05-026-9 (edición en papel)  
NIPO: 076-05-089-6 (edición en línea)

Depósito legal: M. 6648-1970

**DISEÑO GRÁFICO,  
PREIMPRESIÓN E IMPRESIÓN**

Imprenta del  
Servicio de Publicaciones del  
Cuartel General de la Armada

**IMPORTANTE:**

En atención al número limitado  
de ejemplares del BIP,  
y en beneficio de todos,  
rogamos se facilite su difusión  
entre nuestros lectores,  
poniéndolo a su alcance  
en cámaras, camaretas, sollados,  
bibliotecas, etc.

# SUMARIO

<b>EDITORIAL</b>	<b>1</b>
<b>LA VIDA A BORDO EN LA ÉPOCA DE TRAFALGAR</b> CA. José Ignacio González-Aller Hierro	<b>2</b>
<b>EL 22 DE OCTUBRE DE 1805 EN CÁDIZ</b> CN. José María Caravaca de Coca	<b>23</b>
<b>CONMEMORACIÓN DEL BICENTENARIO</b> Boletín Informativo para Personal	<b>25</b>
<b>EXPOSICIÓN DEL ALMIRANTE CHURRUCA EN EL MUSEO NAVAL DE MADRID</b> Boletín Informativo para Personal	<b>32</b>
<b>ACTOS CONMEMORATIVOS EN PORTSMOUTH (INGLATERRA)</b> Boletín Informativo para Personal	<b>34</b>
<b>PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES</b> Boletín Informativo para Personal	<b>36</b>
<b>ENTREVISTA A...</b> CA. José Ignacio González-Aller Hierro Arturo Pérez-Reverte	<b>41</b>
<b>PUERTAS ABIERTAS</b> Carmen Torres López	<b>49</b>
<b>NOTICARIO</b>	<b>53</b>



# EDITORIAL

**L**A conmemoración el pasado año del bicentenario de la batalla de Trafalgar, sin duda una de las acciones más famosas de la historia naval, es motivo más que justificado para dedicarle esta edición extraordinaria del *Boletín Informativo para Personal*.

Incluimos en este número el relato de los distintos actos que con este motivo se han desarrollado, cuyos hitos más relevantes han sido los actos conmemorativos del día 21 de octubre en la ciudad de Cádiz, protagonista indiscutible de este acontecimiento histórico, los del día 22

en las propias aguas del Cabo Trafalgar y la parada naval organizada por la Royal Navy británica en aguas de Portsmouth, que contó con la participación del portaaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Blas de Lezo*, en representación de nuestra Armada.

Asimismo, incluimos algunos artículos, opiniones y reflexiones acerca de la batalla y los distintos actos conmemorativos, y una recopilación de noticias navales correspondientes al último trimestre del año 2005.

Aunque la batalla de Trafalgar se saldó con una derrota para la escuadra combinada franco-española, creo que es fundamental conocer bien y valorar nuestro pasado, aprendiendo de los errores cometidos para no volver a repetirlos y, sobre todo, es de justicia honrar como se merecen a todos aquellos que dieron su vida por la Patria en esta y otras acciones navales de nuestra historia.

CF. César Goday Buján



# LA VIDA A BORDO EN LA ÉPOCA DE TRAFALGAR

*Por su interés, reproducimos este artículo del contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, que fue publicado por la Revista General de Marina en su número dedicado a Trafalgar.*

## EL BUQUE

### Distribución interna de los buques

El navío de línea del siglo XVIII y principios del XIX seguía siendo la máquina de guerra más poderosa, compleja y técnicamente avanzada de la época. Es precisamente en estos siglos cuando la construcción naval de buques a vela y en madera alcanza sus más altos niveles de perfeccionamiento y grandeza de diseño. Su tamaño, en el caso de los navíos de tres puentes españoles y franceses o de primer rango de la Marina británica, era de unos 60 metros de eslora y 70 de altura máxima de arboladura, artillados con 100 a 136 cañones. Para comprender mejor cómo se desarrollaba la vida a bordo es necesario conocer, aunque sea someramente, la distribución interna de un navío de 74 cañones, columna vertebral de ambas escuadras antagonistas en Trafalgar.

### Alojamientos de generales, comandantes y oficiales

Los únicos pabellones realmente espaciosos eran los del general y el comandante. El primero, situado a popa en la cubierta del alcázar, y el segundo, en la de entrepuente. Ambos incluían una cámara y un camarote. El segundo comandante y los tenientes de navío, por riguroso orden de antigüedad y de popa a proa, poseían camarotes múltiples a banda y banda de un pasillo formado a crujía, donde también se montaba la capilla. Los



oficiales de guerra disponían de cámara propia.

Inmediatamente a proa de estos compartimientos, sin apenas más separación que unas lonas, arranchaban los oficiales de mar.

### Las baterías y alojamientos de la gente de mar y tropa

Las dos cubiertas de la primera (baja) y segunda (alta) baterías eran corridas, sin división alguna, y en ellas iba montada la artillería sobre cureñas. En los entrepuentes, colgados de los baos y de proa a popa, se armaban los coys o hamacas, donde dormía hacinada la dotación del barco, pero separada la marinería de la tropa. Cuando se tocaba diana o zafarrancho de combate, había que enrollarlos o liarlos rápidamente y entonces se convertían en los llamados «salchichones», que se colocaban en las redes de las

bordas o batayolas antes de acudir cada hombre al puesto asignado por el plan de combate. Estos salchichones servían en combate de parapeto contra las balas de la fusilería, la metralla y los astillazos. Tan sólo quedaban en los entrepuentes en caso de mal tiempo. Las mesas para comer por ranchos se armaban diariamente entre las piezas de artillería.

Los navíos de línea por lo general montaban cuatro bombas de achique situadas en las proximidades de la carlinga del palo mayor, que llegaban desde la primera batería hasta el forro interior de la bodega. En sus inmediaciones se disponían los alojamientos de los cirujanos, contra maestre y condestable.

### Bodega y sollado

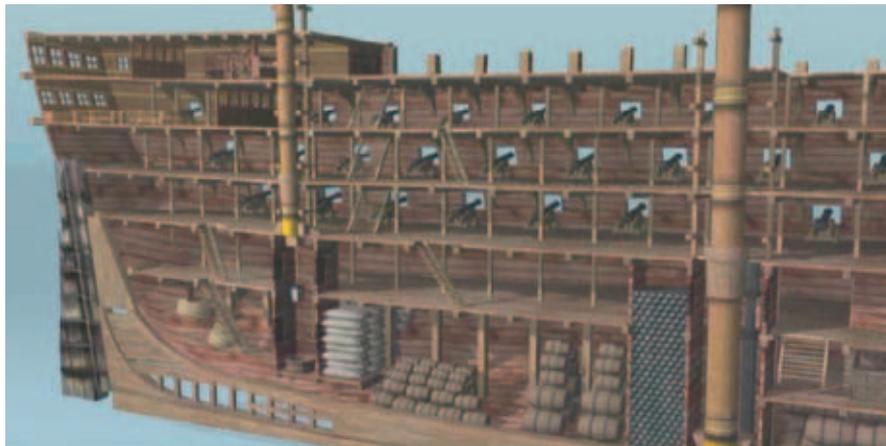
Bajo la primera batería, y también corridos de proa a popa, se encontraban el sollado, en la parte superior, y la bodega, que era el espacio más bajo del navío. En el sollado, inmediatamente al lado del codaste, en la parte más a popa, existía un pañol del pan, forrado de tablas delgadas para preservarlo de la humedad. A continuación, más a proa, iba la cámara de oficiales, inmediata al antepañol de pólvora, este último un espacio completamente aislado con pequeñas ventanas que daban a los callejones de combate para el servicio de la cartuchería. Tras la caja de bombas de achique y a proa del palo mayor, siempre en el sollado, iban el pañol de balas, el de velas, la cama-



reta de guardias marinas y el lugar destinado para el rancho del comandante y los oficiales.

En el pañol de balas se estibaban las municiones de acuerdo con el reglamento de artillería de 1766. Situidos en ambas bandas del sollado, y junto a los costados, existían unos pasillos, que corrían de popa a proa, llamados «callejones de combate». Por ellos se desplazaba la dotación libremente durante el combate y se facilitaba el reconocimiento de los costados y la reparación de los balazos a la lumbre del agua a cargo de los carpinteros y calafates.

En la bodega, de popa a proa, iban situados el segundo pañol de pan y la despensa, en cuya parte central se almacenaban en barricas el vino, vinagre, menestras y demás géneros de consumo alimenticio. A continuación



ban situados en voladizos cubiertos en los extremos más bajos a ambas bandas del espejo de popa. La marinería y tropa los tenían a proa, al aire libre y emplazados a cada lado del tajamar y

ban largas colas de hombres con el pantalón en la mano dispuestos a evacuar sus necesidades a toda costa. Para evitar esto, los buques ingleses disponían de urinarios *piss dales* en cada costado y cubierta, dotados de sendos manguerotes que llevaban los orines hasta la mar.

## EL HOMBRE DE MAR

### Generalidades y plantillas

Desde los inicios del siglo XVIII, en la Armada se venía denominando «tripulación» o «equipaje» a la totalidad de la gente de mar que compone la plantilla de un navío de guerra, mientras que el término de «guarnición» se reservaba para la Infantería de Marina embarcada. El conjunto formado por la tripulación y la guarnición constituía la dotación del buque.

Esta dotación, en los grandes navíos de la época que consideramos, estaba compuesta por oficiales de guerra y guardias marinas; oficiales mayores, integrados por contadores, capellanes, médicos cirujanos y pilotos; oficiales



iba el pañol de pólvora, justo debajo del antepañol del sollado citado anteriormente. Allí se guardaba la pólvora encartuchada en lienzo por calibres o a granel en barreletes, también de acuerdo con el citado reglamento de 1766. A proa del palo mayor, bajo el pañol de balas del sollado, se encontraba otro similar para almacenar las mismas municiones, y a continuación, el del contraestre, donde iban depositados, además de los útiles propios de su cargo, los cables, calabotes y jarcia pendiente y de labor de respeto. Siguiendo hacia proa, y ocupando casi un cuarto de la eslora hasta el trinquete, se estibaban el lastre y la aguada.

### Los retretes

En todos los buques europeos, los retretes de oficiales, llamados en la Armada «jardines» o «leonerías», esta-

fogonadura del bauprés; se denominaban *beques* y eran simples tablas longitudinales con el correspondiente orificio. Como máximo existían cuatro agujeros en estos maderos, y, por tanto, por las mañanas se forma-





de mar (contra maestres, condestables, guardianes, carpinteros, calafates, armeros, faroleros, buzos, sangradores, cocineros y veleros), tropa de infantería y artillería, artilleros de preferencia y ordinarios, marineros, grumetes, pajes y criados.

La cuantía de las guarniciones y tripulaciones de los barcos se fijó por reglamentos sucesivos en proporción al tipo y tamaño del buque, su artillado y para tiempo de paz o de guerra. Fueron implantados a lo largo del siglo XVIII para hacer frente a las necesidades que imponía la siempre creciente entidad de la Armada. En Trafalgar regían los reglamentos de 1 de enero de 1788, aplicables tanto para tiempo de paz como de guerra, y el de 16 de octubre de 1803, exclusivamente para el de guerra; ambos distribuían los oficiales de mar, marinería y tropa de acuerdo con el porte de la artillería de los buques. La dotación de los navíos oscilaba desde los 1.032 hombres de los de tres puentes y 112 cañones, hasta los 491 de los de 54 cañones.

Comparando buques de fuerza similar, las plantillas españolas eran por lo general semejantes a las fran-

**El teniente general Ignacio María de Álava se lamentaba de la decadencia notable que había tenido nuestra Marina en todos los ramos y de la poquísima práctica de mar alcanzada entre 1795 a 1805 por los oficiales españoles que iban a batirse en Trafalgar.**

cesas en número y bastante superiores a las británicas. Así, mientras el navío *Príncipe de Asturias*, de 112 cañones, llevaba en Trafalgar una dotación de 1.123 hombres sin contar con los 19 del estado mayor de Gravina, un navío francés de 116 piezas de artillería tenía 1.191 hombres en guerra y 841 en paz, mientras que los navíos ingleses de 110 cañones disponían tan sólo de 837 plazas. Este exceso de gente en los buques de la Armada presentaba más inconvenientes que ventajas, pues, además de resultar perjudicial para la disciplina y la policía, ocasionaba confusión y desorden en las faenas marineras y en el combate.



## Los oficiales de guerra, mayores y de mar

La oficialidad de guerra procedía, salvo raras excepciones, del Cuerpo General de la Armada, que tuvo su origen en la Compañía de Guardias Marinas instituida por Felipe V en 1717; sin duda, este cuerpo constituyó a partir de entonces el conjunto profesional más brillante y eficaz de que dispuso la España del siglo XVIII. Sus componentes, procedentes en su mayoría de la baja nobleza vasca, cántabra o andaluza y con limpieza de sangre en sus cuatro primeros apellidos, de una sólida formación técnica, científica y humanística, podían compararse ventajosamente con los del resto de las marinas europeas. Sin embargo, su actuación en la mar ha sido en ocasiones juzgada negativamente, sin tener en cuenta la serie de circunstancias que influyeron en los resultados alcanzados por su proceder. Entre ellas cabe citar la notable falta de

agresividad por parte de los gobiernos españoles a partir del año 1700 en la conducción estratégica de las campañas y en el desarrollo de las operaciones de guerra, así como la despropor-



ción existente entre los armamentos navales del siglo XVIII y la exigua población, industria y comercio de España, con la secuela de carencias y precariedades de todo tipo.

El teniente general Ignacio María de Álava se lamentaba de la decadencia notable que había tenido nuestra Marina en todos los ramos y de la poquísima práctica de mar alcanzada entre 1795 a 1805 por los oficiales españoles que iban a batirse en Trafalgar. Para Álava, los británicos no habían dejado de ejercitarse en bloqueos y cruceros de invierno y verano, lo que les había puesto a una distancia tal de los españoles que sería imposible acercárseles mientras éstos no tuviesen proporción y medios de navegar y evolucionar. En

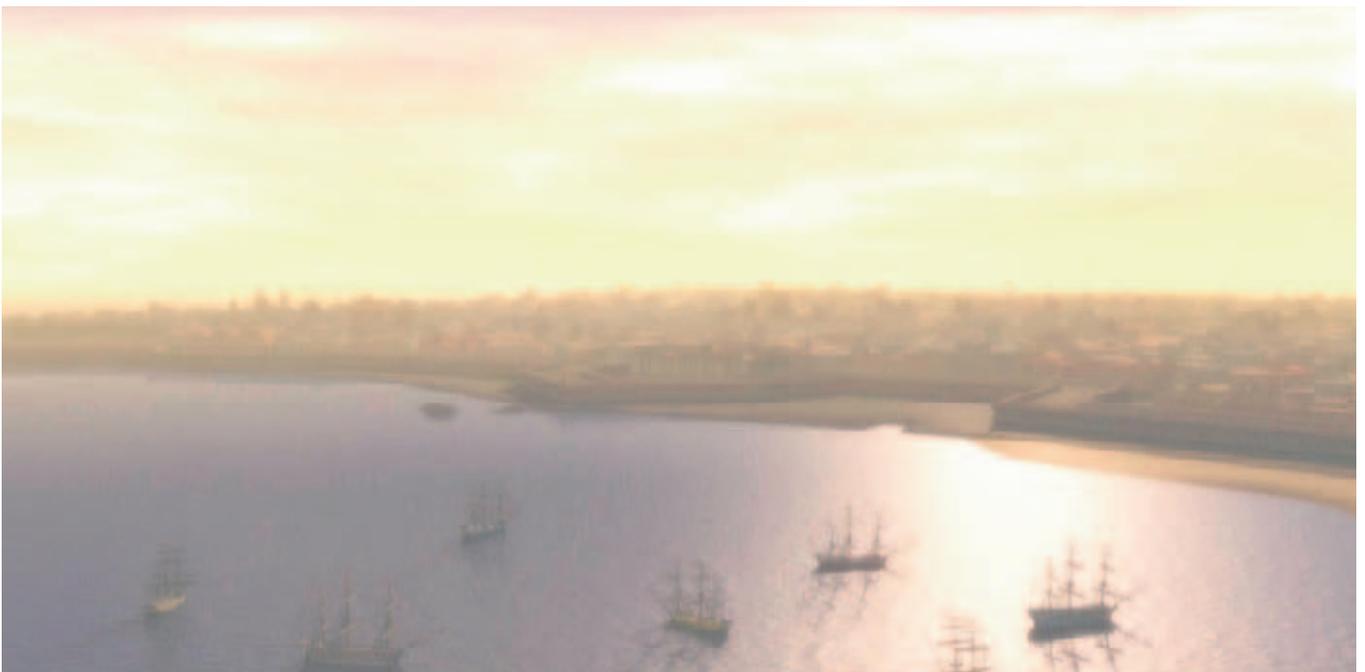


realidad, las autoridades de la Armada no dispusieron en ese tiempo la constitución de divisiones de pocos navíos cada una, que en cruceros bien pensados podrían haber servido de escuela práctica para incrementar el adiestramiento en época de paz, o en guerra hubiesen podido ocasionar graves daños al comercio enemigo. Quizás la causa principal de esta escasa experiencia de la oficialidad en navegación en escuadra y en el mando colectivo hay que buscarla en la práctica habitual seguida por la Armada de desarmar la casi totalidad de los buques al finalizar las guerras o crisis para dejarlos año tras año abandonados en los arsenales, con tan escaso mantenimiento que era necesario reconstruirlos enteramente para utilizarlos en la campaña siguiente.

También por parte de las autoridades superiores de la Armada existió una cierta lenidad en las sanciones y falta de exigencia en las responsabilidades, así como exceso de recompensas con méritos escasos y, sobre todo, ausencia de criterios acertados en la selección de los mandos. Es sintomático señalar que Escaño, extraordinario táctico y comandante de barco, nunca mandó una escuadra, y que Mazarredo, el profesional más completo de todos los de su tiempo en Europa, estuvo ausente de la comandancia general de la Escuadra en los momentos más críticos para la Armada; se puede afirmar categóricamente que con él a bordo del buque insignia español no hubiesen existido ni un San Vicente ni, por supuesto, un Trafalgar. En el Cuerpo de Oficiales de Guerra

de la Armada brillaban oficiales competentes y agresivos en la mar, como Álava, Cayetano Valdés, Alcalá Galiano, Churruga, etc., pero nunca tuvieron ocasión de demostrar su valía profesional frente al enemigo al mando de escuadras o divisiones.

En la Marina británica se podía acceder a la clase de oficial por varios procedimientos. El primero, a través del Royal Naval College, fundado en Portsmouth en 1729, donde era preceptivo presentarse con una cierta experiencia previa de mar. El segundo, más usual hasta 1794, era ingresar como *captain's servant*, pues cada comandante de buque estaba autorizado a embarcar en este concepto cuatro personas por cada 100 hombres de dotación. Su enseñanza era práctica en la mar y escasamente teórica. A partir de 1794 se crearon los *volunteers class I*, inicialmente con jóvenes a partir de los 11 años de edad que luego pasaron a los 13; habían estudiado en el Royal Naval College y en parte procedían de la nobleza, pero en su mayoría eran hijos de oficiales de Marina; el sistema de aprendizaje fue el mismo citado anteriormente: siempre navegando. Su primer nombramiento era el de *mids-hipman*, nada científico pero dotado de una amplia experiencia de mar, lo que en nuestra Armada se conocía como «oficial de caza y braza», pero adornado de una gran agresividad en combate. Así se procuraba obtener lo que según el capitán de navío José María



Zumalacárregui eran almirantes de mente clara, sentido común y gran decisión, jefes de estado mayor inteligentes y preparados, y comandantes bárbaros y agresivos.

No obstante las bondades de este modelo de carrera, los hechos probaron que en la Marina británica no todos tenían la categoría de Nelson, Collingwood y tantos otros almirantes británicos que brillaron a lo largo del siglo XVIII, sino que también existieron algunos, como Robert Calder, que no dieron la talla esperada. También han señalado los propios historiadores británicos que pocos comandantes ingleses de los que se batieron en Trafalgar tenían experiencia en combate al mando de navíos de línea.



nas veces dependía de ellos el feliz éxito de una campaña. También con

su especialidad y no podían ser empleados en las faenas marineras.



Entre los oficiales mayores se contaban los individuos del Cuerpo de Pilotos de la Armada, que en algunos casos llegaron a poseer unos relevantes conocimientos en el arte de navegar e incluso podían acceder a empleos del Cuerpo General. Se encargaban de llevar la derrota del buque bajo la supervisión del comandante. También se incluían en la clase de oficiales mayores los contadores, los médicos-cirujanos y los capellanes.

Se consideraba oficiales de mar de sueldo fijo a los contra maestres, encargados de dirigir las faenas de a bordo y conservar el orden y la policía de la marinería que estaba a su cargo inmediato. El primer contra maestre era elegido entre los que tenían cualidades sobresalientes y una conducta irreprochable.

Oficiales de mar de sueldo temporal eran los carpinteros y calafates, individuos imprescindibles, pues algu-

carácter de oficiales de mar se incluía a los veleros, armeros, buzos, farole-

**Dividía la marinería en cuatro clases: grumetes, marineros, artilleros de mar ordinarios y artilleros de mar de preferencia.**

ros, herreros, etc., que por ordenanza sólo cumplían los cometidos anejos a

### La gente de mar

Respecto a la marinería, es preciso señalar ante todo que su origen social era muy bajo. A principios del siglo XIX aún existía el viejo resabio heredado de tiempos pretéritos de considerar el trabajo en la mar como algo deshonesto.

En España, el reclutamiento de la marinería estaba basado en la llamada Matrícula de Mar, que con diversos cambios se venía aplicando para la Real Armada desde 1607. La cédula de 31 de octubre de 1625, las disposiciones de Gaztañeta para el reclutamiento de la marinería en Guipúzcoa (1717) y el reglamento de Aguirre y Arozena (1718) tuvieron su consolidación definitiva en la Ordenanza del Infante Almirante, de 1737. En ella se establecía «... cuán de mi real agrado sería que se alistase y matriculase toda la gente de mar (...) para reducirla a un gremio separado, y distinguido de honras, franquezas y privilegios...». Tras varias reformas, la ordenanza de





matrículas que regía en la campaña de Trafalgar era la de 2 de enero de 1802. Dividía la marinería en cuatro clases: grumetes, marineros, artilleros de mar ordinarios y artilleros de mar de preferencia. Estos últimos podían servir de primeros timoneles, gavieros y cabos de guardia. El sistema era teóricamente excelente y en ocasiones, cuando se cumplió lo ordenado, dio buen resultado; pero, como indicó el capitán de navío Javier de Salas a mediados del siglo pasado, fracasó a causa de los enormes armamentos navales ordenados para hacer frente a las sucesivas guerras en las que España se vio envuelta a partir de 1760, sin duda desproporcionados para la escasa población, industria y comercio disponibles, a lo que se unieron la precipitación en las órdenes para su ejecución y la frecuente suspensión de las pagas por falta de recursos, lo que dejaba a las familias en la mayor indigencia, generó gran desconfianza hacia el sistema de la Matrícula, y se tradujo en un considerable aumento de las deserciones.

Cuando España declara la guerra a Inglaterra en diciembre de 1804, no se pudieron cumplir las exigencias de Napoleón por falta de gente de mar, ya que la Matrícula tan sólo cubrió la cuarta parte de la necesaria, pues la epidemia de fiebre amarilla que desde hacía cuatro años asolaba las costas de Andalucía y del Levante español la había diezgado. En concreto, para dotar los buques de Gravina se recurrió a todos los procedimientos habidos y por haber: publicar bandos; incentivar económicamente a los pocos voluntarios que se presentaron; traslado de marineros gallegos, guipuzcoanos y catalanes; levas forzosas en las costas de Andalucía; prohibición de embarcar

en corsarios mientras existiesen vacantes en la escuadra; vaciar los barcos pesqueros y rellenarlos de personas de tierra adentro; sacar marineros de los

**Cuando España declara la guerra a Inglaterra en diciembre de 1804, no se pudieron cumplir las exigencias de Napoleón por falta de gente mar...**

presidios de los arsenales e incluso embarcar reclusos de «condenas limpias» procedentes de los penales de El Puerto de Santa María, Málaga y



Ceuta. Pero todo fue insuficiente; al final, las vacantes de los navíos se rellenaron con tropa del Ejército dispuesta a desempeñar cometidos propios de la marinería y de los artilleros.

Lo peor de todo fue la poca práctica en navegación que poseía la gente de mar. Cayetano Valdés señaló en el estado de fuerza de su navío *Neptuno*, rendido a su llegada a Cádiz procedente de Ferrol el 20 de agosto de 1805, lo siguiente: «Faltan 48 entre artilleros de preferencia y ordinarios, cuya falta no tiene reemplazo entre los marineros

por ser todos de primera campaña y no haber jamás navegado. Lo mismo sucede a los grumetes...».

La Gran Bretaña en cambio gozaba de la ventaja de poseer una gran masa de marinería con práctica consumada de mar en buques con aparejo de cruz, a causa del considerable volumen de su tráfico mercante. En caso de guerra, la Marina inglesa se nutría de voluntarios, pero recurría comúnmente a las levas forzosas mediante los celebres *press gang*, los más notorios formados por trozos de las dotaciones de los propios barcos, que estaban autorizados para reclutar de buen grado o a la fuerza gente de barcos mercantes o de pesqueros. Desde mediados del siglo XVIII funcionaba también el denominado *Impress Service*, integrado por grupos permanentes de oficiales y gente de la Marina británica que actuaban en los puertos británicos, particularmente en Londres, bajo el control del Almirantazgo.

Aunque el sistema estaba lejos de resultar satisfactorio, proporcionaba una rápida movilización de las fuerzas navales en las crisis. En general existía mucho descontento, pero a cambio las

dotaciones, salvo imprevistos, recibían sus escasas pagas a tiempo y, sobre todo, tenían el incentivo de cobrar una parte proporcional de las presas que hacían. Por otra parte, la moral y policía de la marinería británica dejaba bastante que desear.

### La Infantería de Marina

A finales del siglo XVIII el Cuerpo de Infantería de Marina española disponía de 12 batallones de a seis compañías, que totalizaban más de



12.000 plazas. Sus mandos pertenecían también al Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Armada. Tenía como cometidos específicos la guarnición de los bajeles y de las dependencias de tierra. Una vez embarcados en los buques para realizar una campaña, junto con los hombres de los Cuerpos de Artillería, la tropa de Infantería del Ejército destinada para el servicio a bordo y la de transporte, constituían la guarnición. En la escuadra de Gravina que se batió en Trafalgar embarcaron en total 4.135 hombres de tropa de Infantería.

### El Real Cuerpo de Artillería de Marina

Los cañones eran servidos por individuos pertenecientes al Real Cuerpo de Artillería de Marina, constituido por 3.080 hombres distribuidos en 20 brigadas repartidas por los tres departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena. Los mandos eran oficiales de guerra de la Armada. Para las campañas se destacaban a los buques un cierto número de artilleros de brigadas, siempre escasos, que se completaban con marinería o soldados, bien sea de Infantería de Marina o del Ejército. También se destinaban

al servicio de las piezas los artilleros de mar ordinarios y de preferencia procedentes de la Matrícula de Mar. En los navíos de la escuadra de Gravina embarcaron 931 hombres de tropa de artillería y agregados, y 1.302 artilleros de mar.



### La mujer a bordo

En la Armada, como en el resto de las marinas, estaba rigurosamente prohibido llevar mujeres a bordo y, en nuestro caso, tan sólo se permitía el traslado de las familias cuando iban o

regresaban de ultramar. Como caso excepcional se señala a la soldado de Infantería de Marina Antonia María de Soto, que sentó plaza a los 16 años haciéndose pasar por hombre. Embarcada en los buques de la escuadra, participó en la guerra de la Convención contra Francia y en el combate de San Vicente (1797). Al descubrirse su verdadera naturaleza, gracias a los buenos informes que poseía fue recompensada por el rey con una pensión vitalicia, la merced del uso de las insignias militares y el grado de sargento primero.

La marinería británica casi nunca ponía pie en tierra, particularmente cuando el navío tocaba en puertos de la metrópoli, citándose casos de algún marinero de 25 años de servicio que había navegado por todo el mundo y no había abandonado su buque más de seis horas en todo este tiempo. Para quitarles las ganas de salir, los barcos estaban

abiertos a todas aquellas mujeres de mala vida que se presentasen a bordo. Estas visitadoras tomaban la calidad de hermanas, primas o sobrinas del marinero que ellas designaban y recibían el apodo eufemístico de *Queen's Caroline Daughters*; solían permanecer a bordo hasta una semana, tiempo más que suficiente para dejar a toda la dotación sin un penique en el bolsillo.

No obstante los reglamentos, los buques de la Marina británica en ocasiones llevaban mujeres a bordo, por lo general esposas de oficiales, suboficiales, soldados o marineros, que se dedicaban al cuidado de enfermos y heridos, y en este concepto de auxiliares estuvieron presentes en las campañas de las guerras contra Francia, España, Holanda y Dinamarca.

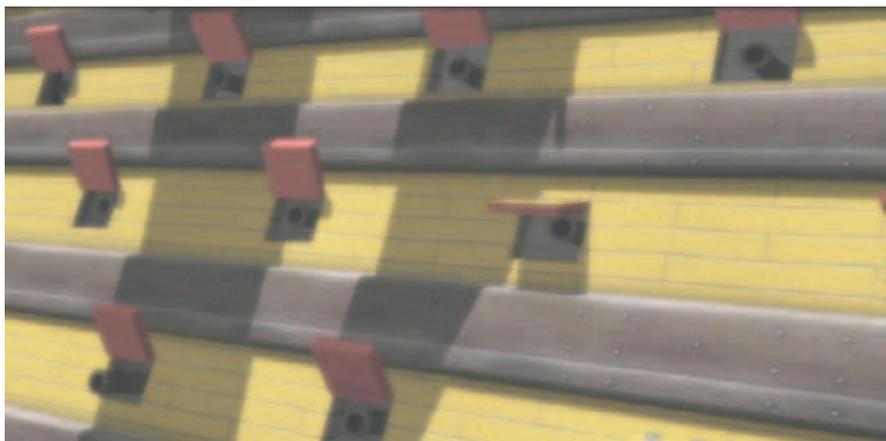


Parecida doctrina se practicó en la Marina francesa. Sin embargo, se sabe que una joven llamada Jeanette, mujer de un gaviero, sirvió en el cordón de municionamiento a bordo del navío francés *Achille*, incendiado en el combate de Trafalgar, y fue salvada milagrosamente por los británicos cuando su barco voló. No era la única, pues otra mujer, cuyo nombre se desconoce, sería también rescatada entre los supervivientes del mismo barco.

## ORGANIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES A BORDO

### Plan de puestos

La vida a bordo se regía por lo preceptuado en las ordenanzas. A las del «buen gobierno» de 1633, que estuvieron en vigor hasta inicios del



siglo XVIII, siguieron las de Patiño, de 1717; las de Aguirre, de 1748; las de Mazarredo, de 1793, y las de Grandallana, de 1802. Cada comandante debía tener dispuesto lo que se llamaba un plan de puestos, que se completaba con instrucciones o advertencias particulares dictadas por cada general de la escuadra o comandante de navío.

La distribución de estos puestos en un buque de guerra siempre ha tendido a facilitar el plan de combate de las dotaciones, que es el más adecuado para batir al enemigo en todas las circunstancias que se presenten. A efectos administrativos, sanitarios y de alojamiento, la dotación se dividía en trozos o brigadas, que podían ser de dos a cuatro, dependiendo del porte de los navíos. Cada brigada dependía de un oficial de guerra y en ella se incluían los guardias marinas, oficiales de mar de pito, carpinteros, calafates, sangra-



dores, buzos, etc., de tal manera que fuera de las listas no quedaban más que el comandante, el segundo, capellán, cirujano, contador, primer piloto, contra maestre de cargo y cocinero.

maniobra de los botes, el servicio de la artillería y el reparto de la comida. Al mando de cada rancho se nombraba un cabo de rancho, elegido entre los más a propósito, al que se le confería bastante autoridad sobre el resto de los hombres que lo componían.

Los oficiales poseían un listado de sus hombres con los puestos que debían cubrir en las diferentes situaciones y eran responsables de su policía, adiestramiento y moral. Cada hombre tenía asignado un número que se correspondía con el de su coy o hamaca.

### Distribución de las guardias

Las guardias de la gente de mar eran dos: la primera, o de estribor, estaba constituida por los brigadas de número impar; y la segunda, o de babor, por el resto de número par. Siempre que se podía, los oficiales de guerra, guardias marinas, pilotos y contra maestres estaban a cuatro guardias. Sólo quedaban exentos del servicio diurno los pañoleros, bodegueros y rancheros.





Durante la guardia cada brigada de marinería tenía asignada la maniobra de los diferentes palos de la arboladura. Siempre se procuraba destinar los mejores hombres al bauprés y al trinquete, pues con ellos se atendía la importante faena de zarpar o fondear las anclas. Para la maniobra, cada marinero conocía de antemano con precisión el sitio que debía ocupar en las vergas, ya fuese para tomar rizos, aferrar el velamen, largarlo al marear las velas o para que se oreasen. Los gavieros y juaneteros de menor estatura, más hábiles y decididos, se asignaban a las vergas más altas. Como término medio se destinaban 25 al palo trinquete, 27 al mayor y 15 al de mesana por cada guardia, al mando de un contra maestre experimentado. Para la maniobra del castillo de proa se elegían los marineros más fuertes y mejores de cada guardia.

El comandante del bajel o el oficial de guardia dirigían las maniobras generalmente sobre el alcázar, y el segundo iba a proa, para repetir las órdenes y disponer su cumplimiento. El comandante era asistido por el

primer contra maestre, que debía permanecer a su lado. Los carpinteros

**Bajo cubierta permanecían el capellán, el cirujano, el sangrador y los despenseros, para ejercer sus obligaciones específicas en caso necesario.**

y calafates se distribuían con sus herramientas al pie o en las inmedia-



ciones de cada palo, para acudir rápidamente donde fuese necesario. Bajo

cubierta permanecían el capellán, el cirujano, el sangrador y los despenseros, para ejercer sus obligaciones específicas en caso necesario.

La tropa embarcada también se dividía en dos trozos, compuestos por igual número de oficiales, sargentos y cabos, y repartidos por mitad los bombarderos, artilleros y tambores. Con el primer trozo o sección numerada con los impares se formaba la guardia de estribor, y con el segundo, la de babor. Los soldados cubrían los puestos de cada pieza de artillería y la fusilería de cubierta o pasamanos, se ocupaban de los pañoles de pólvora y guardaban las escotillas. Durante las maniobras generales la tropa ayudaba en las faenas sobre cubierta, sobre todo en las barras del cabestrante, braceo de vergas, escotas y escotines, y en caso necesario incluso picaban la bomba de achique.

Los serviolas se situaban en el castillo de proa y cofas de los palos



trinquete y mayor, dotados de catalejos. Cuando existían dudas sobre el tipo o nacionalidad de los buques avisados, subían a las cofas incluso los oficiales de guerra o guardias marinas más experimentados. Con niebla se reforzaba el número de serviolas, distribuyéndolos por los pasillos, amuras y aletas de cada banda del navío. De noche, en puerto y en la mar, un grumete gritaba el «alerta» desde el alcázar al castillo de media en media hora de la guardia, para mantener atenta la vigilancia.

En las maniobras, el orden y silencio eran fundamentales para obtener un buen rendimiento del navío en todas las circunstancias. Así, estaban terminantemente prohibidas las salmas



o cánticos colectivos acompasados. Para evitar sorpresas, por la noche estaba ordenado dejar alistados los cañones de la batería alta, y desde la puesta del sol se cerraban las seis escotillas de bodega (dos de la santabárbara, despensa, escotilla mayor, la de proa y la del pañol del contramaestre). Las llaves quedaban en poder de tres oficiales, que eran responsables personales de su apertura en caso de combate o cualquier necesidad.

### Horarios

Cuando un navío estaba fondeado, se mudaba la guardia a las cuatro de la tarde. La guardia entrante se constituía sobre el puente y marchaba hacia popa sobre el alcázar a toque de tambor; al llegar formaba a babor, mientras que la saliente permanecía a estribor.

En la mar, la duración de la guardia seguía la norma de las cuatro horas a partir de las ocho de la mañana. Las comidas duraban una hora y solían ser al mediodía y a las cinco, horario que no siempre era respetado a causa de las frecuentes maniobras generales, sobre todo con mal tiempo o a vista de costa.

Diariamente, en campaña se tocaba generala a las 07.30 de la mañana y 15.30 de la tarde, para realizar una hora de adiestramiento de la dotación. Los ejercicios que se practicaban eran de fusil, de cañón, de velas, de abordaje, de maniobra y de zafarrancho de combate. La marinería sólo participaba



en los de mear las velas (maniobra), manejo de sable y cuchillo.

Para efectuar un disparo era necesario dar nueve voces de mando. Todo

ello influía en el ritmo de fuego: con dotaciones muy adiestradas, se lograba un tiro cada dos minutos. Mazarredo, que era muy exigente, se conformaba con tres minutos entre disparos, y que con cada cuatro cañones se hiciese un disparo cada 45 segundos. Se comprende que tal rapidez sólo se podía alcanzar con una práctica constante, que estaba en relación directa al interés puesto por cada comandante en el grado de instrucción y adiestramiento de sus hombres. Collingwood, por ejemplo, durante la campana que culminó con el combate de Abukir, ejerció a sus artilleros hasta conseguir el asombroso ritmo de fuego de tres disparos cada dos minutos.

Todas las madrugadas, dependiendo del horario que estableciese cada comandante, la gente de guardia limpiaba y baldeaba las cubiertas, excepto las de las cámaras y camarotes, que tan sólo se barrían.



En la Marina británica el día empezaba oficialmente a las 12.00. Seguía también la regla de las cuatro horas de guardia; la primera era desde las 20.00 a medianoche; la segunda, de medianoche a 04.00; y la guardia de media, desde 04.00 a 08.00, mientras que la de la mañana se desarrollaba de 08.00 al mediodía, seguida de la guardia de la tarde, de 12.00 a 16.00. A continuación iban dos cuartillos, llamados por los ingleses *dog watches*, de 16.00 a 18.00 y 18.00 a 20.00, establecidos para variar el turno de guardias de un día para otro.

En todas las marinas, las horas y las medias hora y los relevos de las guardias se han señalado con picado de la campana, contabilizándose los periodos por medio de relojes de arena de cuatro horas y medias hora de duración.

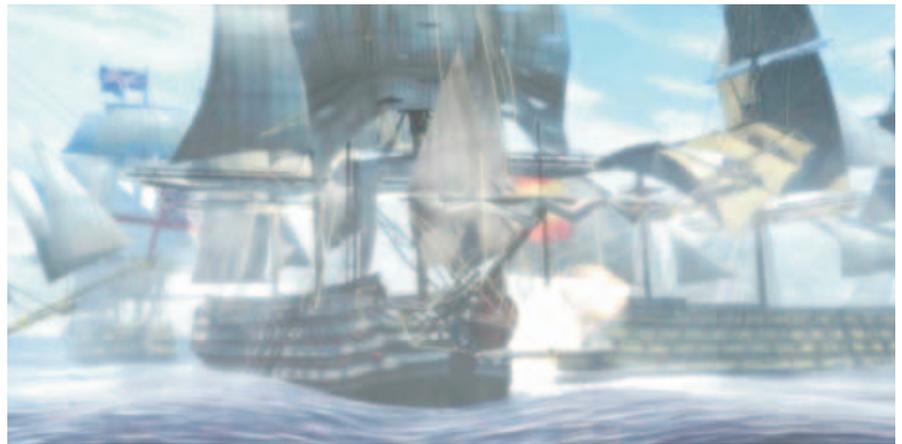


## UNIFORMIDAD Y VESTUARIO

### Oficiales

Respecto a la uniformidad, ya desde 1710, según Guillén, el Cuerpo de Oficiales de la Armada comenzó a utilizar el uniforme de casaca y calzones azules a la redingota, con chupa, vueltas de manga y medias grana, todo ello guarnecido con galón de oro. El primer uniforme privativo para tenientes generales de la Armada se puso en vigor por real orden de 5 de diciembre de 1717. A partir de entonces, la uniformidad sufrió varias modificaciones hasta el 22 de marzo de 1792, en que siguiendo la moda de las Marinas europeas se alargó la casaca y aparecieron los entorchados y los galones. La misma disposición creó el llamado uniforme pequeño, con solapas granas y faldones parecidos al frac usual. El 9 de julio de 1802 se modificó el uniforme pequeño y con él se batieron los oficiales de la Armada en Trafalgar. Consistía en «casaca azul (...) con vuelta, collarín y solapa encarnada, que termine en punta por la parte superior con (...) galón de oro por ambas

caras de la solapa, el collarín y la vuelta; forro de la casaca encarnado; chaleco y pantalón blanco, con medias botas; chapa de metal amarillo y sus anclas en relieve, sable corto y corbatín negro...». El pantalón se cerraba por delante con una portañuela de dos



cortes que se conservó para la marinería hasta hace poco, y que los cursis decían *au pont*, y la gente vulgar, a la bávara. La Marina inglesa adoptó la uniformidad para oficiales y guardias

marinas en 1748, sin hacerla extensiva a la marinería; en el reglamento de 1787 establecieron el *full uniform* como gala y el *undress* para diario.

Los oficiales de la Marina española llevaban sombrero de alas recogidas con plumero encarnado como distintivo militar. Vestían camisas con chorreras y encajes, jubones, calzas, medias y zapatos de cierta calidad. En privado iban en mangas de camisa, mientras que para los exteriores se ponían la casaca. Embarcaban ropa de cama, sábanas, almohadas, mantas, cobertores y colchones, y los más sibaritas disponían hasta de orinales de cobre o plata para ahorrarse la siempre incómoda visita nocturna a los jardines.

### Marinería y tropa

Aunque las ordenanzas de 1793 dictaron normas sobre el vestuario de la marinería, tal uniformidad no existió

hasta bien entrado el siglo XIX. La gente de mar vestía normalmente camisas y calzones de lienzo basto y amplio, para comodidad en las maniobras. Todo corría a su propia costa, incluso las prendas de abrigo para resguardarse del frío o el mal tiempo; estas prendas consistían en capas o capotes de mar, y sólo conservaron, por tradición, según Fernández Duro, un gorro de lana llamado bonete colorado, parecido a la barretina catalana, como característica de su oficio. Los marineros llevaban por todo equipo, guardado en una pequeña mochila, dos camisas, un par de calzones largos o hasta las pantorrillas, algún sayo y una capa. Para evitar los robos, todo iba enrollado dentro de la manta del coy, formando el salchichón que se colocaba como parapeto en las bordas. El





primer resultado de un combate y el más triste salvo resultar muerto o herido, es que la marinería perdía indefectiblemente todas sus pobres pertenencias. La marinería superviviente de Trafalgar, aunque se dispuso la entrega de dos pagas extraordinarias para reponerlas, nunca las recuperaría.

Como vemos, salvo raras excepciones, el vestuario de las tripulaciones era muy deficiente, sobre todo en la época de los grandes armamentos navales de finales del siglo XVIII. La falta de recursos obligaba a las dotaciones a permanecer sin camisa, incluso con mal tiempo y por la noche, lo que ocasionaba, lógicamente, continuas bajas por enfermedad. Además, como estaba ordenado que desde el comandante hasta el último hombre de la dotación debían dormir completamente vestidos, el desgaste que esto originaba en las prendas de abrigo, unido a la penuria de medios, obligaba a la gente de mar a permanecer sin camisa por la noche, incluso con mal tiempo, con efectos terribles en la ya precaria salud de aquellos desgraciados.

Los españoles que combatieron en San Vicente y Trafalgar lo hicieron en

pésimas condiciones de vestuario y calzado. Los mandos de las escuadras eran conscientes del grave problema,

### Los españoles que combatieron en San Vicente y Trafalgar lo hicieron en pésimas condiciones de vestuario y calzado.

tanto que lo comunicaron al Gobierno, pero sus insistentes peticiones no fueron atendidas. El general Ignacio



María de Álava decía en los estados de fuerza de su escuadra de julio y de agosto de 1805: «La marinería se halla

en suma desnudez (...) La tropa se halla descalza, y sin fondos las compañías para las urgencias precisas...». Gravina, por su parte, poco antes de la desdichada salida para Trafalgar, se expresaba así: «En caso de salir pronto a la mar, como se halla la marinería en gran parte desnuda, y vamos a entrar en el invierno...». Tampoco recibían las pagas a su tiempo para reponer el vestuario. Y no era sólo la marinería; con toda razón, Cosme Churruca, comandante del navío *San Juan Nepomuceno*, se quejaba en carta a su hermano de 11 de octubre de 1805: «Desde que salimos del Ferrol no pagan a nadie, ni aun las asignaciones, (...) de manera que les deben ya cuatro meses, y no tienen ni esperanza de ver un real en mucho tiempo; aquí nos deben también cuatro meses de sueldo...».

Ante tanta indigencia, no extraña que mientras el mismo Churruca moría desangrado en la enfermería de su navío *San Juan Nepomuceno*, en medio de terribles

sufrimientos en la tarde de Trafalgar, su camarote y cámara eran saqueados por la propia dotación del navío para llevarse las ropas.

Hasta fecha tan tardía como 1857 la marinería británica tampoco dispuso de uniformidad. Los franceses, por su parte, tuvieron a este respecto mayores inquietudes con la gente de clases inferiores, y al crear la de marineros-artilleros el 1 de enero de 1786, les dotaron de prendas que ya proporcionaban una cierta apariencia externa de uniforme.

Por el contrario, la Infantería de Marina y las brigadas de Artillería de la Armada dispusieron desde su institución de uniformes propios de su cuerpo. A partir de 1748, al embarcar





se proporcionaba a los sargentos, cabos de escuadra, tambores y soldados un casacón o sobretodo de lienzo crudo o loneta, unos calzones del mismo género y una barretina de patio.

### ALIMENTACIÓN Y BEBIDAS

Una medida que se considero, fundamental abordar desde comienzos del siglo XVIII fue la de racionalizar la dieta alimentaria de las dotaciones, así como prevenir la buena disposición de los víveres para conservarlos en buen estado. La base principal de los alimentos que se tomaban a bordo se dividía en tres tipos generales: la galleta y todas las especies de salados correspondían al primero; el segundo lo formaban los diferentes géneros de semillas secas, llamadas «menestras»; mientras los condimentos, el agua y el vino, considerados como sustancias alimenticias, constituían el tercer grupo. Con todos estos bastimentos se componía las raciones. De éstas existían tres clases: la primera, de carne salada o cecina y tocino; la segunda, de bacalao, aceite y vinagre; y la tercera, de queso y aceite. Con cada una de estas raciones se suministraba bizcocho, vino, menestra fina, agua y sal. La ración normal de agua era de cuatro cuartillos diarios. Su distribución durante la semana pasa a ser la siguiente:

- Domingo, martes y jueves: de tocino.
- Lunes, miércoles y sábado: de carne salada.
- Viernes: de bacalao.

La ración de queso —el más apreciado era el de Holanda— sólo se suministraba en temporal o en zafa-

rrancho de combate prolongado, junto con bizcocho y vino. Durante la Cuaresma se proveía a la dotación de la ración de bacalao el viernes y sábado de cada semana, así como desde el Domingo de Ramos hasta el de Resurrección. La ración de dieta para enfermos se componía de bizcocho blanco, ternera, gallina y carnero, que al efecto, junto con dos o tres reses mayores, se llevaban vivos para consumo durante la campaña. Curiosamente estaba prohibido embarcar cerdos, aunque afortunadamente esta norma no era siempre cumplida.



El antiguo bizcocho (del latín *bis coctus*, «dos veces cocido») de mar era conocido también con el nombre de galleta. Se elaboraba con harina más o menos blanca, bien amasada con agua y un poco de levadura. Una vez cocida se retiraba del fuego y se enfriaba progresivamente, proporcionándole un poco de calor hasta que quedaba completamente seca, sin miga, dura y frágil. Pesaba por lo general unas 18 onzas y tenía forma de bollo semiesférico. De extraordi-

naria duración en buenas condiciones de conservación, no era raro comerla a bordo de los navíos con más de dos años de antigüedad. Para ingerir la galleta había que tenerla algunos minutos en agua o vino, que era la bebida preferida.

La carne en salazón se tomaba cocida. La llamada menestra (arroz, habas o garbanzos) se solía acompañar de pescado en salazón o de tocino. Este pescado, aparte del bacalao, era normalmente el cazón y en menor proporción el pargo y la sardina. Dependiendo del mercado en tierra también se embarcaba bacalao salado. En las grandes navegaciones no era raro pescar tiburones en alta mar o todo tipo de peces, estando fondeados, para reforzar los alimentos, lo que era apreciado por ser frescos.

Se embarcaba agua lo más pura posible y que no hubiese estado estancada. Para llevarla a bordo se usaban vasijas de madera llamadas toneles, toneletes, pipas, tercerolas y cuarterolas, que se estibaban en la bodega por andanas precisamente en el orden indicado. Antes de introducir el agua se consideraba lo más conveniente encajar las vasijas y, antes de consumirla después de un tiempo prolongado,

destaparlas y agitar bien el líquido hasta que perdiese la hediondez.

Las comidas de los mandos y los oficiales de los buques tenían sus instrucciones y reglamentos particulares. Las personas que se sentaban a la mesa del comandante general de escuadra eran el mayor general, si no le estuviere anexo el mando del navío, y el teniente vicario del departamento. Los comandantes permitían en su mesa a su segundo si éste era capitán de fragata efectivo o teniente de navío

nombrado por real orden. Asimismo, los comandantes de grado superior al de capitán de fragata tenían prohibido sentar a la mesa a sus subalternos, «con el objeto de mantener su decoro y autoridad con toda la distinción que es menester para conservar en todo su vigor la subordinación y disciplina militar a bordo de los bajeles de la Armada». Esta orden no regía en los buques menores, en que se autorizaba a los tenientes de navío o de menor graduación recibir en su cámara a los oficiales subalternos. Cuando embarcaba de transporte tropa del Ejército, su general comía en la mesa con el general de la escuadra, mientras que con los comandantes lo hacían los coroneles y sargentos mayores. Los oficiales y guardias marinas no podían arrancharse con otras personas que no fuesen de su clase. Los criados tenían consideración de individuos de la dotación y asignado destino en combate. Cada general u oficial poseía su propio vaso de cristal en estuche, tenedores, cuchillos y cucharas de plata.

Los desayunos de la dotación consistían en bizcocho, vino, tocino o algunas sardinas. La marinería y tropa comía y cenaba por ranchos en mesas armadas entre los cañones. Los alimentos, salvo raras excepciones, se servían en una o varias escudillas o gamellas grandes de barro o de madera, comunes para cada rancho, que traían los rancheros desde la cocina; la gente en su mayoría solía comer con los dedos y sólo empleaba los cuchillos que cada hombre portaba para la maniobra y otros menesteres.

La principal diferencia con la Marina británica respecto a las bebidas era que en ésta las dotaciones tomaban frecuentemente cerveza a razón de un



galón por día, pero lo más clásico, cuando no era posible obtener cerveza, era suministrar ron, brandy u otros

**Para operar suministraban al enfermo o herido grandes cantidades de licores, como aguardiente o ron, pero casi siempre sobraba esta práctica por pérdida del conocimiento del paciente nada más comenzar la intervención.**

licores mezclados con agua. La embriaguez estaba muy extendida a bordo de los buques de todas las naciones, no obstante los fuertes castigos previstos para atajar este vicio.

## MEDICINA Y SALUD

En los buques, el hacinamiento y el inadecuado vestuario contribuían notablemente al desarrollo de enfermedades, mientras que la actividad sin descanso y la propia dureza del trabajo ocasionaban muchos accidentes, en la mayoría de las veces con resultado de graves heridas y fatales consecuencias.

Para mantener la salud a bordo, en cada buque, dependiendo de su porte, embarcaban uno o dos médicos cirujanos,

a los que acompañaban tres o cuatro ayudantes. La poca consideración de que éstos gozaron desde principios de siglo XVIII afortunadamente se transformaría en aprecio y respeto a sus recomendaciones a medida que su preparación cultural y profesional fue incrementándose gracias, en gran parte, a la aparición de los colegios de medicina, de los que el primero fue el de la Real Armada de Cádiz, fundado por Pedro Virgili en 1748, con la intención de proveer de cirujanos competentes a los buques españoles.

Los instrumentos profesionales a disposición de los médicos cirujanos eran de su propiedad y un tanto primitivos. Se guardaban en pequeñas cajas de madera e incluían sierras de diferentes tipos y tamaños para cortar los huesos, cuchillos y bisturís, torniquetes para contener la sangre, pinzas, tenazas y escalpelos, entre otros. Además empleaban toda suerte de vendajes con hilas y lienzo, y cuando se consumían empleaban hasta sacos de envolver la galleta. No existía la anestesia, y para operar suministraban al enfermo o herido grandes cantidades de licores como aguardiente o ron, pero casi siempre sobraba esta práctica, por pérdida del conocimiento del paciente nada más comenzar la intervención.

Curiosamente, entre las disposiciones adoptadas después de Trafalgar sobre posibles auxilios que se podían proporcionar a los muchos ahogados que aparecían en las playas, además de establecer en ellas una vigilancia a cargo de los cirujanos de la Armada, figuraba la aplicación a los accidentados de la llamada «maquina fumigatoria», puesta en vigor en 1786.



La vida a bordo era agobiante. En un navío de tres puentes, por ejemplo, se desarrollaba en un espacio de unos 1.400 m<sup>2</sup>, donde se apiñaban alrededor de mil hombres durante meses, no empleando el agua más que para beber, sin contar la convivencia con roedores e insectos que pululaban por los sitios más recónditos. En esto nada había mejorado y todo seguía igual que en las galeras del siglo XVI, cuando el burlón Antonio de Guevara, obispo de Mondoñedo, decía socarronamente a este propósito: «Es privilegio de galera que todas las pulgas que salten por las tablas, y todos los piojos que se crían en las costuras, y todas las chinches que están en los resquicios, sean comunes a todos, anden entre todos y se mantengan entre todos...».

Se comprende que el hacinamiento de las dotaciones en espacios tan reducidos y por largos periodos de tiempo produjera efectos desoladores en la salud; la respiración continua de una atmósfera viciada por el hálito de tantos hombres y los nauseabundos olores desprendidos de la sentina de un barco siempre en movimiento, unido a la ingestión de alimentos en malas condiciones o no frescos, eran sobre todo causa de avitaminosis, el tifus y las fiebres pútridas, disentería y escorbuto, que diezaban las dotaciones de los navíos. El escorbuto era de lo más



hasta 1795, con cítricos procedentes de Marruecos y efectos sorprendentes.

Las epidemias de tifus en los barcos eran normales, alcanzando fama por su virulencia la sufrida por la escuadra combinada hispanofrancesa

**Las dotaciones de los buques españoles de la época eran buenas, se les podía achacar impericia por falta de práctica de navegación en alta mar, pero nunca de mal comportamiento o de insubordinación.**

de Luis de Córdoba y d'Orvilliers, durante el verano de 1779 en la campaña del canal de la Mancha. No era extraño el caso de buques que no podían salir a la mar por tener enfermedades las dos terceras partes de la dotación; para evitarlo se dictaron normas y adoptaron precauciones, sobre todo

durante el día y si el tiempo lo permitía; asimismo se empleaban mangueras de lona, sofiones de pólvora, baldeos de las cubiertas y mamparos con vinagre, sahumerios, etc. Esto era particularmente importante en verano o en los trópicos con grandes calores, que convertían los entrepuentes en verdaderos hornos. Para combatir tales rigores se daban los toldos desde el amanecer hasta el anochecer, y en la mar con vientos bonancibles.

Atención especial mereció siempre la limpieza de los gallineros y parajes reservados para aves, carneros y ganados que se baldeaban dos veces al día. No obstante, hay que consignar que la higiene en general dejaba mucho que desear, y esto contribuía al deterioro de la salud. Raro era el barco que no tenía fallecimientos en una travesía superior a las dos semanas.

En largas estancias en puerto fondeados o tras acciones de guerra, se procuraba evacuar los enfermos y heridos, a los hospitales situados en tierra en cada cabecera de los departamentos o bien se habilitaban otros provisionales. En caso de ser en otros puertos, los jefes de las escuadras recurrían al alquiler de locales proporcionados alejados de las poblaciones, para atender adecuadamente a los enfermos sin propagar enfermedades.

## RÉGIMEN DISCIPLINARIO

Las dotaciones de los buques españoles de la época eran buenas, se les podía achacar impericia por falta de práctica de navegación en alta mar, pero nunca mal comportamiento o insubordinación; en la época que consideramos, en la escuadra tan sólo se dio el caso de una insubordinación



común y se presentaba por lo general a las seis semanas de no ingerir frutas y vegetales frescos. El embarco de limones para combatir esta enfermedad en los barcos de la Armada no se generalizó hasta finales del siglo XVIII, mientras que en la Marina británica no se estableció

en campañas largas, en las que era fundamental la buena disposición de los víveres para conservarlos en buen estado.

La principal medida recomendada para conseguir la renovación del aire en el interior de los navíos era mantener abiertas las portas de las baterías

en la tropa de Infantería de Marina embarcada en el navío *San Juan Nepomuceno*, que fue reprimida sin emplear un rigor excesivo. Por el contrario, en la Marina británica fueron notables los actos de insubordinación colectiva de Spithead y Nore, así como varios motines en buques sueltos como los celebres de la *Bounty*, en 1789, o de la fragata *Hermione*, en 1797, de violencia inusitada, en los que se destituyó o asesinó a los oficiales. En estos casos los culpables recibieron bien la muerte o castigos rigurosos.

El régimen disciplinario de la Armada se fue endureciendo a lo largo de la centuria. Las Ordenanzas de Patiño, de 1717, no eran muy severas respecto a las faltas cometidas contra la disciplina o el régimen interior de los barcos. A los oficiales por lo general tan sólo se les aplicaba la suspensión de empleo por tiempo proporcionado a la gravedad de la falta, y la muerte cuando se apreciaba malicia. Para ver cada caso en que estaban implicados oficiales, se reunía a bordo del buque insignia un consejo de guerra de generales.

Para la gente de mar y tropa, el castigo mas generalizado era el de la condena a los grillos y a pan y agua. Este procedimiento se aplicaba con más o menos rigor a los que, por ejemplo, faltaban a misa y actos religiosos, al que no se descubría y ponía de rodi-



dormía en tierra, llevaba mujeres a bordo sin autorización, etcétera.

A los reincidentes se les exponía a la vergüenza pública amarrados al

**El ratero sufría azotes sobre un cañón si era hombre de mar, o carreras de baquetas de doscientos hombres si era de tropa.**

cabestrante, o bien se les sometía a descuento en los sueldos; este último correctivo era de aplicación a los jugadores de cartas, a los ladrones, a los que iban a tierra sin conocimiento de los superiores, etc. La prisión se aplicaba a los que traían a bordo materias combustibles, mientras que la pena de galeras se reservaba a los ladrones reincidentes, al que hurtaba armas y

modalidades de castigo. Así, establecía, por ejemplo, que el amotinado sufría la muerte en la horca y se cortaba la mano al que lo favoreciese; el ultrajante estando de guardia era fusilado; los culpables de rebelión eran diezmados y ahorcados lo que les tocara en suerte; al blasfemo se le atravesaba la lengua con un hierro al rojo

vivo; al incendiario o al que cortare los cables de fondeo para perder el barco, se le quitaba la vida pasándolo por debajo de la quilla del navío; el ladrón con violencia o uso de armas, aunque no llegase a efectuar el robo, era ahorcado, y si resultase muerte, ahorcado y descuartizado; el ratero sufría azotes sobre un cañón si era hombre de mar, o carreras de baquetas de doscientos hombres si era de tropa; a los desertores se les penaba con 10 años de galeras, y mientras no podían desembarcar se les mantenía a bordo con grilletes y sin ración de vino.

Los comandantes imponían los arrestos que no excediesen los dos meses. Las faltas más graves penadas con menos de seis meses se veían en consejos de disciplina. Las más leves, como la embriaguez o pronunciar palabras deshonestas, se castigaban con azotes y el cepo varios días a pan y agua. La privación de vino fue suprimida el 7 de julio de 1869.

El castigo de carrera de baquetas dado en presencia de un oficial era propio de la tropa de Infantería de Marina. Consistía en hacer pasar al penado desnudo a lo largo de una calle o rueda formada por dos hileras de treinta de sus compañeros, que al pasar lo azotaban con los correajes de sus fusiles; se aplicaba en el alcázar o combés. Fue abolido el 3 de mayo de 1821.



llas al pasar el Santísimo Sacramento, al blasfemo, al que murmuraba del capitán o de los oficiales, al injurioso, al que perdía su armamento por negligencia, al que fumaba tabaco fuera del horario y lugar permitidos, al que hacía inmundicias en los lugares públicos, al que transportaba una luz,

municiones, o al que llevaba luz encendida a la santabárbara sin ser acompañado por un condestable, etc.

El Tratado V de las Ordenanzas de la Armada de 1748 —que estuvo en vigor, con retoques, hasta finales del siglo XIX— agravó radicalmente las penas establecidas y dispuso nuevas



Los azotes se daban a la marinería en general sobre un cañón o el cabrestante, empleando un rebenque «y de ningún modo con badernas gruesas como las de las bozas de cables», siempre en presencia de un oficial que regulaba el castigo. Los palos y azotes fueron suprimidos en la Armada el 4 de diciembre de 1874.

En caso de condena a galeras, si el sentenciado era noble se le cambiaba la pena por años de presidio en África. Este castigo de galeras se mantuvo hasta el 17 de septiembre de 1803, en que se abolió «por no hallarse éstas en estado de servicio».

La horca se aplicaba colgando al reo en una verga del palo trinquete. Se mantuvo esta pena hasta el 24 de marzo de 1832, fecha en la que, por real orden, la piedad de Fernando VII se inclinó a que en lo sucesivo se ejecutase en garrote ordinario a las personas de estado llano, en garrote vil a los culpables de delitos infamantes sin distinción de clase, y en garrote noble a los hijosdalgos.

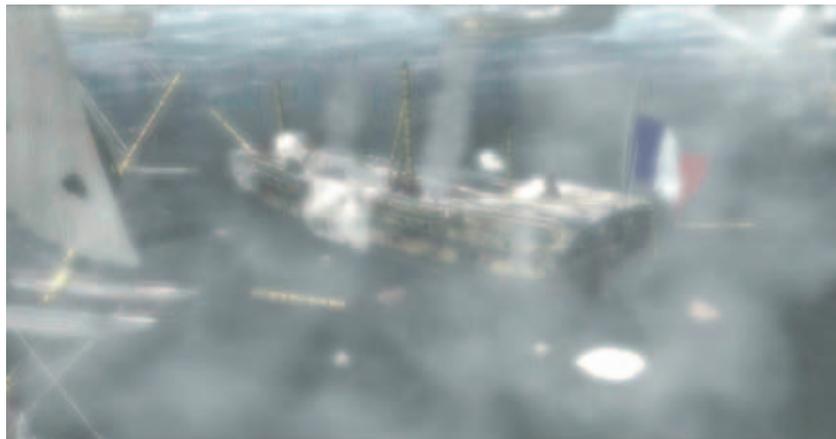
Cuando se imponía un castigo a bordo de un buque integrado en una escuadra, era izada la señal de «castigo afflictivo», para indicar que se procedía a la aplicación de una pena del código y que sirviese de ejemplo al resto de las dotaciones.

En todas las marinas se registraban casos de homosexualidad o sodomía, aunque este delito estaba muy perse-

guido y en general castigado con penas severas.

La horca se aplicaba colgando al reo en una verga del palo trinquete. Se mantuvo esta pena hasta el 24 de marzo de 1832.

En la Marina británica los castigos estaban regulados por el código de los «Artículos de Guerra», puestos en vigor hacia 1650, que luego fueron sucesivamente reformados en 1749 y en 1755. Eran particularmente severos y en muchos casos prescribían la pena de muerte, como en España, y tendían a incrementar el poder del comandante. Sin embargo, el castigo de muchas



faltas no estaba definido, lo que originaba la carencia de un sistema unificado de disciplina. Para los oficiales y generales la pena de muerte se ejecutaba por fusilamiento a bordo de un navío, mientras que la de horca se empleaba para la marinería y tropa, colgando al ajusticiado una hora desde el penol de la verga de la vela trinquete. En muchos casos, la pena de 100 a

1.000 latigazos —normalmente 300—, que podía imponer un consejo de guerra, estaba considerada por muchos como peor que la horca o el fusilamiento. El condenado era llevado de navío en navío de la escuadra en una lancha, y al llegar al costado de cada uno de ellos se le propinaban unos 25 latigazos (*flogging round the fleet*). El instrumento utilizado para azotar era el celebre *cat-of-nine-tails* (gato de nueve colas), construido de apropiado número de cordeles con sendos nudos cada uno y una empuñadura de calabrote grueso o madera. Se comprende que muchos hombres muriesen tras sufrir tal castigo. Para los ladrones se reservaban las carreras de baquetas con ligeras variantes respecto a las españolas. Otros castigos consistían en amordazar al blasfemo, o hacer beber medio galón de agua salada al que se ausentaba de la guardia.

#### PECULIARIDADES DE LA VIDA A BORDO

El servicio del personal de la Matrícula embarcado duraba mas de cuatro años, en los que ni siquiera gozaban de la posibilidad de ir a tierra, pues esto se autorizaba como máximo dos veces al mes, por temor a las desertiones. Parecido régimen se mantenía en el resto de Europa.

Los escasos ratos de ocio en las navegaciones oceánicas eran empleados por la dotación para jugar a los dados, taba o naipes, evitando ser descubiertos, pues los de azar o de envite no eran pasatiempos permitidos, aunque en realidad los de guardia hacían la vista gorda. Se permitían los juegos lícitos

carteados en alcázar, castillo o combés, nunca en los entrepuentes y alojamientos. Otros participaban en tertulias más o menos concurridas, donde contaban historias o hechos vividos, mientras una minoría se dedicaba a la lectura o escribir cartas. No faltaban los cánticos colectivos, ni tampoco los tripulantes que se entretenían tocando instrumentos musicales

como el oboe, la flauta y el pífano. En la Marina británica era bastante común la existencia de bandas de música en los navíos de primer rango.

En la Armada estaba rigurosamente prohibido fumar tabaco de humo antes de la salida del Sol y después de haberse puesto, o al asistir a cualquier acto religioso. Sólo se consentía de día en las proximidades del trinquete delante de una tina llena de agua.

El control de las luces durante la noche era muy riguroso, por temor al incendio fortuito; sólo estaban iluminadas de forma permanente la cámara del comandante, la entrada de la santabárbara y la proa, estando fondeados. La cocina se apagaba con agua una vez finalizado el reparto. También estaba prohibido llevar fuego a cualquier lugar del barco sin autorización. A la despensa sólo se podía entrar con una lámpara dentro de una linterna y un balde lleno de agua. Todas estas precauciones se complementaban con dos o tres rondas para reconocer si existía a bordo alguna luz o fuego no autorizado, o si alguno de la dotación se encontraba fumando fuera del horario y los lugares establecidos para ello.

Cuando el navío estaba a la vela se disponían centinelas en la puerta de la cámara del comandante, en la de oficiales, en los fogones, en la santabárbara y la escotilla durante el reparto de la ración. Durante los fondeos se añadían centinelas en cada portalón y otro en el castillo de proa. Particular atención se prestaba al destinado a la guardia en la santabárbara, que debía ser escogido entre los de mayor firmeza y buena razón, con la consigna de dar muerte a cualquiera que intentare bajar a ella sin orden expresa de uno de los oficiales de la batería o del ayudante del comandante.



En lo que se diferenciaban totalmente las Marinas española y británica era en la práctica de la religión. Mientras que en la Armada era obligatorio para toda la dotación acudir a la Santa Misa los domingos y días festivos, en la Marina británica apenas se practicaba, y a los sermones y oficios acudían muy pocos. Según un capellán inglés de la época, «ni tan siquiera el coraje de San Ignacio de Loyola, la filantropía de John Howard y la elocuencia de San Pablo podían haber incrementado esta asistencia».

## EL COMBATE

### Los puestos

Al ordenarse zafarrancho de combate, el comandante se situaba normalmente en el alcázar y era asistido por su ayudante, un oficial de señales, uno o varios guardias marinas para llevar mensajes a donde fuese necesario y guardar la bandera, y finalmente, el cronista, que anotaba los acaecimientos de la acción o los incidentes que le ordenaba el coman-

dante. También en el alcázar se situaba el contra maestre de cargo, auxiliado en sus labores por un segundo contra maestre y dos guardianes. Todos ellos debían dar ejemplo de serenidad y sangre fría bajo el fuego enemigo. El segundo comandante no tenía puesto fijo, con objeto de atender las incidencias que podían suceder en cualquier parte del barco. En el castillo tenía destino un segundo contra maestre.

En las proximidades de las ruedas del timón iba un tercer piloto o pilotín y un contra maestre. Cada rueda del timón era manejada por dos sirvientes; el más veterano se situaba a barlovento. Como el trabajo era penoso, si aumentaba la fuerza del viento, eran necesarios más hombres, que eran relevados cada hora o media hora, dependiendo de la fatiga. En toldilla y la cámara baja permanecían también sendos pilotos, si los había.

En la enfermería se situaban los médicos cirujanos, sus ayudantes, los sangradores y los capellanes. Un contador auxiliaba a los anteriores en el cuidado de los heridos. En el sollado permanecía el cocinero con el puchero para alimentar a los heridos. En la despensa permanecía un contador, que era el encargado de la conducción de los cartuchos de artillería, mientras otro quedaba al cuidado del farol de la santabárbara.

Los callejones de combate eran recorridos por sendos grupos de carpinteros, calafates y el buzo, con los materiales necesarios en previsión de taponar o reparar los agujeros producidos en el casco por el fuego enemigo para mantener la estanqueidad del buque. Otro buzo ejercía los mismos cometidos en la sentina auxiliado por el armero.



En la santabárbara iba un segundo piloto encargado de la caña del timón, el condestable de cargo, el primer velero para el suministro de cartuchos, un contador y un farolero al cuidado de la luz que iluminaba al recinto. De la santabárbara a las baterías se organizaban los cordones de municionamiento, que partían de ventanillas situadas a popa de la despensa y seguían por los escotillones hasta las baterías.

Cada batería, como sabemos, estaba a cargo de un teniente de navío u oficial de guerra antiguo, auxiliado por un condestable, un segundo contra-maestre o guardián. Al llegar el oficial a su puesto, inmediatamente ordenaba la apertura de las escotillas —normalmente cerradas desde la puesta del sol mediante las llaves proporcionadas por el oficial del detall—. Se mantenían echados los cuarteles, excepto en las escotillas grandes del medio y proa, dejándose una abierta para sacar lo que hiciese falta o bajar heridos a la enfermería, y siempre dispuesto un centinela en cada una de ellas; el de la santabárbara tenía orden expresa de dar muerte a quien intentase entrar sin autorización de uno de los oficiales de la batería o ayudante del comandante. Los cañones se subdividían a su vez en dos secciones, también al mando de sendos oficiales o guardias marinas.

Los soldados de Infantería de Marina y tropa del Ejército que no tenían puesto en la artillería se agrupaban armados en las cofas y cubiertas de alcázar, combés y castillos, para ofender al enemigo o actuar en caso de abordaje.

La dotación debía estar instruida y adiestrada en el empleo de la artillería y en combate; la mayor parte de ella tenía destino en este servicio, pues el empleo de un material tan engorroso



exigía muchos sirvientes. En concreto, para las piezas de 36 libras de peso de bala, se necesitaban hasta 14 hombres, 11 para las de 24 ó 18, y ocho para las de calibres inferiores. En la Marina británica, por ejemplo, un navío de 110 piezas y 738 hombres a bordo sin contar oficiales ni pajes, el 83 por 100 se destinaba a cubrir los cañones, de ellos 224 a la primera batería o baja, 192 a la segunda, 144 a la tercera y 53 a la de alcázar y castillo. Si se combatía por una sola banda, la gente de la de botafuego auxiliaba a sus compañeros de la otra banda.

### Los preparativos

El instante supremo de todo navío de guerra ha sido siempre el de entrar en combate. Por ordenanza, como ya dijimos, estaba dispuesto tener formado un plan de combate, con señalamiento de los puestos para cada individuo de la dotación, particularmente pormenorizado en lo referente a la artillería.

El comandante o el oficial ayudante, por medio de una bocina,

daba la voz de «zafarrancho de combate, cada uno a su puesto», y se tocaba generala si existían a bordo trompetas y tambores. A la voz de «guardia a sus puestos de empezar la función», la dotación cubría los cañones de las baterías, al mando de oficiales sable en mano. Unos hombres quedaban en sus lugares de maniobra al pie de los palos o a ambos lados de las piezas de artillería y las cargaban; otros acudían al servicio de municionamiento llevando los cartuchos en los brazos, o bien con lampazos preparados para limpiar la sangre de los que iban a caer muertos o heridos en la cubierta, enarenada previamente para evitar resbalar con ella. Esto debía ejercitarse continuamente de noche y de día en orden y silencio, de tal forma que el tiempo máximo para tener listo el zafarrancho debía ser unos ocho minutos.

Se tendían sobre el alcázar las redes de combate, que eran horizontales, sujetas a las jarcias de los palos mayor y mesana a regular altura, cuya finalidad era detener los motones o cualquier objeto que cayese de los altos durante el combate.

Como a principios del siglo XIX, se conservaba en estos momentos el ceremonial imponente de los tiempos pasados, el comandante con uniforme pequeño (casaca), condecoraciones y sable de abordaje, tras pasar revista de puestos a la dotación, en medio de un silencio impresionante, solía pronunciar una arenga o palabras exhortativas; el capellán, revestido de estola, después de rezar una corta oración y bendecir a toda la gente del navío, se retiraba a la enfermería con el contador, los médicos y sus ayudantes, para atender a los heridos o moribundos que no tardarían en llegar.



## La acción

Seguidamente, y con orden previa del comandante transmitida a las baterías, resonaba el estruendo impresionante de la primera andanada de la batería alta, seguida por las restantes, lo que hacía temblar el barco al disparar simultáneamente y salir de batería los cañones de la banda de barlofuego, mientras el humo espeso de la pólvora quemada envolvía completamente los entrepuentes; seguía la llegada de los primeros proyectiles del enemigo, que barrían las cubiertas sembrándolas de destrozos y bajas, produciendo mutilaciones espantosas en los hombres si el impacto era directo, o graves desgarraduras en el cuerpo si eran producidas por los astillazos de la madera desprendidos de los costados del navío a causa del choque de los proyectiles. Los heridos eran trasladados por sus propios compañeros a la enfermería (en ocasiones, la cámara de oficiales) que, según todos los testimonios que se conservan, era lo más parecido a una cámara de los horrores. Allí serán atendidos por orden estricto de llegada sin tener en cuenta sus categorías.

A pesar de que las disposiciones preveían conservar el silencio más absoluto en combate, e incluso estaba ordenado mantener una bala de pistola entre los dientes para dejar muda a la gente excepto el cabo de cañón, era imposible evitar el griterío ensordecedor de los heridos que se revolcaban en su propia sangre al pie de los cañones que habían servido. La caída de palos y vergas sobre la cubierta añadía confusión, y más heridos y muertos por aplastamiento. Todo ello hacía que difícilmente se pudieran escuchar las órdenes de mando del comandante, que las daba personalmente o por medio de su ayudante a través de unas



vocineras de cuero bajantes desde el alcázar a las cubiertas bajas. Los



comandantes de las baterías respondían a las órdenes con la frase «estoy enterado, señor comandante», y este contestaba «muy bien».

El fuego se dirigía bajo la absoluta responsabilidad del oficial de cada batería. Cada cabo de cañón mandaba en su pieza respectiva, era el que daba

**La caída de palos y vergas sobre la cubierta añadía confusión y más heridos y muertos por aplastamiento.**

los órdenes para la carga a los sirvientes de la pieza, la apuntaba donde le ordenaba el oficial mediante la situación de la cuña —para darle elevación— o los espeques —para la orientación de las cureñas— y hacía fuego en el momento oportuno atendiendo siempre a los balances del buque.

Cuando se iba a abordar o a ser abordado se cambiaba el tipo de munición, pasando a utilizar cargas de bala y metralla, apuntándose a la gente y aparejo oponente. A muy corta distancia —menos de 200 metros— la metralla se dirigía al aparejo y la gente, la palanqueta contra los palos y la bala a echar a pique. En estas circunstancias el fuego de fusilería de la tropa había de ser granado y no por descargas cerradas, al mayor ritmo de fuego que permitiese la habilidad del soldado, dirigido preferentemente hacia las portas de la artillería enemiga, para impedirles de esta forma el empleo de sus cañones. Durante el abordaje entraban también en acción los gavieros y soldados apostados en las cofas y gavias mayor y de trinquete, que armados de fusiles y granadas de

mano procuraban hacer la mayor ofensa posible a las personas situadas sobre las cubiertas del navío contrario.

Durante el combate, la batería que por lo general sufría menos daños era la primera o baja, evidentemente gracias a la mayor fortaleza del casco. En las baterías superiores se producían el mayor número de bajas e inutilización de la artillería por destrucción de las cureñas o rotura de cascabeles. Estas circunstancias se daban particularmente en las cubiertas del alcázar, castillo y toldilla, donde los mandos, marinearía, soldados y los sirvientes de las piezas permanecían a pecho descubierta durante la acción.

El abandono del puesto en plena acción o la cobardía estaban rigurosamente penados; Mazarredo ordenó en sus «Advertencias para caso de combate» —de 1797— que «de noche o de día, en pasando el comandante su visita de puestos, y habiendo hecho el de cada puesto la intimación de la pena de muerte al que le abandone, o se porte con cobardía, désele su pena al instante, llevándolo al puesto, donde un soldado de la ronda u otra facción con orden del oficial de guerra, y a su presencia, le corte la cabeza... y si falta oficial, sea a orden y presencia de sargento y si faltan oficial y sargento, sea a orden y presencia del cabo de escuadra que haya tornado el mando militar del puesto». La realidad es que disposiciones tan duras no pudieron ponerse en práctica, pues quien las dictó —sin duda el mejor y más preparado profesional de la mar en la Europa del siglo XVIII—, como dijimos anteriormente, no tuvo ocasión de estar al mando de la Armada en las grandes funciones de San Vicente y Trafalgar.



Tras la acción, sin más ceremonial que un responso del capellán, normalmente los cadáveres eran arrojados al agua envueltos en restos de lona de las velas, con uno o dos proyectiles amarrados a los tobillos, caso de conservarlos, llevando un oficial la cuenta de sus nombres si se sabían o el cadáver era reconocible. En Trafalgar, tanto en los navíos apresados como en los que regresaron a Cádiz, los cadáveres de la marinería y tropa fueron arrojados al agua tras el combate sin contemplaciones, y tan sólo con los comandantes y oficiales al parecer se tuvo alguna consideración. En realidad, en los partes de campaña no se indica nada al respecto, pero las impresiones recogidas por los oficiales de presa británicos señalan su estupor al contemplar las cubiertas sembradas de cadáveres, pues en la Marina británica la gente muerta era arrojada al agua inmediatamente. Tan sólo en caso de estar el buque fondeado cerca de tierra, los muertos de resultas de las heridas o enfermedad eran desembarcados para recibir sepultura en cementerio.

### **El destino de los prisioneros de Trafalgar. Los pontones**

Los prisioneros españoles tomados por los británicos en el combate de Trafalgar, excepto algunos oficiales, fueron devueltos inmediatamente y al parecer ninguno sería conducido a Inglaterra. Lo mismo ocurrió con los ingleses que marinaron las presas recobradas o que naufragaron en las playas gaditanas. Sin embargo, con los prisioneros franceses hubo más reticencias y el trato fue diferente, no

obstante las gestiones realizadas en su favor por las autoridades españolas en cumplimiento de las órdenes del Príncipe de la Paz. Unos 400 franceses, la mayoría heridos, fueron liberados en Algeciras los días siguientes a la acción tras ser conducidos a Gibraltar, pero unos 2.200 serán llevados a la Gran Bretaña junto con los 3.150 de la división de Dumanoir y embarcados en pontones flotantes hasta 1815. Estas embarcaciones eran generalmente navíos antiguos o apresados de 74 cañones fondeados con cadenas en puertos como Medway, Portsmouth, Plymouth, Chatham, etc. Una minoría de los prisioneros fueron recluidos en tierra en viejos edificios, tales como Portchester Castle, cerca de Portsmouth, y el Edinburgh Castle, así como en la prisión de Dartmoor, recientemente construida.

En los citados pontones los prisioneros ocupaban la batería baja custodiados por fuertes guarniciones, que cuando descansaban dormían con las armas cargadas. Los componentes de estas guarniciones eran por lo general los más miserables desechos de la milicia, lo que daba origen a muchas conductas criminales, disparando a menudo contra los prisioneros sin motivo aparente.

La estrechez de los alojamientos, el hacinamiento, el aire pútrido y extremadamente húmedo procedente de las aguas estancadas donde estaban situados los pontones, la absoluta falta de higiene, la escasez de vestuario y mala alimentación destruían rápidamente la salud de estos desgraciados, de tal modo que la estancia de los pocos que alcanzaban más de seis años en los pontones les producía daños físicos y

morales irreversibles. Un francés que estuvo prisionero en el navío-pontón *Brunswick*, fondeado en Chatham, escribió tras ser liberado «que hubiese sido más conveniente declarar que no se hiciesen prisioneros en el campo de batalla para no acabar con una muerte lenta una vida tan desgraciada».

Al finalizar estas escuetas pinceladas sobre la vida en la mar, quisiera expresar mi asombro hacia el comportamiento y espíritu de sacrificio de los hombres embarcados durante aquellos siglos tan duros de la navegación a vela, y en particular a los que todo lo perdieron en la campaña de Trafalgar, incluso la vida, en tantas acciones ignoradas en la oscuridad de las baterías llenas de humo de la pólvora, o en las cubiertas barridas por la metralla o los astillazos; en tantos sufrimientos vividos en las enfermerías de los navíos, en tanto herido abandonado que vela hundirse su barco sin remedio acosado por un furioso temporal, en los naufragos que, impotentes, eran arrastrados hacia la costa, donde les esperaba una muerte segura, y en los prisioneros que languidecieron y perdieron los mejores años de su existencia en pontones miserables. Siempre constituirán para nosotros y las futuras generaciones un ejemplo permanente de sacrificio por la Patria. A todos ellos, franceses, británicos y españoles, rindo desde aquí mi más profundo homenaje de admiración y respeto.

**CA. José Ignacio  
González-Aller Hierro**

Director del Museo Naval  
(1995-2000)

Imágenes extraídas del DVD editado por la Diputación de Cádiz con motivo del bicentenario de la batalla.

# EL 22 DE OCTUBRE DE 1805 EN CÁDIZ

...nos enseña la Historia

en Lepanto, la Victoria  
y la Muerte en Trafalgar...

Esta estrofa, del gaditano José M.<sup>a</sup> Pemán, forma parte del actual Himno de la Armada española. Cádiz, la ciudadanía gaditana, está íntimamente ligada a la batalla de Trafalgar, que tuvo lugar el 21 de octubre de 1805. Una lápida en una casa de la plaza de la Catedral, ya casi en la entrada a la calle Compañía, indica que allí falleció el capitán general de la Armada Federico Gravina. La inscripción dice: «De resultas de la herida que recibió a bordo del navío Príncipe de Asturias

en el memorable Combate de Trafalgar».

Los gaditanos no podemos permitirnos olvidar el importante bicentenario que se avecina. Quizás deberíamos ver algo en el ejemplo del Reino Unido: los años que transcurren entre 1995 y el 2005 han sido llamados la «Década de Nelson» y están cuajados de actos que recuerdan el combate.

Pero no quisiera entrar en lo que fue el combate naval, en las tácticas que se usaron o, mejor aún, en las que se deberían de haber usado. Ni en las razones que llevaron a que se firmase el tratado de San Ildefonso (1), que nos convertía en aliados de la República Francesa y enemigos de Inglaterra, lo que nos llevó al desastroso final de Trafalgar. Ni siquiera en si el mando de la llamada «flota combinada» no debería haber recaído (2) en el «gaditano de adopción» Federico Gravina (3) en vez de en el almirante francés Villeneuve. Lo que sí quiero resaltar es lo que tuvieron que ser para una ciudad como Cádiz los efectos directos de uno de los mayores combates navales en que ha participado nuestra Armada.

CÁDIZ y el mar siempre han estado íntimamente unidos. El Cádiz de 1805 era un Cádiz amurallado, cerrado, con apenas cuatro puertas (la de Tierra, la del Mar, la de la Caleta, la de Sevilla —en la zona de lo que hoy es la plaza de las Tortugas—, y el Postigo de Santa María. Es cierto que la disposición hace pensar, como reflejan algunos autores (4), que los gaditanos consideran la auténtica entrada la Puerta del Mar, abierta casi como un arco de triunfo, próxima a la bonita plaza de San Juan de Dios, mientras vive casi de espaldas a la de Tierra, fuertemente defendida, como si el mar le fuese a traer lo bueno y la tierra lo malo. La ciudad vivía con el mar. Vivía la mar.

«En la Bahía se concentran 40 buques entre españoles y franceses», publicó el *Diario Mercantil* (5) de Cádiz, al relatar los que se habían hecho a la mar. Muchos de estos buques habían estado fondeados meses esperando los avatares. Se pueden cifrar las dotaciones en unos 25.000 (6) hombres, que seguramente vivirían intensamente en la ciudad las horas previas a la salida. Salen a la mar, a abrazar su destino, «con un soplo de Levante» (7), la madrugada del día 19 desde una ciudad que, por aquellos tiempos, tenía una población de unos

60.000 habitantes (8), por lo que es de suponer un bullir de incertidumbres y preocupaciones en los días que antecedieron al combate del 21.

Cuando la escuadra sale a la mar, apenas un día antes del combate, Cádiz, los gaditanos, se apiña en las murallas. Pero el viento, tan importante para los hombres del mar hoy y muchísimo más entonces, sobre las tres (9) de la tarde del día 21, nada más finalizar la batalla, roló al sur y «simultáneamente con el aspecto del cielo y el descenso del barómetro, anunciaba la conmovión atmosférica vaticinada por Galiano y Churruca (...) Al aclarar el día 22 se desataba un temporal de los que hacen temible al saco de Cádiz.» en palabras de historiadores (10). «Una terrible tempestad», dicen otros (11). Por lo que aquellos navíos que con tanto honor y bravura se batieron tuvieron que enfrentar sus maltrechos buques y dotaciones a la mar.

Y todo esto era visible desde la Torre de Tavira (12), en pleno centro de Cádiz. Incluso, dice Ramón Solís, que se «llenaron las azoteas y las torres de Cádiz» (13). En palabras exactas dicen los historiadores: «¡Qué noches las del 23 y 24 de octubre! ¡Qué zozobra y qué ansiedad en la

escuadra y en la ciudad, que tantos hijos contaba a su bordo!» (14). Continúa Solís: «aunque la tempestad parecía querer devorarlo todo, nadie pensaba en sí mismo; los pensamientos de Cádiz estaban puestos en la mar».

La ciudad reacciona ante el desastre. Ramón Solís, hablando del Cádiz de la época, refleja que «otra de las cualidades más acusadas en el gaditano es el patriotismo» (15). Ya no se podía hacer otra cosa que prestar auxilio a los que defendieron su bandera. Desde cualquier bando. En la misma batalla, los marinos ingleses, enfrentados a españoles y franceses, piden estar junto a los españoles en las honras fúnebres que en la mar se le iban a dar a Churruca, muerto en el combate. Es más, en su barco, el *San Juan Nepomuceno*, apresado y llevado a Gibraltar (16), ponen el nombre de «Churruca» en letras de oro en la entrada de su cámara, no permitiendo la entrada en ella cubierto.

Porque los gaditanos, lejos de disquisiciones, en esos momentos dan un ejemplo ante el mundo: ayudar a los naufragos, sean de la nacionalidad que sean. No había amigos ni enemigos; había hombres de la mar que necesitaban del auxilio que sabe pres-



tar una ciudad marinera como Cádiz. Los escritores ingleses de la época alabaron ampliamente el socorro encontrado por sus compatriotas. El mismo almirante Collingwood, quien se quedó al mando de la flota inglesa tras la muerte del almirante Nelson en la batalla, escribió en sus memorias: **«Nuestros oficiales y marineros que han naufragado, han sido tratados con la mayor bondad; los sacerdotes y las mujeres les daban vino, pan y**

**cuantas frutas tenían; los soldados dejaban sus camas para dárselas a ellos...»** (17).

La Armada inglesa, así como la francesa y la española recordarán, cómo no, la importante batalla de Trafalgar. Ahora, tras dos siglos, se llega a esta efeméride agrupados bajo la bandera de la Unión Europea. Las cosas han cambiado. Pero no podemos olvidar ni el combate mismo ni la actuación de todos los que participaron

defendiendo sus banderas. Ya en 1901, al celebrarse en Londres el aniversario de la batalla, entre las coronas depositadas en Trafalgar Square destacó la que la Liga Marítima Inglesa dedicaba a los combatientes enemigos con la inscripción de **«Respeto y homenaje a la memoria de los valientes marinos franceses y españoles que pelearon en la Batalla de Trafalgar»**.

Pero tampoco se podría olvidar en estos importantes días al pueblo gaditano. A *todo* el pueblo, que supo, en esos días, dar todo lo que tenía por ayudar a quien lo pedía desde la mar. Por encima de banderas, por encima de ideas, el socorro de una ciudad marinera que sabe bien lo que es sufrir estuvo siempre presente. Porque sí, para la Historia, el combate de Trafalgar fue el 21 de octubre de 1805, para la historia del corazón de los gaditanos, que asombró con sus gestos al mundo, el día 22 se *ganó* en Cádiz la batalla de la solidaridad para con la gente del mar, hable el idioma que hable, tenga el color que tenga.

**José M.<sup>a</sup> Caravaca de Coca**  
Capitán de Navío

- (1) Se firma el 18 de agosto de 1796, y en su artículo 3.º se dice que «en el término de tres meses, la potencia requerida tendrá a disposición de la demandante quince navíos de línea, tres de ellos de tres puentes o de 80 cañones y 12 de 70 a 62, seis fragatas de una fuerza correspondiente y cuatro corbetas o buques ligeros, todo equipado, armado y provisto de víveres para seis meses y aparejo para un año». Y en el artículo 18 que «siendo Inglaterra la única potencia de quien España ha recibido agravio directo, la presente alianza solo tendrá efecto contra ella en la guerra actual, y España permanecerá neutral respecto a las demás potencias que están en guerra con la República». Es de señalar que a finales del siglo XVIII Inglaterra tenía más de 200 navíos de línea; Francia, 86 buques de esta clase, y España 78. De esta época data el principio instaurado en la marina británica del *Two Power Standard*, según el cual la Flota británica debería ser igual que las otras dos siguientes juntas. Este principio terminó con el tratado de Washington, en 1922, donde se vio obligada a aceptar la paridad con EE.UU.
- (2) Napoleón, en su *Mémorial de Sainte-Hélène*, se lamentaba amargamente de que sus marinos no hubiesen estado a la altura de sus granaderos: «J'ai passé tout mon temps à chercher l'homme de la marine, sans en avoir jamais pu le reconstruire (...) Je n'ai jamais pu trouver entre eux et moi d'intermédiaire qui sût les faire mériter». La influencia del desastre es tan grande en Francia que se crea el dicho popular de *un coup de Trafalgar* (un «golpe» de Trafalgar) para expresar un terrible revés.
- (3) Federico Gravina nace en Palermo (Sicilia) en 1756, pero ya en 1775 ingresa en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz. Su vida estuvo ligada a esta ciudad.
- (4) Entre ellos Ramón Solís: *El Cádiz de las Cortes*. Plaza y Janés, 1978, pág. 28.
- (5) Una copia de la página se publicó en *Manual de Historia de España*, de Pedro Aguado y Cayetano Alcázar, tomo III, Ed. Espasa, Madrid, 1964, pág. 237.
- (6) Exactamente 14.184 franceses y 11.817 españoles. La participación inglesa se calcula en 23.309 hombres. José L. Corral. *Trafalgar*, Edahasa, 2001, pág. 489.
- (7) Cesáreo Fernández Duro: *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973, tomo VIII, pág. 329.
- (8) El Padrón de 1801, formado según las instrucciones de 28 de agosto de 1797, da un total de 57.837. De ellos, 51.238 son seculares; 838, eclesiásticos; 2.823, extranjeros; 2.637, militares de mar y tierra, y 301, marineros de la Real Armada. (Ramón Solís, *op. cit.*, pág. 66.)
- (9) «A la una de la tarde alcanzó la mayor furia, declinaba después de las tres de la tarde, dispersos y mezclados en gran confusión los batallantes y rendidos ya varios de los españoles y franceses». Cesáreo Fernández Duro: *op. cit.*, pág. 335.
- (10) Cesáreo Fernández Duro: *op. cit.*, pág. 337.
- (11) José L. Corral Lafuente: *op. cit.*, pág. 252.
- (12) «Desde la torre Tavira, en los claros de los aguaceros, se descubrían 37 bajeles, 14 de ellos desmantelados a merced de la imponente mar, que ofrecía testimonio de las escenas de la víspera arrastrando palos, vergas, embarcaciones, fragmentos de toda especie tintos en sangre hasta arrojarlos a las playas». Cesáreo Fernández Duro, *Op. Cit.*, pág. 337.
- (13) Ramón Solís: *Un siglo llama a la puerta*. Ed. Bullón, pág. 94.
- (14) Cesáreo Fernández Duro: *op. cit.*, pág. 339.
- (15) Ramón Solís: *El Cádiz de las Cortes*. Plaza y Janés, 1978, pág. 84.
- (16) El *San Juan*, —así fue llamado por los ingleses— permaneció en Gibraltar hasta 1808 como un museo, con la cámara de don Cosme Damián Churruga intacta. Finalmente, en 1818 fue comprado por John Brugier. Este comerciante está enterrado en la tumba número 103 del cementerio de Trafalgar en la ciudad de Gibraltar.
- (17) Cesáreo Fernández Duro: *op. cit.*, pág. 340.

# CONMEMORACIÓN DEL BICENTENARIO

A lo largo del pasado mes de octubre se han venido desarrollando una serie de actividades conmemorativas del bicentenario de la Batalla de Trafalgar en distintas localidades de la provincia gaditana, escenario de excepción del trágico combate naval. Barbate, San Fernando y la ciudad de Cádiz recibieron durante esos días a las representaciones civiles y militares del Reino Unido, Francia y España, que participaron en las mismas y en los homenajes que se rindieron a todos los marinos fallecidos en el combate o a consecuencia del mismo. A los actos asistieron también descendientes y familiares de los héroes homenajeados de los tres países combatientes.

## San Fernando

Sobre las diez de la mañana del 21 de octubre tuvo lugar el acto central del homenaje a los caídos en el Panteón de Marinos Ilustres, lugar donde reposan los restos de los héroes navales que lucharon y perdieron la vida en la contienda. Ahora, 200 años después, sus descendientes y familiares se unieron para protagonizar este simbólico homenaje a los cerca de 4.000 caídos en el histórico combate. El acto estuvo presidido por el ministro de Defensa, y contó con la presencia de autoridades españolas, británicas y francesas.

Por parte española asistieron el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves; el ministro de Defensa, José Bono y la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez y diversas autoridades civiles y militares, entre las que se encontraban el secretario de Estado de la Defensa, Francisco Pardo Piqueras; el jefe del Estado Mayor de la Defensa, Félix Sanz Roldán; el secretario general de Política de Defensa, almi-

rante general Francisco J. Torrente Sánchez; el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza Soto; el director general de Relaciones Institucionales de la Defensa, embajador Leopoldo Stampa Piñeiro, y el almirante de la Flota, Ángel Tello Valero, entre otros.

Por parte británica cabe destacar la asistencia del embajador del Reino Unido en Madrid, Stephen Wright, y el almirante sir Mark Stanhope.

La representación francesa corrió a cargo del embajador de la República, Claude Blanchemaison, y del vicealmirante Jacques Mazars.



Autoridades, familiares y representaciones militares en el transcurso de la ceremonia en el Panteón de Marinos Ilustres.



Homenaje en el Panteón de Marinos Ilustres.

El ministro de Defensa, acompañado por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, pasó revista a la fuerza congregada en la patio central de la Escuela de Suboficiales de la Armada, lugar de emplazamiento del Panteón, y seguidamente se dio comienzo al breve pero emotivo acto, en el que sobre los acordes de la marcha de *Pompas y Circunstancias* resonaban estas palabras:

*«21 de octubre de 1805. Siete mil muertos. Valor, heroísmo, coraje, compromiso.»*

*«21 de octubre de 1805. Tres naciones, un proyecto compartido, memoria conjunta. Tributamos justo culto a la historia, no a la guerra, pero sí a los que murieron en el combate de Trafalgar a través de la lectura de los nombres de los navíos en los que combatieron y murieron. Rendimos homenaje a todos ellos.»*

Hubo tres coronas fúnebres, una por cada uno de los países implicados en la batalla, que fueron escoltadas por una compañía de honores de los alumnos de la escuela y por oficiales de la Marinas francesa, española y británica, y acompañadas hasta los pies del altar mayor por los descendientes de Villeeneuve, Nelson y Churruca. A continuación, el arzobispo general castrense, Francisco Pérez, pronunció una breve oración en memoria de los fallecidos, a la que se unió la del capellán anglicano de la fragata *Chatham*, presente en la ceremonia religiosa. A continuación, los descendientes del almirante inglés Horatio Nelson, Rose McMurray; del francés Pierre Charles Villeneuve, el conde André Villeneuve, del brigadier de la Real Armada española Federico Gravina y Nápoli y del comandante del navío *Príncipe de Asturias*, José María

Castillejo Oriol, acompañados por los agregados de Defensa de Francia y del Reino Unido, realizaron una ofrenda con coronas de flores, al tiempo que se interpretaba la Oración Marinera, que fue seguida e interpretada con contenido emoción por los allí presentes, de manera especial por el medio centenar de familiares de los caídos, los cuales, una vez finalizada la celebración religiosa, tuvieron oportunidad de recorrer las dependencias del Panteón y pararse ante los monumentos funerarios erigidos a la memoria de sus antepasados, que murieron como héroes en el combate naval de Trafalgar.

### Cádiz

La ciudad de Cádiz, como no podía ser de otra manera, conmemoró el bicentenario de Trafalgar de una forma muy especial. El lunes 17 se inauguró la exposición «Trafalgar, una batalla a escala» en el castillo de Santa Catalina, que tuvo como patronazgo al

Ayuntamiento de la ciudad, al Ateneo Histórico y Literario y a la Asociación Universitaria Cadiz 200 Trafalgar. En la muestra podían contemplarse un total de 15 modelos navales, entre los que destacaban el *Santísima Trinidad* y el *Victory*, que recreaban el histórico combate; se contaba también con juegos didácticos, presentaciones digitales y otros soportes expositivos que convirtieron la muestra en un centro interpretativo de la batalla.

Asimismo, el día 20, a las doce de la mañana, tuvo lugar, con la colaboración del Ayuntamiento, el descubrimiento de una lápida en la fachada de la casa donde murió Gravina, en la plaza de la Catedral, de Cádiz, que dejará constancia permanente de esta conmemoración dedicada a dar «*Honor y Gloria a los héroes de Trafalgar y al pueblo de Cádiz que los acogió*». Ese mismo día se inauguró también el matasellos especial, ofrecido por la Dirección de Correos con la colaboración de la Diputación, en el que quedaba plasmado el logotipo de esta efeméride.

En la mañana del día 21, en el **Parque Genovés**, tuvo lugar una parada militar, que fue seguida por numeroso público. Contó con fuerzas representantes de los tres países, ataviadas con uniformes de época, y estuvo presidida por las autoridades civiles y militares presentes en la ceremonia religiosa que se había oficiado poco antes en el Panteón. La fuerza participante en la parada estaba formada por escuadra de gastadores, la primera sección de marinería, junto a la escuadra de la Marine de Guerre francesa y



Exposición en el castillo de Santa Catalina.



Placa en la fachada de la casa donde murió Gravina.

*Historia es como es y tenemos que asumirla y aprender de sus lecciones; y esa es la gran lección y la gran reflexión de esta mañana. Aquellas naciones europeas que luchaban a muerte en la mar, hoy navegan juntas en el seno de la misma Alianza y defendiendo los mismos valores. Tuvo que pasar este combate, aquel combate de extraordinaria fiereza donde los hombres luchaban y morían por su Patria y su Bandera —se dice que los grumetes echaban arena en las tablas pulidas de las cubiertas para que no resbalaran con la sangre—». Pasó a*

la escuadra de la Royal Navy británica; la segunda sección y la tercera de Marinería, una sección del Regimiento Inmemorial del Rey, la Escuadra de Gastadores Voluntarios de Cataluña y la Escuadra de Gastadores RIMZ Córdoba 10.

En el transcurso del acto, que se centró alrededor del monolito erigido para esta conmemoración, en el que se recuerda, los nombres de los buques que participaron en la contienda, se procedió al izado de las tres banderas de los países combatientes, en cuya base el ministro de Defensa, José Bono, los embajadores de Francia, Claude Blanche-Maison, y el Reino Unido, Stephen Wright, además del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza Soto, acompañados de los agregados francés y británico, depositaron tres coronas de laurel, una por cada país. Seguidamente el AJEMA pronunció un discurso con el que quiso rememorar el sentido intrínseco de esta conmemoración, agradeciendo al tiempo la asistencia a los actos allí presentes: *«Aquel combate naval marcó el escenario del siglo XIX, en el que se formarían nuevas naciones en Europa. Más tarde, el siglo XX se vio sometido a la durísima prueba de dos guerras que, por sus dimensiones, se conocen como guerras mundiales. Fue un largo y doloroso camino para que ahora, en los albores del siglo XXI, consideremos el proyecto de Europa como un proyecto consolidado de futuro de paz y de libertad. Quizás podía haber sido de otra manera, quizás podíamos haber llegado a donde estamos sin haber pasado ese doloroso camino, pero la*



Llegada de autoridades al Parque Genovés.



Izado de las tres banderas junto al monumento erigido con motivo de esta conmemoración.



referirse después a la ciudad de Cádiz, escenario de los acontecimientos a los que hacía referencia: *«Este litoral vio aquel combate de cerca, pero Cádiz, mucho más. Cádiz, que había enviado a nuestra Escuadra tantos padres, tantos maridos, tantos hijos; Cádiz, donde se pudo oír el estampido de los*

*cañones y sentir el olor a pólvora; Cádiz, esta ciudad que tanto supo de dolor en aquella jornada y que tan generosamente atendió a las víctimas fueran de la bandera que fueran».* Seguidamente se centró en el significado del acto que se estaba celebrando: *«Nosotros hoy no venimos a*

El Ministro de Defensa y AJEMA portan la corona de laurel ante el monolito erigido en el parque Genovés.

*juzgar el porqué del combate, ni cuál fue el resultado, ni sus consecuencias; a lo que venimos es a honrar a los que cayeron (...) Esas aguas que sirvieron de tumba fría y de tumba común a miles de marineros y soldados británicos, franceses y españoles (...) por esas mismas aguas flotarán hoy coronas de flores portadas por miembros de las tres marinas».* Terminó sus palabras con un deseo: *«por que seamos capaces de mantener aquella paz que se pagó a un precio tan alto. Y que la semilla de heroísmo que nos dejaron siga fructificando en nuestros corazones; y si alguna vez la Patria nos exige el sacrificio supremo con el que nos comprometemos al jurar la Bandera sepamos estar a la altura y les tengamos como referencia. ¡HONOR Y GLORIA A LOS HÉROES DE TRAFALGAR!».*

Posteriormente, el subdelegado de Defensa en Cádiz, CN. Joaquín Arcusa, fue el encargado de pronunciar los nombres de los principales barcos implicados en el combate: Momento especialmente solemne que fue seguido con emoción por todos los presentes.

Finalizado el acto, se dispararon unas salvas y repicaron las campanas de Cádiz y San Fernando. Como colofón, la fuerza participante desfiló por la avenida del Doctor Gómez Ulla.

A su término, la comitiva de autoridades, invitados y público en general se desplazó a pie hasta la entrada de la Facultad de Filosofía y Letras, donde el rector, Diego Sales, aguardaba para descubrir una placa conmemorativa. Momentos antes se dirigió al público congregado con unas palabras en las que quiso resaltar el valor simbólico del sencillo acto: *«Hoy, aquel hecho bélico es recordado aquí con la colocación de esta placa en un lugar que tiene un alto contenido simbólico; un sitio que en aquellos días durante la batalla de Trafalgar albergaba instalaciones militares y que hoy acoge en sus paredes un centro universitario; un lugar destinado a la transmisión del saber y de la cultura, elementos que se transforman en los instrumentos y medios de la nueva sociedad; de una sociedad democrática y solidaria, que necesita para defender los valores de*



Desfile de las Fuerzas participantes.



Pasada por babor del Príncipe de Asturias de las fragatas representantes de las tres naciones.



Ofrenda desde la fragata *Reina Sofía*.

*la convivencia, del respeto, tolerancia y amor a la libertad de todas las naciones*». Terminó sus palabras expresando: *«Que ninguna guerra, convulsión o catástrofe sea la que nos abra los ojos para ver la necesidad de hacer desde nuestra Nación el lugar donde en libertad y respeto cabemos todos los europeos»*.

Acto seguido, el ministro de Defensa, que había cedido el honor de descubrir la placa al presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, subrayó entre otros conceptos la importancia de los ejércitos, destacando que *«luchan por un ideal no utópico: lograr la paz y la solidaridad en todo el planeta»*.

Ese mismo día, por la tarde, tuvo lugar el acto de homenaje a los caídos en el combate de Trafalgar, el más importante de la jornada, a bordo del PA *Príncipe de Asturias*, presidido por el ministro de Defensa y las principales autoridades nacionales y locales civiles y militares presentes en los actos anteriormente citados, con cerca de 400 invitados más y un solo mensaje: **«HONOR Y GLORIA A LOS HÉROES DE TRAFALGAR»**.

A las cuatro de la tarde, el porta-aeronaves de la Armada zarpaba rumbo a Trafalgar para rememorar, el mismo día 21 de octubre y sobre idéntico escenario en el que transcurriera hace ahora 200 años, el mítico combate que cambiaría la historia del mundo y en el que fallecieron 4.857 marineros. Una vez en la zona y al paso de las tres fragatas, representantes de los tres países combatientes (la *Chatham* de Inglaterra; la *Montcalm*, de Francia, y la *Reina Sofía*, de España), el ministro de Defensa español, José Bono, acompañado por los embajadores de Francia e Inglaterra, Claude Blanche-Maison y Stephen Wright, respectivamente, lanzó tres

coronas de laurel al agua, gesto que fue correspondido por parte de las fragatas con el lanzamiento de otras tantas coronas como recuerdo a la sangre derramada. En cubierta, el toque de oración impone el silencio más absoluto entre el público asistente, silencio sólo roto por la impresionante carga de fusiles a cargo de la sección de honores y el redoble de cajas, que no cesó hasta pasar la tercera de las fragatas por la banda de babor del *Príncipe de Asturias*.

El buen tiempo reinante acompañó en todo momento este escenario de encuentro, en el que se dieron cita más de un centenar de descendientes de los que se batieron a sangre y fuego hace ahora dos siglos, llegados de diversas partes de España, Francia y Gran Bretaña: los del legendario Nelson, junto a los del almirante francés Pierre Charles Villeneuve y los de Gravina,

Hidalgo de Cisneros, Dionisio Alcalá-Galiano, Cosme Damián de Churruca... Entre ellos estaba el presidente de Vocento, Santiago de Ybarra, descendiente de Churruca; el descendiente del almirante Gravina Jose María Castillejo y Oriol, conde de Floridablanca, quien declaró sentirse orgulloso por encontrarse allí para *«recuperar la memoria de quienes dieron la vida por nosotros»*. Asimismo, el embajador británico declaró sentirse conmovido por la calurosa acogida de España y recordó que, tras la batalla, *«hubo una tormenta muy fuerte que provocó problemas a los barcos, y Cádiz supo manifestar su solidaridad ayudando a los marineros»*.

El escritor Arturo Pérez Reverte, a quien le fue impuesta la Gran Cruz del Mérito Naval por el ministro de Defensa a lo largo de la ceremonia, describió la jornada conmemorativa como *«sobria, discreta, sin alardes patrióticos»* y añadió *«lo que estamos haciendo aquí es conmemorar y no celebrar una batalla.»* Afirmó que en España *«nos iría mejor si refrescáramos más a menudo la memoria»*.

## Barbate

El Ayuntamiento de Barbate ha conmemorado este evento de una manera muy especial: reportajes por televisión, exposiciones de maquetas, fotografías y pintura, concurso escolar



Ofrenda desde la cubierta del patrullero *Vigía*, presidida por el CA. Juan Ollero Marín, almirante del Mando de Acción Marítima de Cádiz.



Panorámica de la alegoría.

### Alegoría de la batalla de Trafalgar

*El homenaje que la marina deportiva ha querido rendir a los caídos en el trágico combate naval y a la ciudad de Cádiz que les acogió.*

El sábado 22 de octubre tuvo lugar en aguas que bañan el cabo de Trafalgar una parada naval, celebrada a iniciativa del Ateneo de Cádiz y la Federación Andaluza de Vela. Una extraordinaria convocatoria a la que asistieron 130 veleros de toda clase y de diversa procedencia, principalmente del litoral andaluz, con la que la marina deportiva ha querido sumarse al homenaje que la ciudad de Cádiz ofreció a los caídos en la memorable batalla. Un gesto que honra y significa a los hombres que, bajo cualquier modalidad, sienten la mar como parte intrínseca de sus vidas.

En esta ocasión, la Armada aportó su ayuda logística a través del patrullero *Vigía*, desde el cual algunos miembros del Ateneo de Cádiz dirigieron la operación de coordinación de los veleros, que emularían la formación en línea de la escuadra hispanofrancesa en el mismo escenario de la batalla.

Desde tierra, una formación de soldados, ataviados con uniformes napoleónicos, reunía en torno a sí a miles de ciudadanos de Barbate y de otros puntos de la provincia, que se habían desplazado hasta la misma base del faro de Cabo Trafalgar para presenciar la parada naval. Los allí congregados pudieron seguir como en primera línea el protocolo de honores y el relato de los históricos acontecimientos que, a través de los micrófonos del *Vigía*, hacía en tiempo real don A. Guimerá, uno de los dos historiadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas que iban a bordo, y que les enlazaba, gracias al dispositivo de megafonía del *Vigía*, con los veleros y con el público en tierra.

En el puente, todos atendíamos con el mayor respeto, pero la emoción mal contenida asomaba a los ojos de algunos miembros del Ateneo de Cádiz, que sin duda se sentían recompensados por las muchas horas invertidas en la consecución de esta iniciativa. La expectación reinante en la zona era enorme, ya que se trataba de un espectáculo que ninguno de nosotros podríamos volver a presenciar en la vida. Sin embargo, un cierto aire de preocupación se reflejaba en los rostros que se



Actos en tierra. Al fondo el faro del Cabo Trafalgar.

y convocatoria hecha a los centros de Educación Secundaria para realizar actividades sobre el tema de Trafalgar, bando municipal por la efeméride, cupón de la ONCE dedicado exclusivamente a esta conmemoración, taller literario y de escritura sobre la obra *Trafalgar* de Benito Pérez Galdós, teatro y taller de teatro, concurso de pintura.

Como broche final, el día 22 de octubre tuvo lugar, a instancias del Ateneo de Cádiz y la Asociación Andaluza de Vela, una parada náutica en aguas de Cabo Trafalgar, con la asistencia de más de un centenar de veleros que, por su especial interés y la belleza de las imágenes recogidas, publicamos ampliamente a continuación:



Concentración de veleros. Al fondo, el faro de Cabo Trafalgar.



dirigían, al igual que ocurriera aquel aciago 21 de octubre de 1805, a las amenazantes nubes, temiendo que terminaran por deslucir o hacer inviable el evento. Afortunadamente no fue así, sino que los vientos fueron en esta ocasión favorables, permitiendo que la ceremonia pudiera llevarse a cabo con toda la brillantez y solemnidad que la ocasión merecía.

Al este del faro de Trafalgar, la formación de veleros se cruzó a vuelta encontrada con el *Vigía*, desde donde resonaron 21 salvas en señal de saludo a la formación, encabezada por el *Pasay*. Mientras, por radio, el chifle del contra maestre daba honores. Poco después, siguiendo el protocolo establecido, unas breves palabras resonaban en el aire: **HONOR Y GLORIA A LOS HÉROES DE TRAFALGAR Y AL PUEBLO DE CÁDIZ QUE LES ACOGIÓ**. A continuación, desde cubierta, donde se habían formado los honores de ordenanza para el homenaje a los caídos, se procedió a la ofrenda de una corona de laurel, que fue vertida al mar por el presidente del Ateneo de Cádiz, Ignacio Moreno; su esposa, doña María Dorao, y el Almirante Juan Ollero, gesto que fue correspondido desde la formación de veleros con un reguero de claveles

rojos sobre sus estelas, símbolo de la sangre derramada sobre esas mismas aguas hace ahora 200 años. Se entona la Oración Marinera desde el *Vigía*: **TÚ QUE DISPONES DE CIELO Y MAR...**, que finaliza con vivas a España y, como no podía ser de otra manera, con la *Salve Marinera*, que entonamos todos los que nos encontrábamos a bordo a pesar de la emoción que nos atenazaba las gargantas. Dos contundentes salvas daban por finalizada la ceremonia y nos devolvían al escenario real. De regreso a Cádiz, todo eran felicitaciones hacia los organizadores, quienes no podían disimular su alegría por el éxito de la convocatoria.

Desde estas páginas nos unimos a esas felicitaciones y, en nombre de toda la Armada, expresamos nuestro agradecimiento por el público reconocimiento a esos marinos que, conocedores de su fatal destino, no dudaron en entregar sus vidas por España en el cumplimiento de su deber.

### Cartagena

Dos siglos después de la batalla de Trafalgar, el Centro Cultural de Cajamurcia en Cartagena acogía, hasta el 31 de octubre pasado, una muestra que nos acercó a esta gran efeméride desde la

Concentración de veleros.

figura poco conocida del jefe del Estado Mayor de la Escuadra española, el segundo en el mando de la Flota tras Gravina, don Antonio de Escaño. En ella se reivindicaba la figura de este intrépido marino cartagenero, que logró sobrevivir al desastre, ascendiendo al empleo de teniente general y llegando a ser regente de España en defensa de los derechos de Fernando VII. La muestra, *Don Antonio Escaño. Antes y después de Trafalgar*, se articulaba en tres espacios: «Antes de Trafalgar», «Trafalgar» y «Después de Trafalgar», y la conformaban gran variedad de objetos, desde armas, cuadros, instrumentos de navegación, maquetas y planos de buques, cartas náuticas y derroteros, documentos biográficos de Escaño, publicaciones sobre su figura, etc. Entre ellos es de destacar el gran cañón que perteneció al navío francés *Neptuno*, que franqueaba hace algunos años la entrada al Arsenal Militar y que puede verse actualmente en el Museo Naval de Cartagena.

La inauguración de la exposición contó con la presencia del escritor cartagenero y académico de la Española Arturo Pérez-Reverte, quien había cedido piezas para la citada muestra.

### Ferrol

También la capital ferrolana quiso rendir homenaje, con una ofrenda floral, a los héroes de Trafalgar —en el combate perecieron 541 ferrolanos y 846 resultaron heridos—, ante el monumento erigido en 1813 en homenaje a la figura del insigne marino y sobresaliente científico Cosme Damián de Churrua —quien estuvo profundamente ligado a esta ciudad—, a instancias del capitán general de Galicia, el mariscal de campo Francisco Javier Abadía, obra del arquitecto Miguel Ángel de Uría, y que fue realizado con material donado por la Armada.

Al sencillo y emotivo acto asistieron el alcalde de la ciudad, Juan Juncal; el almirante jefe del Arsenal, Francisco Cañete, y el almirante jefe del Mando de Acción Marítima, Tomás Bolívar. La Banda de Música del Tercio Norte acompañó el homenaje interpretando varias piezas de su repertorio.



Panorámica de los actos desarrollados en tierra y del público asistente.

BIP

Con ocasión del segundo centenario de la batalla de Trafalgar

# EXPOSICIÓN SOBRE EL ALMIRANTE CHURRUCA EN EL MUSEO NAVAL DE MADRID

**E**L Museo Naval de Madrid inauguró el pasado mes de junio una exposición que analizó la trayectoria militar y científica de Cosme Damián de Churruca, bajo el lema «Vivió para la humanidad; murió por la Patria». El director del Museo, contralmirante Fernando Riaño Lozano, realizó una exégesis de la exposición. El acto estuvo presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante gene-

infante don Carlos de Borbón, duque de Calabria, presidente del Patronato de Museo Naval; la Excm. Sra. doña Casilda de Silva y Fernández de Henestrosa, marquesa de Santa Cruz, miembro del Patronato del Museo; el Excmo. Sr. Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosabel, duque de Veragua, y otros miembros del Patronato del Museo. Se contó también con la asistencia del Excmo. Sr. don Enrique de



AJEMA, el duque de Calabria y el almirante Riaño.

ral Sebastián Zaragoza Soto, con la asistencia de muchas personalidades, entre las que cabe reseñar S.A.R. el

Areilza y Churruca, conde de Motrico, y otros descendientes directos del insigne marino. Acudió también a la



Arriba el duque de Veragua y su esposa. Abajo, Arturo Pérez Reverte cambia opiniones sobre la exposición.



invitación don Arturo Pérez Reverte, miembro de la Real Academia española, y varios representantes de la Asociación de Amigos del Museo Naval, entre otras personalidades del mundo de la política, la historia y la cultura en general.

Durante su intervención, el almirante Riaño agradeció las importantísimas aportaciones de don Enrique de Areilza, conde Motrico, descendiente de don Cosme y propietario de la casa natal del héroe en Motrico. A continuación hizo una breve reseña de la biografía de Churruca, destacando su elevada formación científica *«así como su exigente formación militar y marinera... Aplicó su inteligencia y experiencia a la organización de las dotaciones, al alistamiento óptimo de los buques, al empleo más eficaz de la artillería, inventó sistemas prácticos para la limpieza de fondos, arbitró procedimientos sencillos para el cálculo del quebranto y el arrufo... Fue —dijo— un compendio de las extraordinarias virtudes que adornaron a esa generación que mereció el título colectivo de Marina ilustrada»*. Y prosiguió: *«A todo fin atendió su inteligencia superior, impulsada por un sentido del cumplimiento del deber rayano en el heroísmo... que alcanza su culminación el 21 de octubre de 1805, cuando después de tres horas de combate rodeado de navíos enemigos y con el San Juan Nepomuceno totalmente desmantelado y lleno de cadáveres, Churruca es mortalmente herido por un cañonazo y cae derribado sobre el alcázar»*.



Intervención del almirante Riaño.

La exposición, que permaneció abierta al público hasta el mes de noviembre de 2005, analizó la trayectoria militar y científica de Cosme Damián de Churruca, hombre de ciencia y brigadier de la Real Armada que murió en combate durante la batalla de Trafalgar. A partir de los materiales expuestos, se dió una visión de su vida y obra, mostrando al público su formación tanto militar como científica, que culmina con su participación en el combate de Trafalgar, donde halló la muerte.

Este proyecto integró retratos, documentos, modelos de buques, cartografía, instrumentos científicos,

armas, óleos que representan el combate y otras piezas cronológicamente contemporáneas del período histórico representado. Estos objetos proceden de la cesión privada de Enrique de Areilza y Churruca, conde de Motrico, y de las colecciones del Museo Naval.

Churruca ingresó en la Compañía de Guardias Marinas de Ferrol en 1776. A bordo de la fragata *Santa Bárbara* intervino en el sitio de Gibraltar y en el ataque de las baterías flotantes (1781-1782). Participó en la segunda expedición al estrecho de Magallanes (1788-1789) con los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, publicándose sus trabajos en 1793. Realizó trabajos hidrográficos para la reforma del Atlas Marítimo de la América septentrional, cuyos resultados se publicaron en 1802, con gran aceptación en Europa.

En 1799 participó en la campaña de Brest al mando del navío *Conquistador*. Visitó París, donde fue recibido por Napoleón. Siendo comandante del navío *Príncipe de Asturias*, escribió un tratado de punterías para la artillería de Marina que fue publicado en 1805, y revisó con Antonio de Escaño el *Diccionario de Marina*.

Participó en el combate de Trafalgar, al mando del navío *San Juan Nepomuceno*, donde murió el 21 de octubre de 1805.



Recorrido de las autoridades por las salas de la exposición.

# ACTOS CONMEMORATIVOS EN PORTSMOUTH (INGLATERRA)

*La Armada española acudió con una representación de sus buques a la mayor revista naval celebrada después de la II Guerra Mundial*

### Espectacular desfile naval

La reina Isabel II de Inglaterra, acompañada de su esposo, el príncipe Felipe de Edimburgo, el día 29 de junio asistió al desfile naval a bordo del bergantín rompehielos de la Armada británica HMS *Endurance*, que presta servicios de investigación en la Antártida. Durante tres horas, Isabel II pasó revista a la impresionante flota participante, distribuida en cuatro líneas de varios kilómetros, fondeada en el canal que separa Portsmouth de la isla de Wight. La flota participante rendía homenaje a todos los marinos caídos de los países beligerantes en el combate de Trafalgar. Entre los aproximadamente 170 buques de guerra, se encontraban barcos mercantes, yates, navíos civiles y veleros, con cerca de 30.000 marineros de países tan diversos como Lituania o Corea del Sur, Argelia, Turquía, Nigeria o Uruguay, que se congregaron en la costa de Portsmouth, al sur de Inglaterra, para asistir a la mayor revista naval celebrada después de la II Guerra Mundial.

La revista marcaba el inicio de los actos organizados en el Reino Unido para rememorar el famoso combate, en

el que la flota inglesa, mandada por el almirante Nelson, derrotó a la escuadra hispano-francesa, comandada por el almirante galo Villeneuve, que tuvo como escenario el cabo de Trafalgar, frente a Cádiz, el 21 de octubre de 1805, y que se saldó con más de 6.000 marinos muertos en un infierno de fuego y metralla.

Antes de la revista, Isabel II, junto a su esposo, inspeccionó una guardia de honor que rindió honores ante el HMS *Victory*, el navío de Horacio Nelson, toda una reliquia histórica fondeada en la base de la Royal Navy

en Portsmouth y convertido hoy en museo flotante. A bordo de ese barco, el almirante Nelson cayó herido por una bala de mosquetón, después de arengar a sus hombres con la célebre frase **«Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber»**.

La representación española, encabezada por el jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza Soto, estuvo integrada por el portaaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Blas de Lezo*. Curiosamente, ambos nombres están íntimamente unidos a contiendas marítimas contra Inglaterra.



La fragata *Blas de Lezo* en Portsmouth



El navío español *Príncipe de Asturias* participó en la batalla de Trafalgar, al mando del almirante Federico Gravi-

en 1741 combatió y derrotó a los ingleses en la defensa de Cartagena de Indias. La fragata acudió a Portsmouth



na, quien volvería al puerto de Cádiz mortalmente herido. La fragata F-103 *Blas de Lezo* ostenta el nombre del almirante español nacido en las provincias vascongadas, quien también

luciendo su nueva silueta. La novedad consiste en una estructura suplementaria que, a modo de visera, cubre la chimenea proel prolongándose hasta el coronamiento, donde se localizan los



El PA *Príncipe de Asturias* durante la revista naval

paneles del radar Spy-1D; con ello se pretende corregir el efecto causado por las exhaustaciones sobre la propia superestructura.

Francia también contribuyó al lucimiento del desfile naval con cuatro barcos de guerra, entre ellos, el portaaviones *Charles de Gaulle*, buque insignia de la Armada francesa. Asimismo acudieron a la celebración tres países latinoamericanos: Brasil, Colombia y Uruguay, con sus respectivos buques escuela: el navío brasileño *Cisne Branco*, el colombiano *Gloria* y el uruguayo *Capitán Miranda*.

### Un homenaje con espectáculo de luz y sonido

Tras la revista naval, ya de noche, la jornada culminó con un espectáculo de luz y sonido que recreaba una batalla naval del período napoleónico: andanadas de foguero, humo, olor a pólvora y gritos de zafarrancho de combate hicieron las delicias de las 250.000 personas que abarrotaban las playas y el paseo marítimo de la localidad inglesa. Los 17 veleros de las escuadras participantes en esa refriega ficticia lo hicieron bajo los nombres de flota roja y flota azul, una colorida fórmula de corrección política para no herir la susceptibilidad de españoles y franceses. Además, se escenificó, en una réplica de una fragata decimonónica, la trágica muerte de Nelson, al que encarnó un actor, y después un gran castillo de juegos artificiales iluminó el cielo de Portsmouth. Toda una evocación de la tempestad que siguió al desastre de aquel aciago 21 de octubre de 1805.

Estos festejos han corrido a cargo de la organización Trafalgar 200, que el día 21 de octubre envió una representación británica a los actos que se desarrollaron en Cádiz.

La opinión británica, al conmemorar este aniversario, ha sido la de destacar la importancia de la Royal Navy en el cambiante mundo de hoy día; conmemorar la memoria de lord Nelson, héroe nacional, como una inspiración para nuestros tiempos; resaltar la importancia del mar en nuestras vidas; demostrar que hay solidaridad entre los aliados actuales y, por supuesto, rendir homenaje a todos aquellos que ofrecieron generosamente su vida en la mar.



# PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES

**S**EGÚN unos trabajos de investigación, por supuesto sin confirmar, que se publicaron en la ciudad de Cádiz en 1926, de Ricardo F. Rodríguez Bodía, el origen del Panteón de Marinos Ilustres pudo ser el convento de San Antonio en El Puerto de Santa María (1618-1635), pero la investigación tocaba a su fin, como nos dice su autor en esta publicación, «por la pérdida y dispersión de los archivos, así religiosos como militares y marítimos, de lo que fue Gran Puerto de Santa María, cortando el hilo conductor que nos privaba de ahondar en la historia, sin datos contundentes del que pudiera haber sido el primer Panteón de los marinos de la Real Armada».

Ello planteaba varios problemas, cuya solución sería interesante para los investigadores y la historia marítima española. «¿Fue un proyecto de Filiberto de Saboya, patrocinado por la Corona, que no llegó a vías completas de hecho, o bien la terminación de las obras del hospital lateranense, sede oficial de la jurisdicción privativa de la Armada en el que ciertamente hubo enterramientos, lo anuló?»

Todas estas investigaciones nos llevaron a aquellas de las que sí hay documentación, y que nos certifican la autenticidad y personalidad del actual Panteón de Marinos Ilustres; algunas de éstas las utilizamos para el presente reportaje, agradeciendo muy especialmente la colaboración del capitán de fragata José Carlos Fernández Fernández, actualmente en la Reserva, gran entusiasta e investigador del Panteón.

En 1726 se había creado el Departamento Marítimo de Cádiz. La capital gaditana se había quedado pequeña y urgía contar con el personal necesario para el mantenimiento y atenciones que el servicio de Su Majestad requería. Esta circunstancia y la ventaja de la cercana situación del arsenal de La Carraca, inclinaron el ánimo del rey Carlos III a fundar un pueblo para residencia de los componentes de su Armada Real, dictándose al efecto varias disposiciones, entre las que destacan como principales dos de ellas, fechadas en San Ildefonso y circuladas por la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina e Indias el 7 de abril y el 17 de junio de 1777.

El proyecto de la nueva ciudad que había de albergar toda la sede de la Marina fue encomendado al arquitecto italiano Sabatini, tras cosechar éxitos en la urbanización de Madrid, depositando éste la dirección de las obras en el vocal ingeniero de la Junta de Dirección del Departamento de Cádiz, capitán de navío Vicente Ignacio Imperial-Diguero y Trejo; el cual, siguiendo los proyectos de Sabatini, desempeñaba ya la dirección de las obras. El proyecto contaba con los siguientes edificios: iglesia parroquial, casa de la Dirección General, Intendencia y Oficios Principales, Cuartel y Academia de guardias marinas, Academia de pilotos, dos cuarteles para los Batallones, Cuartel con academia para el Real Cuerpo de Artillería y Hospital. Sabatini proyectó un pentágono; pero se fue recortando su

presupuesto hasta verse finalmente reducido a un paralelogramo cuando se consolidó la realización en el año 1785. Los terrenos donde se emplazó la población fueron adquiridos a don José Cazalla, marqués de Torre Alta, y los de la iglesia (hoy Panteón) al duque de Arcos.



Puerta principal del Panteón.



Fachada de poniente.

La primera piedra de la iglesia se puso el 2 de julio de 1786, siendo capitán general del Departamento don Luis de Córdoba. En el proyecto figuraba un panteón subterráneo, con un presupuesto de 7.733.550 reales, pero esta parte no mereció la aprobación del Rey, que ordenó sustituirlo por un cementerio exterior, con lo que el costo de la iglesia quedó reducido a 6.718.300 reales, siendo aprobado en abril de 1786. Las obras continuaron pese a las muchas dificultades, hasta que en 1805 el desastre de Trafalgar motivó que se paralizaran completamente.

A mediados del siglo XIX, el recinto de la iglesia se convirtió en un foco de inmundicias, formado por los escombros de la construcción de los demás edificios, restos de cadáveres del hospital, basuras y plantas silvestres. En este lamentable estado se encontraba la primitiva iglesia cuando, siendo ministro de Marina el marqués de Molins, y ante la iniciativa de algunos jefes del Ministerio de Marina, se dictó una Real Orden por Isabel II, de 10 de octubre de 1850, destinando el lugar de la iglesia a Panteón de Marinos Ilustres. Así es que el Panteón de Marinos Ilustres nunca fue concebido como tal, ya que se aprovechó el proyecto de la iglesia de la Población Militar de San Carlos, proyectada por Sabatini y Digueri, que nunca llegó a desempeñar su función religiosa.

#### Figuras relevantes enterradas en el Panteón

Consta el Panteón de tres cuerpos, tal y como lo vemos hoy día, unidos entre sí por otros dos de forma circular, exornado de forma tal que resulta

un conjunto severo y grandioso. Aumenta la gallardía de su puerta una esbelta cruz de piedra con la siguiente inscripción:

*Omnnes isti in generariobus  
gentis sua  
gloriam, adepti sunt  
et in diebus suis  
habentur in laudibus.*

(Todos estos alcanzaron gloria mientras vivieron entre los suyos y en sus días son celebrados.)

Para el reconocimiento de «ilustre con honor de traslado al Panteón» se requiere una disposición del Consejo de Ministros, o del ministro solamente y previo a un expediente contrastado; sin embargo, existen tres casos excepcionales que no han seguido los trámites requeridos para su inhumación en el Panteón, como es el caso de los tres marinos «statim ilustres»: Victoriano Sánchez Barcáiztegui, muerto en combate por una granada a bordo del buque de su mando, *Colón*, en Lequeitio; Juan Manuel Durán González, que alcanzó la notoriedad por su vuelo en el *Plus Ultra*, falleciendo en Barcelona al chocar su avión con otro aparato, siendo trasladados sus restos por el buque *Alsedo*, y José María Lazaga Ruiz, muerto en Sidi Dris, que fue transportado por el *Laya*, patrullero en el cual estaba destinado, hasta San Fernando.

No obstante, los primeros restos depositados en el Panteón no fueron precisamente los de un marino, sino los del coronel del Ejército Mariano Gil de Bernabé, fundador de la



Altar Mayor.

Academia Militar del Cuarto Ejército que, desde Segovia y posteriormente desde Sevilla, se trasladaron hasta la Isla de León con motivo de la guerra de la Independencia, siendo enterrado por sus alumnos en la antecapilla de la izquierda, colocando una placa de mármol a su memoria mucho antes de la transformación de la antigua iglesia en Panteón de Marinos Ilustres.

Los primeros marinos inhumados en el Panteón de Marinos Ilustres fueron, a partir de 1860: don Jorge Juan y Santacilia, jefe de Escuadra; don Gabriel Ciscar y Ciscar, teniente general de la Armada; don Juan José Navarro de Viana y Búfalo, capitán general; don Ignacio María de Álava; el contralmirante Casto Méndez Núñez; almirante Juan Cervera Valdeirrama; Cayetano Valdés y Flores, capitán general de la Armada.

#### Digna representación de suboficiales, marinería y tropa, combatientes en Cuba y Filipinas

No están identificados los nombres de estos combatientes pero, entre otros, figuran en la cripta del crucero 31 sepulturas de suboficiales y marineros, componentes de la escuadra de Cervera, que murieron en el hospital de Portsmouth (EE.UU.). El día 3 de mayo de 1916 se inhumaron en el Panteón de Marinos Ilustres; posteriormente, en 1924 una nueva orden dispuso que fuesen enterrados en el

centro del crucero, junto con los caídos en Cavite y Baler, donde reposan en la actualidad.

El primer marinero que alcanzó el alto honor de que sus restos descansaran en el Panteón fue, en el año 1904, el marinero de primera clase José Alvariño Gabeiras, perteneciente a la dotación del destructor *Plutón*, junto con los restos encontrados y traídos a España de la escuadra del almirante Montojo, hundida en combate en la ensenada de Bacor (Cavite). En los cascos de los cruceros *Reina Cristina* y *Antonio de Ulloa*, así como en el vapor *Argos*, hundidos el 1 de mayo de 1898 y puestos a flote por marinos norteamericanos, se encontraron restos humanos de marinos españoles fallecidos aquel memorable día. El cónsul general de España en Manila dispuso el traslado a la Península de estos restos, junto con los de los soldados de Baler (Luzón), y por Real Orden de 5 de febrero de 1904 se les dio honrosa sepultura en el Panteón de Marinos Ilustres.

Resta sólo decir que, aunque algunas veces se discute si en el Panteón están todos los que fueron o son todos los que están, no debe olvidarse, ni siquiera por los más exigentes, que los merecimientos de los hombres no han de medirse exclusivamente por los éxitos cosechados, sino por los medios de que dispusieron para alcanzarlos.

Presidiendo el lugar santo de su hermosa capilla, está sobre el altar la venerada imagen de la Virgen de las Victorias, que acompañó en Lepanto a Don Juan de Austria en su galera, y fue testigo presencial de las proezas de don Álvaro de Bazán, que había de repetir más tarde en las Terceras.

Allí encontramos recogidas también las glorias del cabo Sicié, representadas en el sepulcro del marqués de la Victoria.

Allí están las del canal de la Mancha de don Luis de Córdoba. Allí las de Buenos Aires, representadas en el virrey Liniers y don Juan Gutiérrez de La Concha. Allí las de Marruecos, a través del conde de Bustillo.

Allí se reflejan las gallardías del Pacífico, en los nombres de Méndez Núñez, Lobo y Sánchez Barcáiztegui. Allí el valor y la obediencia abnegada de Santiago de Cuba, en los Cervera, Bustamante y Concas...



Monumento a don Santiago de Liniers (virrey de Buenos Aires).

Allí está, en definitiva, toda la brillante cronología de nuestra Armada a través de sus más fieles servidores.

Tan sólo una cosa hemos constatado que llama poderosamente la atención del visitante, quizás por evidente. Es la falta de una placa alusiva a nuestro insigne marino Juan Sebastián de Elcano, de tanta trascendencia en la historia no sólo de España sino de la náutica y la navegación en el mundo entero, y de tan profundo arraigo en el espíritu de nuestros marinos. Creemos que bien podía su nombre colocarse al lado de los de su

mismo abolengo; y, allí, entre los mausoleos y lápidas que cubren los muros como brillantes constelaciones de la historia marítima, atesorando las cenizas o recuerdos de famosos navegantes y descubridores como Colón, Magallanes, Malaspina, el «sabio» Jorge Juan y tantos otros, constituiría el testimonio fiel del humilde reconocimiento que la Armada rinde a su memoria.

No estaría de más recordar también que el Panteón es, ante los ojos del visitante, el monumento erigido por la Armada a sus más altas glorias, y



Monumento Homenaje a clases de Marinería y Tropa (Panteón).

como tal debe ser considerado. Ello implica además un especial interés por su conservación, pues no esperan menos los que vienen de fuera a visitarlo; pero desde luego no esperan menos los que, al pertenecer a esta gran institución, lo tienen como algo único, propio y valioso. El Panteón es, en fin, la imagen que la Armada manifiesta al exterior de su eterno reconocimiento hacia todos aquellos que plantaron la semilla de un espíritu inexpugnable; el mismo que se transmite, hoy como ayer, de generación en generación.

### **Héroes de Trafalgar enterrados en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando**

*Teniente general Federico Gravina y Nápoli (navío Príncipe de Asturias)*

Al estallar la guerra contra Inglaterra (1797), obtuvo el mando de la

Escuadra del Océano. En combinación con la escuadra francesa de Villeneuve, se dirigió a la Martinica, tomando el islote fortificado del Diamante. Tomó parte en el socorro de Colliouse y Portvendres y en la defensa de Rosas. En febrero 1805 tomó el mando de la escuadra española, arbolando su insignia en el *Argonauta*. En Trafalgar mandaba el cuerpo de reserva y tomó parte activísima, luchando con bravura sin igual contra cinco navíos enemigos, que causaron en el suyo grandes daños y muchas bajas. Una de ellas fue el propio Gravina, que cayó muy mal herido y murió tiempo después a consecuencia de ello.

*Capitán general de la Real Armada Francisco Javier Uriarte y Borja (navío Santísima Trinidad)*

En el combate de Trafalgar mandaba el *Santísima Trinidad*, colorado de 130 cañones. Se batió con el

*Victory* de Nelson y, llevando ventaja, acudieron en ayuda de éste el *Temerary* y el *Neptuno*. Luchando a la desesperada Uriarte cae herido. El *Trinidad* se hunde frente a las costas de Barbate. En 1982 se recuperaron dos cañones del navío en la playa de Barbate, colocándose ambos delante de la fachada principal del Panteón de Marinos Ilustres.

*Brigadier de la Real Armada Dionisio Alcalá-Galiano y Alcalá-Galiano (navío Bahama)*

A las órdenes de Tofiño, colaboró en el levantamiento de las cartas de nuestras costas que formaron el Atlas Marítimo (1783-1788), empresa que puso el nombre de España a gran altura. Más tarde tomó parte en la expedición científica, militar y política de Malaspina, con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (1789). Al estallar la guerra con Inglaterra, Galiano pasó con su buque, el *Bahama*, a formar parte de la escuadra hispanofrancesa que más tarde había de batirse en Trafalgar. Galiano, previendo lo que iba a suceder, salió descontento, pero se comportó en el combate con gran valor y firmeza, diciendo a su pariente el guardiamarina Alonso Butrón, encargado de la bandera, estas palabras: «*Cuida de defenderla, ningún Galiano se rinde, y un Butrón tampoco*». Le tocó al *Bahama* estar en lo más recio de la pelea. Combatiendo heroicamente con tres navíos ingleses a la vez, una bala de cañón acertó a dejarle sin vida.

*Brigadier de la Real Armada Cosme Damián de Churrua y Elorza (navío San Juan Nepomuceno)*

Marino ilustrado, tomó parte en la expedición destinada a reconocer el estrecho de Magallanes y formar su cartografía. En junio de 1789 fue agregado al Observatorio de Marina de Cádiz, donde trabajó con actividad incansable. En 1791, al disponerse la constitución de una expedición de gran importancia para formar el Atlas Marítimo de la América septentrional e islas adyacentes, se pensó enseguida en él, y, a pesar de no ser más que capitán de fragata, se le dio el mando de una división, compuesta de dos bergantines, *Descubridor* y *Vigilante*, con la cual zarpó de Cádiz en junio de 1792. Poco antes de tener lugar el



combate de Trafalgar, escribió a un amigo aquellas memorables palabras : «*Si oyes decir que mi navío es prisionero, cree firmemente que he muerto*», expresión que se realizó exactamente. Churruca, como brigadier de la Armada al mando del *San Juan Nepomuceno*, se batió en Trafalgar con tanto heroísmo que fue públicamente honrado por sus mismos enemigos. El oficial inglés que entró en la cámara a hacerse cargo del buque se descubrió ante los restos mortales de Churruca, diciendo: «*Varones tan ilustres como éste no deberían estar expuestos a los resultados de un combate, sino que su vida debería guardarse preciosamente para el progreso y adelanto de la humanidad*».

**Capitán general de la Real Armada Cayetano Valdés y Flores (navío Neptuno)**

Sus cualidades eminentes le hicieron alcanzar el empleo de capitán de navío antes de cumplir los treinta años, y desde entonces acrecentó cada vez más su fama y su carácter con el mando de los buques de gran porte. En el combate de Trafalgar ocupaba Valdés, con su navío *Neptuno*, la cabeza de la línea y, después de trabar combate con su contrario, viró para sostener al *Bucentaure* y al *Trinidad*, maltrechos y desarbolados, a punto de ser doblados por el enemigo, conduciéndose con un valor y denuedo insuperables, sin abandonar la pelea a pesar de haber recibido una herida grave de



Monumento a los Héroes de Trafalgar: Churruca, Alcalá Galiano y Francisco Alsedo y Bustamante.

la que curó. Su firmeza de carácter le llevó al Ministerio de la Guerra.

**Capitán de navío Francisco Alsedo y Bustamante (navío Montañés)**

Tomó parte de manera destacada en la expedición a Argel; también en la toma de Pensacola, en la Florida (1781), en la expedición a las islas de Madera y Puerto Santo, en la campaña del canal de la Mancha y en el bloqueo de Gibraltar. Fue comandante de la Compañía de Guardias Marinas. En 1805 tomó el mando del navío *Montañés*, que pertenecía a la Escuadra de Observación, y quedó a retaguardia de la línea sobre la cual recayó lo más recio de la pelea. Por mucho tiempo se batió Alsedo contra un navío inglés de tres puentes, que lo dominaba y le causó enormes estragos, hasta que, en esta lucha desesperada, cayó muerto por una bala de cañón. Así concluyó su carrera de valiente y acreditado marino.

Teniente general de la escuadra Antonio de Escaño

Destacó por su valor y destreza a su paso por la famosa división de jabeques del general Barceló. Junto al mayor general Mazarredo formaron la mejor escuadra de la época. En 1797 tomó el mando del *Príncipe de Asturias*, con el que se batió en el aciago combate del cabo de San Vicente, maniobrando con gran pericia y haciendo que los resultados de la acción no fuesen peores, salvando al *Santísima Trinidad* de ser apresado e impidiendo igualmente que los navíos *Concepción* y *Mejicano* fuesen batidos por fuerzas superiores. Participó en Trafalgar a bordo del *Príncipe de Asturias*, donde fue herido. El 3 de marzo de 1807 fue nombrado ministro del Consejo Supremo del Almirantazgo. Falleció en Cádiz cuando había sido nombrado capitán general de Cartagena.

**BIP**

# ENTREVISTA A...

## CONTRALMIRANTE JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

**P.—Almirante, ¿cuál es su impresión de los actos desarrollados en Cádiz con motivo del bicentenario de la Batalla de Trafalgar y cuál es el mensaje que, a su juicio, se desprende de esta conmemoración?**

**R.—**Los actos celebrados en Cádiz en evocación de los hombres y navíos españoles, franceses y británicos que tan bizarramente combatieron en Trafalgar hace doscientos años han resultado muy sencillos y emotivos, tal como era el propósito del Ministerio de Defensa al organizarlos con la colaboración estimable de las autoridades gaditanas. No se trataba de conmemorar un combate desgraciado para las armas españolas, y esto creo que se ha conseguido.

El mensaje principal que se desprende es que los españoles no deben lamentarse, sino aprender de los errores pasados que nos muestra la historia, meditar sobre el porvenir de España, que está en nuestras manos, y en consecuencia, nuestras autoridades políticas y militares deben realizar una política propia sin las mediatizaciones que nos marquen otras potencias o inconscientes corrientes de opinión internas.

**P.—¿Cómo se gestó su libro *La campaña de Trafalgar, corpus documental*, y cuánto tiempo ha dedicado a los trabajos de recopilación de la documentación aportada? ¿Cuál piensa que es la principal aportación de su obra?**

**R.—**Desde mi niñez me ha fascinado la historia, particularmente a partir de la llegada a mis manos de la obra de Marliani sobre Trafalgar, procedente de la biblioteca de mi abuelo, cuya lectura me emocionó. Cuando se aproximaba la fecha del segundo centenario del combate, sentí la necesidad de acopiar el mayor número de documentos conservados en los archivos españoles sobre el suceso, con objeto de que una vez publicados fuesen útiles para la investigación futura de nuestro pasado naval. En esta labor, que duró cerca de cuatro años, fui apoyado en todo momento por el Ministerio de Defen-



sa, y en particular por la Comisión de Historia Militar y la dirección del Museo Naval.

El resultado se concretó en el *Corpus* recientemente publicado. En él, además de una serie de documentos ya conocidos, se han agregado muchos inéditos cuyo estudio puede dar, desde el punto de vista español, una visión pormenorizada de la campaña de 1804-1805 y de diversos aspectos poco conocidos de la situación política y militar de la época.

**P.—¿Qué opinión le merecen las diferentes obras publicadas con motivo de este aniversario?**

**R.—**Son todas muy estimables, en particular las del historiador francés Rémy Monaque y de los españoles Agustín Guimerá, José Cayuela y Ángel Pozuelo, Hugo O'Donnell y

Hermenegildo Franco, así como los artículos publicados en revistas especializadas como *The Mariner's Mirror*, *Revista General de Marina* y *Revista Naval*. Todas han contribuido a la clarificación de diversos aspectos de la campaña. Considero obligado resaltar la novela publicada por Arturo Pérez Reverte, que sin duda, ha sido el revulsivo necesario para despertar la conciencia nacional sobre la importancia de Trafalgar en la historia de España, y la notable serie de novelas escritas por el capitán de navío Luis Delgado Bañón.

**P.—A su juicio, ¿cuáles de las enseñanzas que se desprenden de la derrota de Trafalgar son aplicables al momento actual?**

**R.—**Para España, Trafalgar constituyó una tragedia, y en particular para

## Datos biográficos de José Ignacio González-Aller Hierro

Es contralmirante de la Armada retirado. Nació en Las Palmas de Gran Canaria, en 1935, e ingresó en la Escuela Naval Militar en 1954. Especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval y diplomado en Guerra Naval. Ha estado embarcado en cruceros, destructores y submarinos, así como destinado en diversos Estados Mayores a flote. Fue comandante del patrullero *Gaviota*, el submarino *Cosme García*, el destructor *Lángara* y el transporte de ataque *Castilla*. Participó, entre otras, en las operaciones de evacuación de Sidi-Ifni (1965) y en las desarrolladas en el Sahara Español y Marruecos (1975); intervino en actividades de vigilancia contra el Frente Polisario en aguas de Canarias, Sahara y Mauritania (1985). Ascendió a contralmirante en 1991 y fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo. De 1991 a 2000 se encargó de la dirección del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval. Investigador histórico naval, ha publicado, entre otras obras, *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*; *La batalla del Mar Océano, corpus documental de la hostilidad naval entre España e Inglaterra (1568-1604)*; *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*; *España en la Mar, una historia milenaria*; *La campaña de Trafalgar (1804-1805), corpus documental conservado en los archivos españoles* y *La Familia Real en la Armada española según los estudios pictóricos de Guillermo González de Aledo*. Es vocal del Patronato del Museo Naval. Se halla en posesión de la Gran Cruz de Alfonso X el Sabio, entre otras condecoraciones civiles y militares.

la Armada, que sería la gran sacrificada en una guerra completamente inútil y ajena a sus verdaderos intereses nacionales. Quedó destruido nuestro poder naval, y dejamos de ser una gran potencia europea, lugar privilegiado que habíamos ocupado durante siglos y al que seguimos sin volver al cabo de los años. Trafalgar constituye sin duda uno de los ejemplos más significativos en los que se basó, con toda razón, el presidente Manuel Azaña para afirmar que «ninguna guerra se puede ganar en la Península si no se domina el mar».

**P.—Qué similitudes y qué diferencias hay entre la Marina de ayer y la de hoy.**

**R.—**La circunstancia de haber estado yo desde hace tantos años separado del servicio activo hace que no me considere como la persona más indicada para responder a esta pregunta. No obstante, en líneas generales aprecio bastante similitud entre la Marina de aquella época y la contemporánea: barcos magníficos, oficialidad preparada y eficaz, marinería escasa y apoyo logístico insuficiente.

**P.—Entrando más en el detalle, ¿cree que la figura del marino del siglo XIX guarda alguna semejanza con el de nuestros días? ¿Cuál sería su valoración de la formación del marino actual?**

**R.—**Salvando las lógicas diferencias derivadas del paso de los años, que han afectado tanto a civiles como a militares, los marinos de una y otra época conservan muchas de las virtudes tradicionales inherentes al servicio de las armas, como son el amor a la Patria, la lealtad al mando, la disciplina y el espíritu de sacrificio. A todas estas circunstancias se añade una formación superior del marino actual, consecuencia lógica de la experiencia adquirida por el trato tan intenso con los profesionales de las marinas aliadas, la participación en campañas ultramarinas y la realización de cursos en el extranjero. Todo ello, creo sinceramente, ha derivado en una mentalidad mucho más abierta que la de nuestros compañeros del siglo XIX, con la contrapartida de ser los actuales bastante más exigentes en ejercer el deseo de sentirse bien mandados y en la opción de mantener un nivel de vida

decoroso, por lo menos igual al de las demás profesiones liberales. Aquello que sucedió el 2 de abril de 1886, de fallecer «el teniente de navío José de Lavadores de extenuación en virtud de continuada escasez y hambre» por falta de pagas, ha pasado afortunadamente a la historia.

**P.—¿Cómo cree que está actualmente considerada la profesión del marino de guerra en nuestro país?**

**R.—**No obstante los meritorios esfuerzos realizados por las autoridades del Ministerio de Defensa desde hace muchos años, nuestra profesión no está suficientemente valorada entre nuestros compatriotas, aunque siempre se aprecie un cierto respeto y consideración en el trato humano por parte de las minorías bien formadas.

**P.—¿Sobre qué fundamentos cree usted que debería basarse una promoción de la imagen de la Armada que favoreciera la captación de nuevas vocaciones?**

**R.—**La buena juventud de todos los tiempos ha sido proclive a la acción y a la aventura, y en este sentido hay que difundir mensajes que expliquen la necesidad ineludible de cambiar la mentalidad de hoy, pasiva, importada, introvertida y pesimista, por otra activa, ofensiva, extrovertida y optimista; combatir la idea extendida en amplios sectores de la sociedad de que las Fuer-

zas Armadas españolas constituyen una gran ONG, grave error a mi juicio, pues su alta misión está claramente definida por la Constitución, y todos los cometidos secundarios que se deriven, aun siendo importantes, no deben desvirtuar esta finalidad superior.

**P.—¿Cuál piensa que debe ser el legado de los profesionales de hoy a los futuros marinos?**

**R.—**Sin duda, las virtudes corporativas que nos hicieron grandes en la Historia universal y el orgullo de pertenecer a una gran nación —de las pocas que han contribuido con letras mayúsculas al progreso de la Humanidad— constituyen el mejor legado que podemos transmitir a las generaciones futuras. No le va a la zaga la idea de que el primer objetivo del oficial de Marina, de su vida y preparación militares, no es otro que la guerra naval, la búsqueda y destrucción del enemigo en la mar para la consecución de los fines prioritarios nacionales. Y, por último, legar a los que nos sigan, como dijo Francisco Silvela, el concepto de no «satisfacernos fácilmente con las apariencias de los servicios y la forma puramente externa de los institutos, sin cuidar lo bastante la sustancia y eficacia real que deben esperarse del ejercicio de sus funciones», juicio que deberán tener siempre muy presente en el desarrollo de su vida profesional y particularmente en el arduo oficio de mandar.

# ARTURO PÉREZ-REVERTE

«El mar es un continuo recordatorio de que somos gotitas en un mar eterno, y la cuestión es cómo navegar»

«Mis libros y mi velero; esa podría ser mi vida si la literatura me abandonara»

«Soy un escritor europeo con una memoria de tres mil años»

El pasado 15 de noviembre de 2005 el *Boletín Informativo para Personal* tuvo ocasión de entrevistar a Arturo Pérez Reverte, condecorado por la Armada española con la Gran Cruz del Mérito Naval el 24 de junio de 2005.

Nace en 1951 en la ciudad departamental de Cartagena, por lo que declara estar muy vinculado al mundo del mar y de la Armada. Tras vivir 21 años (1973-1994) desarrollando su profesión periodística, como reportero de prensa, radio y televisión, cubriendo los principales conflictos armados a nivel internacional, se dedica en exclusiva a la literatura, campo en el que también ha sabido cosechar una larga lista de éxitos, dentro y fuera de nuestras fronteras, haciéndose acreedor a las más altas distinciones, tanto por su labor profesional como por su proyección social, destacándose como uno de los escritores más leídos en España y en otras lenguas, ya que sus obras han sido traducidas a 25 idiomas.

No menos importante es su actual faceta de articulista, en la página de opinión del suplemento dominical *El Semanal Español*. El mundo del cine también se ha querido hacer eco de sus historias, siendo adaptadas para la gran pantalla algunas de sus novelas más populares.

El 12 de junio de 2003 es nombrado miembro de la Real Academia.

Pérez Reverte tiene la cualidad de la escritura cercana, clara, directa y sin tapujos, lo que le ha convertido en uno de los escritores preferidos por el gran público. En su última novela, *Cabo Trafalgar*, le hemos reconocido tanto como espectador como protagonista del histórico combate naval gracias a su habilidad narrativa.



A lo largo de la charla que transcribimos a continuación nos descubre su estrecha vinculación con la filosofía, la historia y la literatura del mar.

**P.—Como es lógico, el comienzo de nuestra entrevista está condicionado por la concesión de la Gran Cruz del Mérito Naval. ¿Qué ha supuesto para usted esta imposición y el hecho de haberla recibido a bordo del *Príncipe de Asturias*, coincidiendo con el mismo día del bicentenario de Trafalgar?**

**R.—**Para mí este reconocimiento significa un alto honor que creo no merezco por considerarlo excesivo. Ha supuesto varias cosas. En primer lugar, al ser natural de Cartagena, ciudad marítima por excelencia y Departamento Naval que ha sido de gran trascendencia, me siento vinculado a la Armada por educación y por cultura

mediterránea. Y aunque desde la Segunda República no haya habido nadie en mi familia perteneciente a la Marina de Guerra, aunque sí a la Mercante, puedo decir que estoy ligado a la profesión de marino; y yo personalmente me considero marino porque paso mucho tiempo en la mar.

En mi opinión esta Gran Cruz creo que se ha debido no sólo al hecho de escribir la novela *Cabo Trafalgar*, sino también por haber constituido, de alguna forma, el detonante que pusiera en marcha el homenaje a esos héroes caídos en el combate, cuando todavía nadie hablaba del asunto y muchos pensaban que ni siquiera se iba a recordar... Para mí el recordar es muy importante, pues nos brinda la oportunidad de aprender. Y esta condecoración significa para mí principalmente el reconocimiento a esa iniciativa, y también a un libro; ambas cosas creo que han servido para que mucha gente,

jóvenes y mayores, que no tenían nada que ver con la mar, ni con la Armada, ni con su historia, se hayan sentido atraídos por ellas.

Por otra parte, para mí fue una sorpresa recibir esta distinción a bordo del *Príncipe de Asturias*; todo lo más esperaba que se hiciera en la cámara del comandante, y cuando me dijeron que me la imponían en el acto de homenaje a los caídos en el combate de Trafalgar, me pareció excesivo, pero para mí fue un altísimo honor. Yo no soy de los que se conmueven fácilmente pero, la verdad, es que fue conmovedor.

El acto en sí resultó muy sobrio y muy limpio, porque nunca es fácil conmemorar una derrota, pero se consiguió hacer con toda dignidad. Me sentí muy orgulloso de estar allí.

**P.—Ha mencionado su novela *Cabo Trafalgar* como el detonante de todos estos acontecimientos. ¿Cuál cree que ha sido la aportación principal de su novela?**

**R.—**Creo que tuve la oportunidad del tiempo, ya que me adelanté un año en publicarla. No creo que haya aportado nada, cualquiera que se lea libros de Historia, y los hay estupendos —como por ejemplo la obra monumental de González-Aller—, podría encontrar toda la información necesaria en ellos; y en cuanto al estilo literario de novela, desde luego no hay como la de Galdós. Quiero decir con esto que yo no tenía nada que aportar, excepto el hecho de intentar acercarla al gran público a través de un tratamiento más asequible.

A mí particularmente la Marina del XVIII me apasiona, por lo que tengo una biblioteca bastante extensa sobre este tema. Humildemente creo haber conseguido que mis lectores habituales leyeran *Trafalgar*, y mucha gente joven que no conocía la historia del combate de Trafalgar se haya sentido tentada en profundizar en libros más rigurosos de Historia.

**P.—¿Qué le sugiere el hecho de que algunas de sus licencias de autor, como mezclar personajes o barcos ficticios con los reales, hayan llegado a tomar carta de naturaleza histórica?**

**R.—**Hay una cosa que creo es evidente: yo no quería hacer una

novela histórica, sino un relato desenfadado que atrapase a cualquier lector que no estuviese especialmente interesado por la Historia, ni por la Marina; por ello recurrí a un lenguaje que no era propio de la época, combinándolo con mucho humor; recurrí a anacronismos deliberados, a juicios muy subjetivos, a personajes y barcos ficticios para hacerlos convivir con la historia real... Así que esta confusión con mis personajes y mis barcos imaginarios me parece divertida, porque de alguna manera borra las huellas entre la realidad y la ficción. Se ha dado un caso parecido a lo que ocurre con el personaje de otra de mis novelas, Alatríste, que hay gente que me llama para pedirme datos sobre él, incluso hay historiadores ingleses que me piden datos sobre Íñigo de Balboa pensando que es un personaje real, así que tampoco me sorprende mucho lo ocurrido en esta ocasión.

**P.—¿Qué similitudes encuentra entre la Marina y los marinos del XIX con los de la época actual?**

**P.—**Creo que no hay muchas similitudes respecto al momento y las circunstancias en que se desarrollan los acontecimientos de Trafalgar hace doscientos años, ni con la gente que salía a «ganarse el cobre» luchando en Trafalgar a pesar de que se les debieran tres o seis pagas; tampoco tiene mucha similitud con el país de aquella época, que estaba en manos de un válido incompetente y de un rey incapaz. Afortunadamente aquello no tiene nada que ver con la España de ahora. En cuanto a la figura de los marinos, sí creo que puede haber muchas similitudes. Hay una cosa que es evidente: el marino de entonces, por su educación, que había recibido en el Colegio de Guardiamarinas; por su religión, por su extracción social y por su propia idiosincrasia, no se cuestionaba para nada asuntos que hoy serían temas de largas deliberaciones. Lo que sí creo es que hoy como ayer cualquier marino español reaccionaría de idéntica manera a efectos de sentido del honor, disciplina, lealtad a los compañeros, dignidad personal, etc.; ya que hay virtudes que se mantienen intactas sin menoscabo del paso de los años. Tengo muchos amigos marinos y sé muy bien cómo son.

**P.—En su época de corresponsal de guerra ha tenido ocasión de estar integrado en unidades de la Armada. ¿Qué recuerdos tiene de su experiencia a bordo de los buques de la Armada?**

**R.—**Es cierto, he estado en buques de la Armada española, de la francesa y de la inglesa. Concretamente durante la guerra del Golfo he estado en fragatas de la Armada y durante la guerra de los Balcanes en una fragata de las que mantenían el bloqueo a Serbia interceptando barcos sospechosos. En esas circunstancias siempre he estado integrado en la dotación y, por lo tanto, realizaba inspecciones continuamente con los trozos de abordaje y acompañado por un cámara nuestro, ataviados los dos con uniforme de Infantería de Marina para no llamar la atención. Fue una experiencia muy interesante aquella del Adriático.

**P.—¿Cómo describiría la vida a bordo de un buque de guerra? ¿Le pareció dura?**

**R.—**Hoy en día creo que se puede decir que la vida a bordo de un buque de la Armada no es dura; dura era antes, en el siglo XVIII. Ahora al hablar de dureza nos referimos al hecho de estar lejos de la familia y carecer de las comodidades de un hogar, pero pienso que es tan dura como puede serlo en cualquier buque mercante. Además en un barco se respira ambiente de camaradería, yo diría que familiar. Por otra parte he podido darme cuenta de que existen barcos felices y barcos infelices. Por supuesto esto depende del comandante y de los mandos. Hay barcos donde percibes un ambiente agradable, a pesar de que, como es lógico, se guarden las distancias y se extreme el respeto, pero se respira un clima grato en el cual todo el mundo se lleva bien; sin embargo a veces hay un mando que no encaja bien con su gente generando cierta tensión, y esto curiosamente puede influir en el rendimiento general de la dotación. No obstante, en la Armada, por cuestiones intrínsecas a su propia estructura, el que un barco sea o no feliz es posible que influya menos en su rendimiento.

**P.—¿Qué le sugiere una leyenda escrita en los muros de la Escuela**



**Naval que dice «Europa aprendió a navegar en libros españoles»?**

**R.**—Yo no diría Europa sino el mundo aprendió a navegar en libros españoles —y portugueses—. Es de justicia reconocerlo. Hasta el siglo XVIII, primero los portugueses y después los españoles, tuvimos los mejores cartógrafos, navegantes, astrónomos y técnicos en navegación del mundo.

**P.**—Antes nos hemos referido al bicentenario de Trafalgar. No queremos olvidarnos del aniversario del *Quijote*, escrito por un soldado. ¿Qué valores militares cree que trascienden en la obra de Cervantes?

**R.**—*El Quijote* se nota que fue escrito por un infante de Marina. Yo he publicado un largo ensayo sobre este tema, «Puestos de galeras y corsarios», que salió publicado en un libro titulado *La ciencia en el Quijote*, y que consiste en un análisis muy profundo sobre cartografía y navegación. *El Quijote* está lleno de mar, lleno del soldado Cervantes, que navegó y, por supuesto, lleno de reflexiones sobre el carácter del soldado y de España. En esta obra se respira la idea del honor, del combate, de la trascendencia de la muerte. Hay un momento en el cual Cervantes está cantando el combate naval y dice: «No hay nada más honorable o más conmovedor cuando el soldado, en la estrecha tabla del espolón de la galera, pasa a bordo de la nave enemiga, sabiendo que si él cae, otro le sigue, y si cae otro...». Cervantes sabe que eso es así porque él mismo lo vivió; ahí está el honrado soldado valiente de Lepanto, y asoma también en otras peripecias vividas en el Mediterráneo, que asoma cada momento en *El Quijote*,

porque es quien conoce, quien sabe, quien puede contexturizar esas reflexiones en que Don Quijote se siente conmovido por el viejo soldado que no tuvo en la vida riqueza más que su honra, y viéndose ya viejo, lo único a lo que se agarra para valorarse a sí mismo, con orgullo personal, son sus heridas de guerra. Por eso, al referirse a su manquera, le dice a Avellaneda, que se burlaba de ella: «No fue en una taberna, y las heridas de una batalla antes las honra que las quita. Antes que feas yo las tengo por hermosas». La dignidad del viejo soldado de Lepanto es su autoestima.

**P.**—Su novela *La carta esférica* se desarrolla en el entorno del Museo Naval, que es el centro neurálgico de la trama ¿qué opinión le merece el Museo como escaparate de nuestra historia naval?

**R.**—Me parece uno de los grandes museos de España, extraordinariamente dirigido y dotado de unas piezas magníficas, y en muchos casos únicas; me parece un orgullo. Lo que me da mucha rabia es que por el hecho de ser militar, de ser de la Marina, es como si no se atreviesen a alardear de él. Creo que confunden la sobriedad, la contención castrense, con el sentido de la rentabilización de una cosa magnífica. Tenían que divulgarlo más, con carteles en la calle, propaganda entre los colegios —«...aquí dentro está el bigote de Churruga...»—, hacer publicaciones sobre el Museo que apareciesen en las revistas... La Marina tiene ahí un pedazo de historia y una serie de elementos de enorme valor. Hay instrumentos que cualquier inglés daría lo que ni se sabe por tener en

sus museos. Nuestro Museo Naval tiene un buen emplazamiento, pero la mayoría de los españoles aún no sabe dónde está. Yo he sido contrario a la iniciativa de que se llevaran el Museo del Ejército fuera de Madrid, y en el caso del Museo Naval me parece que es una joya no sólo para la Armada, sino para la cultura de España, porque hay quienes aún piensan que lo militar no tiene nada que aportar a la cultura, y no saben que la memoria es cultura y la realidad militar requiere fundamentalmente memoria, luego lo militar es cultura. Y, por lo tanto, debería ser protegido, valorado, apoyado y potenciado, mostrándose en régimen de puertas abiertas al gran público, a los colegios, etc. Echo en falta también más profusión de publicaciones, para lo que sería necesario contar con un buen presupuesto de Defensa.

**P.**—Algunas de sus novelas han sido llevadas al celuloide. ¿Cree que sigue siendo verdad el axioma de que una imagen vale más que mil palabras?

**R.**—No, ya no. Fuera de las películas se ha abusado tanto de la imagen que ahora se ve la necesidad de las palabras para explicarlas; por ejemplo, cuando una casa de modas utiliza una fotografía que recoge una imagen de guerra para promocionar una línea de moda, es que ahí faltan otra vez las palabras para darle sentido. En cuanto al cine, hay películas que mejoran las novelas y hay otras que no las mejoran. Hasta ahora yo no estoy satisfecho con las películas sobre mis novelas, excepto con la que se hizo sobre *El maestro de esgrima*, que quizá es la que más me ha gustado. Me han versionado ya ocho películas y ahora hay tres más en elaboración, y no pierdo la esperanza de que haya alguna que me guste más que la novela.

**P.**—Incluso las Fuerzas Armadas están tomando la imagen para publicitar sus campañas.

**R.**—Yo creo que hay un error en esas campañas, lo digo humildemente y desde fuera, que quede claro, como mero espectador, pero desde mi experiencia en guerras —he pasado 21 años en guerras de corresponsal— creo ser un espectador un poco cualificado para enjuiciarlas. En mi opinión

no hay que confundir al Ejército con una ONG; el Ejército está para defendernos, y si fuera necesario, matar al enemigo; entonces dar una imagen equivocada de las Fuerzas Armadas puede ser muy pernicioso. Últimamente yo no he visto a un soldado con un arma en las campañas publicitarias sobre las FAS. Además, todos ellos son guapos y con pinta de modelos, no con pinta de soldado. Pero dar el mensaje de que las FAS están para cuidar a los niños no es verdad o es una verdad sesgada, pues hasta las unidades de la Cruz Roja tienen que combatir cuando está en juego su autodefensa. Entonces, si reclutas chavales diciéndoles que van a ir a Disneylandia y acuden creyéndose, cuando la realidad se impone no saben cómo afrontarla. Entonces yo creo que con esas campañas se corre el riesgo de pervertir lo que significa la palabra «soldado»; el soldado está para defender a su país en cualquier circunstancia o para intervenir en aquellas misiones que el Parlamento o el Gobierno le encomiende como militar; y morir, ser mutilado, arrastrar cañones bajo el fuego... obviar eso es -entre comillas- un pequeño fraude que, a la larga, puede ser muy perjudicial.

**P.—¿Qué diferencia al joven de hoy del joven que usted recuerda?**

**R.**—La memoria. Desde Villar Palasí, que era ministro de Franco —tampoco hay que irse más lejos; quiero decir, no es cuestión ni de PSOE ni de PP ni de UCD—, desde los últimos años de Franco a los jóvenes se les ha sometido a un proceso de desmantelamiento cultural y de memoria que no tiene nada que ver con la política, tiene que ver con la estupidez. El joven español está en manos de ministros de Cultura y de Educación analfabetos, analfabetos entre comillas. Se ha ido desmontando la palabra «memoria» y la palabra memoria es fundamental porque España es un país muy difícil, y el mundo es difícil de comprender sin memoria, sin conocimientos de las circunstancias que nos han conducido hasta el momento presente.

Yo soy un escritor europeo con una memoria de tres mil años.

Cuando ahora se habla de los vascos, catalanes, del *Estatut...* si no existe conocimiento de lo anterior, mal puede comprenderse el presente; y, lo



Arturo Pérez-Reverte con la autora de la entrevista.

que es peor, cuando no hay memoria sólo queda el agravio. Yo digo que España es como una plaza pública por donde ha pasado mucha gente: celtas, romanos, árabes, visigodos, vándalos, fenicios, griegos..., que es lo que explica el que ahora seamos lo que somos. España es una catedral en la que nosotros sólo somos las piedras y la historia la argamasa; sin la argamasa la catedral se cae. Entonces, el problema de los jóvenes es que al haberles quitado de su memoria la historia, al haberlos dejado «huérfanos», los hemos vuelto indefensos frente a toda la manipulación actual, y eso es lo que me preocupa sobre todo. La palabra «patriotismo», que es una palabra absolutamente legítima cuando se refiere al sentimiento de Patria como el lugar de donde proceden tus abuelos, al lugar en el cual vives con la gente a la que quieres, etc., ahora resulta que la hemos pervertido tanto, que ya hasta suena sospechosa. Y luego hay otra cosa que me parece muy grave, y personalmente se lo reprocho a las izquierdas, y es que siempre han dejado como patrimonio de la derecha el concepto de España, de Patria o de Bandera; así que cualquiera que hable de España, de Patria o Bandera ha de ser de derechas, cosa que no es verdad. Yo no soy de derechas y hablo de España, Patria y Bandera. Toda esa estupidez es muy grave, sobre todo en lo concerniente a los jóvenes de hoy, que no tienen un criterio bien formado; es decir, que no tienen los anticuerpos que los adultos hemos ido generando en otros términos de educación.

**P.—¿Cree por lo tanto que sería bueno retomar una materia o asignatura en los colegios o institutos que englobara el concepto de defensa nacional, como por ejemplo ocurre en Francia?**

**R.**—La mera historia de España planteada como historia de España, no del siglo XVII ni de historias pequeñas, incluye ya idea de defensa de la Patria. Así pues es importantísimo contar la Historia desde un punto de vista objetivo y hacerlo de una forma amena para hacérsela más atractiva a los chicos, pese a que siempre habrá quien diga que no resulta divertido contar lo que hizo Colón en el descubrimiento de América, o lo que pasó en la batalla de Bailén, o lo que aconteció a los navegantes españoles en el Pacífico, o las guerras de Flandes... En fin, yo sin embargo creo que todo eso interesa muchísimo a nuestros jóvenes. Esa asignatura que es Historia de España es la que hoy se echa de menos, ésa es la que habría que devolver a nuestros estudiantes. Sin embargo, yo soy muy pesimista en ese aspecto y creo que nunca se volverá a estudiar en los colegios. Creo que es una batalla que se abandonó por cobardía, tanto de derechas como de izquierdas; así pues, todos son culpables de ese abandono, y eso ya no se puede recuperar.

**P.—Nosotros sí queremos recuperar su faceta periodística, aunque sea de pasada. Sus novelas ¿qué reflejan mejor: al escritor o al cronista?**

**R.**—Desde luego al escritor. No tiene nada que ver con las novelas mi profesión periodística, lo que sí me aportó el periodismo es el acceso al mundo; me dio una butaca de primera fila en las guerras, en el horror, me ayudó a formarme como ser humano, paralelamente a los libros que yo leía y a los que había leído de chico. Pero a la hora de escribir, yo no trabajo con la técnica del periodismo.



**P.—**Así pues, el periodista escribe de otra manera que el novelista.

Absolutamente; no tiene nada que ver. Ser periodista no te garantiza saber escribir como novelista, así como ningún novelista, por el simple hecho de serlo, podría ser periodista. Si acaso puede influir negativamente. El periodista adquiere un lenguaje brutal, elemental, directo, rápido, inmediato; el escritor debe ser reflexivo, tranquilo, literario. Es mas, hay vicios que adquieres como periodista que te cuestan una lucha continua por librarte de ellos, clichés, lugares comunes, frases hechas, coletillas y demás «facilidades» que me había aportado el periodismo técnicamente hablando.

**P.—**Lucía Echevarría manifestó que el periodismo se ha convertido en el brazo del poder.

**R.—**Eso es una opinión política, cada uno tiene su opinión pero técnicamente estoy de acuerdo con ella. El periodismo malo puede hacer mucho daño. Ahora hay muchos periodistas que no tienen ninguna cultura. Ahora vale todo y, claro, eso se resiente.

**P.—**¿Cree que al periodismo de hoy le falta valentía, audacia?

**R.—**Siempre ha habido un periodismo firme y riguroso, lo que pasa es que ahora hay tanta información, tanto bombardeo mediático de periodismo, tantos focos diferentes, tantas televi-

siones machacando al mismo tiempo, que es fácil pensar que la cantidad puede llegar a ocultar la calidad en muchas ocasiones; pero siempre han existido periodistas rigurosos en radio, en televisión y en prensa, lo que pasa es que hace más ruido lo malo que lo bueno.

**P.—**En algún momento usted ha comentado «Los libros fueron mi primera navegación». ¿Sigue siendo el español medio un vago sempiterno para la lectura?

**R.—**No sabría decirlo. A mí sí me leen. *Cabo Trafalgar* lo han leído cuatrocientos mil lectores, la edición de tapa, y salió en noviembre, con lo cual puedo decir que a mí sí me leen. Yo no me puedo quejar si yo dijera que el español medio no lee, sería injusto por mi parte. No leen todos los españoles, pero se venden muchos libros.

**P.—**¿Qué le ha aportado el mundo de la vela y los conocimientos marineros adquiridos?

**R.—**Pues me ha aportado una gran felicidad personal. Yo tengo un velero, un buen barco, en el que no hago competición, lo tengo para disfrutar del mar, porque yo amo al mar. No quiero problemas con el tiempo ni con la meteorología; me gusta saber dónde estoy cada hora, y así vivir como vivieron los que navegaron como yo, sin prisas por llegar. Mis libros y mi velero; esa podría ser mi vida si la literatura me abandonara.

**P.—**¿Se ve la vida de manera distinta desde la mar de como la percibimos desde la tierra?

**R.—**Absolutamente. Decía Joseph Conrad que *la verdadera paz del espíritu empieza a diez millas de la costa más cercana*, y es verdad. A medida que te haces mayor, desprecias más la tierra y lo que en ella ocurre; te das cuenta de que el mar es limpio y noble; es también muy perro, pero te voy a explicar: el mar es noble porque no engaña. Eso sí, tú puedes creerte el mejor marinero del mundo, que el mar te matará si no respetas sus reglas, y desde luego tienes obligación de conocerlas porque interfieres en su medio; luego las respetas o no, eso ya es asunto tuyo. Al mar no se le puede echar un

pulso porque siempre te ganará. Si eres un buen marino tienes que saber que el mar te permite, te tolera que estés allí... El mar es un continuo recordatorio de que somos gotitas en un mar eterno, y la cuestión es cómo navegar. Con el mar no hay hipocresía que valga y eres tú y lo que tú vales. Por eso me gusta tanto la navegación a vela.

**P.—¿Piensa que los marinos son personas especiales?**

**R.—**Sí, por supuesto. También hay de todo como en todas partes; pero sí, creo que son gente especial. Un marino que vive en el mar siempre tiene algo de especial. A mí la gente que más me gusta son los marinos, de guerra o mercante. Y no sabría decirte el porqué.

**P.—¿Se sintió alguna vez inclinado por la profesión de marino de guerra?**

**R.—**No. Nunca me gustó ser marino de guerra. A pesar de haber pasado veinte años en guerras. Me gusta ir por libre.

**P.—¿Qué opina de la autoridad, de la disciplina?**

**R.—**Me parece muy bien siempre y cuando sea autoridad o disciplina eficaz y operativa, no inspirada en la simple arrogancia; es más, yo navego en un velero del que soy patrón, pero los tripulantes que llevo en él están sometidos a una disciplina que no pasa nada, y es que pienso que es algo fundamental; tanto en el mar como en la guerra, se impone la disciplina.

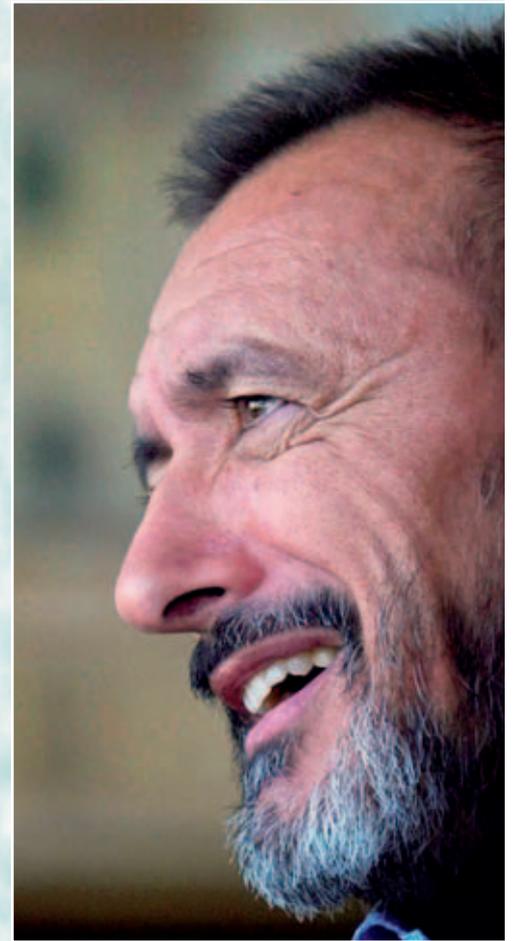
**P.—El 12 de junio de 2003 ingresó en la Real Academia Española leyendo el discurso «El habla de un bravo del siglo XVII». ¿Por qué escogió este tema y qué mensaje encerraba?**

**R.—**No pretendía enviar ningún mensaje. Cada académico escoge una materia sobre la cual elaborar su discurso de ingreso, y en mi caso me decidí por este tema porque la literatura del siglo XVII la conozco muy bien por razones diversas. En casa tengo 16.000 libros, de los que una buena parte son biblioteca naval del XVIII, una parte muy importante del siglo

XVII y sobre todo autores clásicos del XVI y XVII, así que creo conocer esta época muy bien, y me ha permitido profundizar en el lenguaje de germanías, de los pícaros y de los maleantes, y los he usado alguna vez en mis novelas; quizás por eso decidí basar mi discurso sobre todos estos temas que domino, aportando un análisis de la cuestión.

**P.—Ya que nos hemos metido en el tema de la RAE ¿Podría comentarnos su cometido dentro de la Academia?**

**R.—**La Academia es una gran desconocida. Es una factoría lingüística impresionante que permite aunar a veintidós academias de todo el mundo para que dos millones de lectores hispanohablantes estén coordinados, y conseguir así que un estudiante colombiano o un médico mexicano o un ingeniero andaluz o un abogado catalán puedan utilizar la misma lengua entre sí, y eso es muy importante. Allí hay un montón de filólogos y lingüistas trabajando para Internet. En cada mesa hay cientos de consultas que se reciben a diario, por lo que se ha visto la necesidad de elaborar *El Diccionario panhispánico de dudas*, una obra magnífica que ya está a la venta en las librerías. También está en elaboración *El Diccionario histórico*, un proyecto que llevará quince años. Toda esa factoría lingüística y multinacional está dirigida por el Consejo Asesor, constituido por los académicos, que se ocupan de que el español siga vivo y sea el mismo a lo largo de todo el Atlántico. Además de los lingüistas y filólogos, también están las personas que, como es mi caso, somos los que aportamos el lenguaje profesional y más cotidiano; es decir, el jurista aporta la terminología jurista; el lenguaje económico, el economista; el lenguaje de la historia, el historiador, el de la prensa el periodista; el lenguaje novelístico, el escritor; el científico..., etc. Digamos que cada uno de nosotros nos ocupamos de un sector del habla española; entonces en este Consejo Asesor a mí me tocaría parte del lenguaje marinero y, en general, de germanías, el de esgrima y de equitación; pero esto no quiere decir que sea yo el que más sabe de estos temas, sino el que coordina las partes que me encarga la Academia y, además de eso, nosotros —digamos los especialistas en deter-



minados sectores lingüísticos, que estamos en la realidad de la calle—, aportamos todo aquello que recogemos en nuestra vida cotidiana. Aquí se discute sobre ello y luego será el sabio, el filólogo, el estudioso, el técnico en definitiva quien lo analice y decida. Pero todo se aprovecha, hasta los folletos que se reparten por la calle.

Una disimulada mirada al reloj por parte de nuestro interlocutor nos avisa de que el tiempo se nos ha terminado. Le agradecemos de veras la atención prestada y el tiempo que ha dedicado a nuestro BIP, no sin antes darle la enhorabuena por el galardón cosechado por la RAE, *Premio a los Valores Humanos*, concedido por el grupo de comunicación VOCENTO, a cuya ceremonia de entrega debía acudir con su presidente, Víctor García de la Concha, una vez finalizada nuestra entrevista.

**C. Jáuregui**

# PUERTAS ABIERTAS

## EL PODER NAVAL DEL SIGLO XVIII Y TRAFALGAR EN EL FONDO BIBLIOGRÁFICO DEL MUSEO NAVAL

LA Biblioteca del Museo Naval custodia el legado y la herencia marítima española, pudiendo decir que si la parte expositiva del Museo, en cuanto a sus colecciones, es de una gran «riqueza», no lo es menos la reservada a investigadores y lectores en sus fondos bibliográficos.

Es por ello por lo que, en la conmemoración del bicentenario de la *Batalla de Trafalgar*, y dado que la documentación es imprescindible en toda actividad museística, dedicamos este espacio para realizar un acercamiento al *fondo bibliográfico del Museo Naval* que se encuentra relacionado con el momento histórico en que se desarrolló dicha batalla.

La lectura y el análisis del *fondo perteneciente al siglo XVIII* nos permite obtener un gran conocimiento sobre la construcción naval en madera y los navíos de línea empleados en la guerra y el comercio, así como las claves de la navegación, la historia del poderío naval...; pero, sobre todo, nos permite adentrarnos en la memoria histórica de marinos y almirantes ilustres que exploraron océanos desconocidos y protagonizaron episodios y batallas decisivas.

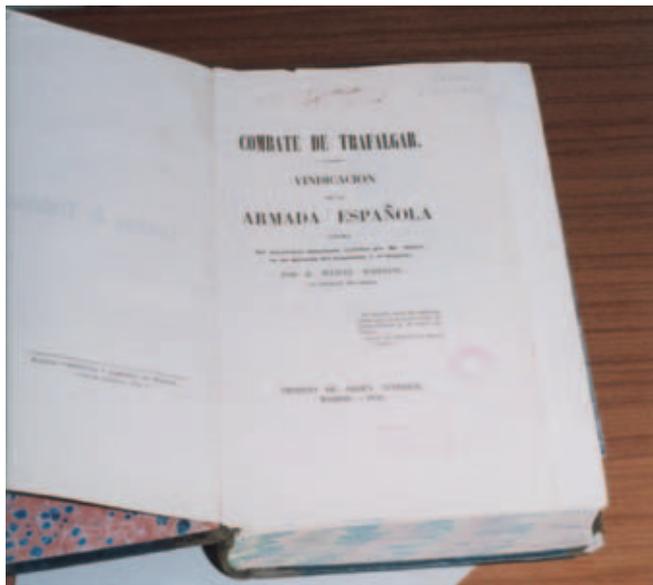
*Trafalgar* fue un eslabón más de una cadena de fracasos marítimos, y el testimonio de la extrema sensibilidad con la



José Mor de Fuentes. *El combate naval del 21 de octubre*. Madrid, por Cano, 1805. BMN-516

que se asumió la derrota fue la estela literaria inmediata que generó.

Se puede citar la *Oda derrota gloriosa*, de Juan Mor de Fuentes (1805), compuesta inmediatamente después de la batalla. Un ejemplar de la misma se encuentra en la Biblioteca del Museo Naval, junto con otras obras, como la escrita por Miguel Marliani (1850), en la que se reprendió al francés Thiers por haber tildado a los españoles de incapaces y cobardes; o la de José Ferrer de Couto, editada en 1851 bajo el título *Historia del combate naval de Trafalgar: precedida de la del renacimiento de la Marina española durante el siglo XVIII*.



Manuel Marliani: *Combate de Trafalgar: vindicación de la Armada española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su « historia del Consulado y el Imperio»*.

Madrid. Imprenta y librería de Matute, 1850. BMN-6829

### El poder naval en el siglo XVIII

A lo largo del siglo XVIII se desarrolla un gran esfuerzo para incorporar a España al ritmo general del Occidente europeo.

#### En el siglo XVIII España:

- Renovó su Armada
- Capacitó a sus marinos
- Fomentó la industria naval

Dentro de los planes de la dinastía borbónica para la reorganización de la Armada, se forma un Cuerpo de Oficiales permanente y debidamente adiestrado. Para ello se crea en Cádiz, en 1717, la Academia de Guardia Marinas, cuyo primer director, fue Francisco de Orbe al que sucedería Pedro Manuel Cedillo.

A mediados de siglo los planes de estudio se reorientaron, pudiéndose citar *Compendio de navegación*, de Jorge Juan, que, en 1754 fue nombrado capitán de la Compañía de Guardias Marinas y redactó dicha obra para su uso docente en la Academia.

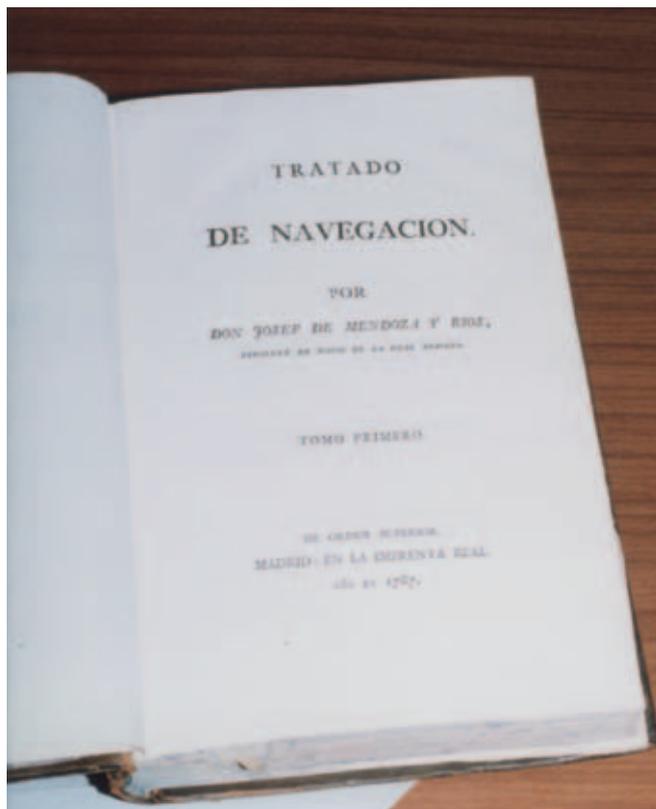
A partir de los años ochenta surgió una nueva generación de manuales y un conjunto de publicaciones como *Tratado*

## OBRAS DE CEDILLO EN EL MUSEO NAVAL

- *Compendio del arte de la navegación*. Sevilla, s.n., 1730;
- *Trigonometría aplicada a la navegación*. Sevilla, Lucas Martín Hermosilla, 1718;
- *Tratado de Cosmografía y Náutica*. Cádiz, Imprenta Real de Marina y Casa de Contratación de Don Miguel Gómez Guiraun, 1745. (Esta última obra está dedicada al marqués de la Ensenada).

de navegación, de Mendoza y Ríos (1787), en el que se defendía el papel de la astronomía en la navegación a la vez que se recogían nuevos métodos de determinación de la longitud por los cronómetros y distancias lunares.

Antes de continuar, parece conveniente recordar que en este marco histórico de creación de centros educativos y científicos para la formación de oficiales surge, precisamente, la idea de la creación del Museo Naval por parte de Valdés, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina e Indias desde 1787 hasta 1795, idea que cuajó en 1792. De esta forma, el capitán de navío Mendoza y Ríos fue comisionado a varios países europeos para adquirir material (libros, instrumentos náuticos) para dicho proyecto museístico, pero diferentes acontecimientos políticos y militares imposibilitaron su desarrollo en ese momento



José de Mendoza y Ríos: *Tratado de navegación*. Madrid, en la Imprenta Real, 1787. BMN-607-608

En el *fondo bibliográfico* del Museo Naval se cuenta con un buen número de obras de este marino. Son de destacar:

— *Memoria sobre algunos métodos nuevos de calcular la longitud por las distancias lunares*. Madrid, en la Imprenta Real, 1795,

así como las *Tablas náuticas*, editadas en diferentes fechas a lo largo del siglo XIX y

— *Traducción de la explicación, problemas y exemplos de la segunda edición de las tablas náuticas de don José de Mendoza y Ríos, impresa en Londres en 1809, que incluye todo lo que tiene la primera publicada en 1805 que falta en ésta, para que pueda servir igualmente para una y para otra: con una memoria original sobre la práctica de las observaciones en la mar, y sobre varios problemas interesantes del pilotage astronómico por Don Antonio Martínez y Tocón, alferrez de navío de la Real Armada*.

San Fernando, en la Imprenta de la Real Compañía de Guardias Marinas, 1815.

Pero el Museo Naval cuenta no sólo con obras de gran importancia para *la formación académica y práctica de los marinos* del XVIII, sino que, en su fondo, se encuentran grandes *tratados de construcción naval*, así como una extraordinaria colección de *libros de Viajes del s. XVIII*.

Al marqués de la Ensenada, promotor del Observatorio Astronómico de Cádiz y al que se deben los primeros intentos de una relación cartográfica de España, le sucedió como ministro de Marina D. Julián de Arriaga, en 1754, nombrado también secretario de Estado del Despacho Universal de Indias, quien dictó las primeras ordenanzas de arsenales.

Ratificado Arriaga en su cargo por el rey Carlos III, y contando con la labor de Jorge Juan, durante los 22 años de su gobierno se realizó una vertiginosa política de *construcción Naval*, fabricándose los mayores navíos del mundo con los que se desarrolló el gran despliegue comercial y cultural de apoyo a las expediciones científicas españolas en ultramar.

Hay que significar que los trabajos de Jorge Juan —quién, en 1748, fue comisionado a Inglaterra para estudiar su sistema de construcción naval y que, por orden del marqués de la Ensenada, dirigió la construcción de los arsenales de Ferrol y Cartagena— se encuentran en la Biblioteca del Museo Naval.

## OBRAS DE JORGE JUAN

- *Compendio de navegación* (1757), escrito para la Compañía de Guardias Marinas;
- *Examen Marítimo* (1771). Texto fundamental para la construcción naval en el XVIII;
- *Relación histórica del viaje a la América meridional* (1748). Realizado junto con Ulloa;
- *Observaciones astronómicas y físicas hechas en los Reinos del Perú* (1748);
- *Noticias secretas de América* (1826).

En el período de 1735 a 1800 el gobierno español patrocinó unas 60 *expediciones, comisiones o viajes científicos* a América y Filipinas.

Los viajes fueron técnicamente posibles por los avances en la tecnología de la construcción naval y en la náutica.

Fue durante la permanencia de Valdés al frente de la Secretaría de Marina (1783-1796) cuando se planearon y llevaron a cabo las *grandes expediciones científicas ilustradas* de la Marina española, con la activa colaboración de Mazarredo, que redactó las *Ordenanzas de la Armada*, publicadas en 1793, y escribió notables *tratados de táctica, navegación y señales*.

Además, hay que destacar que Valdés, heredero de la obra de Patiño y Ensenada, realizó una extraordinaria labor legislativa y de fomento de la *construcción naval*.

En la segunda mitad del siglo, el gran desarrollo de las ciencias en España es, en gran parte, consecuencia de la actividad de brillantes oficiales de los Cuerpos de Ingenieros Militares y de Guardiamarinas.

La construcción de navíos en España durante este siglo comenzó con las explicaciones y planos de Gaztañeta; pero la ingeniería naval mejoró en gran medida con el método de Romero y Fernández de Landa, quien redactó *Reglamento de maderas necesarias para la fábrica de los baxeles del Rey*, impreso en 1784 y que fue adoptado por la Armada. El mismo año recibió el encargo de construir un navío de 74 cañones que fuese muy manejable, y así, proyectó el *San Ildefonso*. Obra suya serían también el *Santa Ana* y el *Montañés*; todos ellos formarían parte de la escuadra que combatió en Trafalgar.

Pero la muerte de Carlos III (14 de diciembre de 1788) y el inicio de la Revolución francesa (1789) iban a trastocar el equilibrio europeo forjado a través de todo el siglo XVIII; además, a partir de 1788 Gran Bretaña salió del aislamiento internacional al que había sido sometida durante los anteriores 20 años.

El legado que Carlos III dejó a su sucesor, Carlos IV, fue extraordinario; éste, cumpliendo la voluntad de su padre, mantuvo a Floridablanca al frente de la Secretaría de Estado y del Despacho, hasta que en 1793 pasa las riendas del gobierno a Godoy.

Su reinado estuvo plagado de conflictos de una gran intensidad política.

En política exterior, su reinado estuvo marcado por el estallido de la Revolución francesa. Godoy no tuvo escrúpulos en llegar a un acuerdo de paz con los revolucionarios, y Carlos IV se vio forzado a firmar la paz de Basilea, en 1794, y a establecer una alianza con la República Francesa, a pesar de su rechazo manifiesto hacia ese sistema de gobierno. Desde ese momento Godoy fue preso de la política francesa, que puso cerco a la Corona de España.

Esta época fue pródiga en *batallas y combates*; como el combate de San Vicente, entre la fuerza naval española y británica así como el de Santa Cruz de Tenerife, ambos en 1797, año en el que los británicos tomaron las islas de Trinidad y Menorca. Por otro lado, la escuadra española, al mando de Mazarredo, quedó bloqueada en Cádiz (1798-1799) y después en Brest, bajo el mando de Gravina (1799-1802), mientras una tentativa británica en Ferrol era rechazada (1800). La paz se firmó en Amiens (1802); por ella Gran Bretaña devolvía Menorca, pero España perdía la isla de Trinidad.

La actitud hostil británica, a causa del convenio de neutralidad firmado con Napoleón, provocó una nueva guerra iniciada tras el ataque que, en plena paz, sufrió una formación de cuatro fragatas al mando de Bustamante (1804). La guerra contra Inglaterra (1804-1808) y Finisterre (1805) forman parte del ciclo de acciones navales que culminaron en la gran *Batalla de Trafalgar*.

El 21 de octubre de 1805 se produjo la gran derrota de la Real Armada frente al cabo de Trafalgar.

La batalla no sólo privó a España de algunos de sus navíos, sino que ocasionó la pérdida de una generación de *grandes marinos*: Gravina, Alcalá Galiano y Churruca perecieron en ella, mientras que Escaño, Alava, Valdés fueron heridos de gravedad.

GRAVINA: declarada la guerra a Gran Bretaña, se hizo cargo de la escuadra de Cádiz en febrero de 1805 e hizo la campaña de Martinica, Finisterre y Trafalgar.

Manuel de Cos escribió la *Oración fúnebre en las exequias celebradas el día 21 de noviembre de 1805 en la ciudad de Cádiz por D. Federico Gravina*.

Cádiz, impreso en la Casa de la Misericordia de dicha ciudad, 1805.

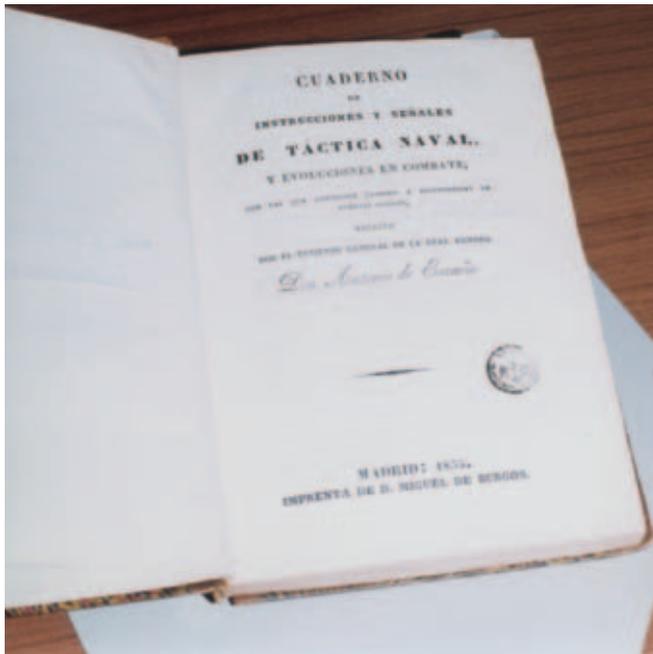
CHURRUCO: representa a la generación de marinos y científicos de la época. A él se ha dedicado una exposición temporal en el Museo Naval entre los meses de junio y noviembre de 2005, y en ella se han podido contemplar las siguientes salidas de su pluma:

- *Método geométrico para determinar todas las inflexiones de la quilla de un buque quebrantado, igualmente que la cantidad de su arrufo, en caso de que la hubiese*. Brest, 1802;
- *Instrucción sobre punterías para el uso de los baxeles del Rey*. Madrid, 1805,

así como el *Elogio histórico del Brigadier de la Real Armada Don Cosme Damián de Churruca y Elorza: que murió en el combate de Trafalgar en 21 de octubre de 1805*. Madrid, por Repullés, 1806, y que se cree fue escrito por su hermano Julián.

Cuenta también el fondo del Museo con el *Elogio de Don Francisco Alsedo y Bustamante* (fallecido en la batalla) publicado en Valladolid por Viuda e Hijos de Santander, en 1806.

Asimismo, de Antonio de Escaño, mayor general de la escuadra de Gravina, que fue herido de gravedad en la batalla de Trafalgar, el Museo Naval cuenta con el *Elogio histórico del excelentísimo señor don Antonio de Escaño escrito por Francisco de Paula Quadrado*. Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1852.



Escaño, Antonio de: *Cuaderno de instrucciones y señales de táctica naval, y evoluciones en combate*. Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1835. BMN-1783

#### OBRAS DE ESCAÑO EN EL FONDO BIBLIOGRÁFICO DEL MUSEO

- *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la Marina Militar de España, publicadas por su ayudante en el Almirantazgo Manuel del Castillo y Castro. Cádiz: Imprenta Gaditana de Esteban Picardo, 1820.*

Meditando sobre las maniobras realizadas por Nelson realizó:

- *Cuaderno de instrucciones y señales de táctica naval, y evoluciones en combate. Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1835.*

*Estableciendo, en cierto modo, un nuevo sistema de formaciones, evoluciones y movimientos; aunque el teniente general y ministro de Marina Grandallana había ya dictado en su Ordenanza Naval de 1802, algunos preceptos sobre movimientos en combate que tienen íntima relación con este nuevo sistema.*

*El Museo Naval posee un ejemplar de dicha ordenanza.*

En el Museo Naval se cuenta con la clásica y fundamental obra, escrita por Pavía (1873), *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, para consulta y lectura de investigadores y lectores.

Finalmente, hay que decir que han sido muchas las obras escritas sobre *Trafalgar*, desde Mor de Fuentes hasta la actualidad, unas siguiendo la línea marcada por Galdós y otras en el más puro estilo de la investigación histórica; obras dedicadas no sólo al análisis y estudio de la batalla sino también a la *historia marítima y el poder naval* que la antecedieron, así como a la *crisis del XIX español*.

Pero el *bicentenario* ha desatado la memoria histórica con varios libros que tienen a *Trafalgar* como eje y que, también, forman parte de nuestro *fondo bibliográfico* más actual; así, es de destacar la evocación de esta *batalla* realizada, en el año 2004, por historiadores como Guimerá, Cayuela y Pozuelo.

Agustín Rodríguez, profesor de Historia en la Universidad San Pablo-CEU, escribe la obra *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, editada en 2005. En ella subraya las cualidades de los marinos españoles en la batalla, tesis que ha sido, a partir de los escarnios que escribió Thiers contra la Armada española, una constante, desde Marliani a los actuales historiadores de *Trafalgar*.

En este mismo año, el CA. José I. González-Aller, gran conocedor de las colecciones del Museo Naval, ha escrito la obra *La campaña de Trafalgar 1804-1805: corpus documental conservado en los archivos españoles*, editada por el Ministerio de Defensa, mientras que Hugo O'Donnell, académico de la Historia y una de las grandes autoridades en Historia Naval, en su libro *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, focaliza su atención sobre el conflicto bélico desde finales del siglo XVIII y se interesa por la gesta de la batalla.

*Aunque la Armada podía haberse repuesto de las pérdidas sufridas en Trafalgar y aún poseía una fuerza respetable, las circunstancias posteriores de falta de política nacional y la desmoralización reinante en las postrimerías del reinado de Carlos I, hicieron imposible el resurgimiento.*

*TRAFALGAR significó el fin de España como potencia marítima, lugar que había ocupado desde el siglo XVI.*

**Carmen Torres López**  
Jefa de Sección del Museo Naval

# NOTICIARIO

## SEMINARIO EUROPEO PARA OFICIALES (ESYO 2005) EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Del 24 al 28 de octubre tuvo lugar en la Escuela Naval Militar dicho seminario, al que acudieron como invitados dos oficiales de cada una de las Marinas de Alemania, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Suecia y Turquía.

El propósito de este seminario fue mejorar el conocimiento mutuo entre los jóvenes oficiales de las Marinas europeas y poner en común los avances en materia de liderazgo y dirección de recursos humanos.

El programa del evento recogía diversas conferencias, coloquios y visitas profesionales. La agenda cultural incluyó visitas a las ciudades de Pontevedra y Santiago. Fueron recibidos por el Sr. Alcalde del Ilustrísimo Ayuntamiento de Marín.

La clausura del seminario tuvo lugar el día 28 de octubre y fue presidida por el Excmo. Sr. CA. D. Santiago Bolívar Piñero. Al finalizar se ofreció un vino de despedida en el Casino de Alumnos Almirante Bonifaz.

(ORP -ENM)



## CLAUSURA DEL XVII CURSO DE CAPACITACIÓN PARA EL ASCENSO A SUBOFICIAL MAYOR DEL CUERPO DE ESPECIALISTAS DE LA ARMADA

El pasado día 28 de octubre tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales de la Armada el acto de clausura del XVII Curso de Capacitación para el Ascenso a Suboficial Mayor, compuesto por los 30 concurrentes del empleo de subteniente que habían iniciado la segunda fase del mismo el día 19 del pasado mes de Septiembre.

El citado acto académico estuvo presidido por el Ilmo. Sr. CN. don Enrique González Écija, comandante-director de la Escuela de Suboficiales. Asimismo, se encontraban presentes el suboficial mayor de la Armada don Marcelino Fontes Mosquera, el suboficial mayor de la Dirección de Enseñanza Naval, don Pablo Fernández Pérez, así como el suboficial mayor de la unidad, diversos profesores del curso y familiares de los alumnos.

A las 13.15 horas, en el Salón de Actos de la escuela, dio comienzo la clausura del curso del epígrafe con la última clase magistral a cargo del CF. Subdirector y jefe de Estudios, en la comenzó destacando el papel primordial que el Suboficial Mayor tiene en la Armada. Continuó citando algunos párrafos del documento «Líneas generales de la Armada», sancionado por el AJEMA, en los que se destacaban los valores de *motivación*, *mentalización* y *liderazgo*, necesarios en los cuadros de mando. Finalizó exponiendo la difícil misión que ahora comienzan de apoyo al mando en cuestiones de personal, gobierno, vida, seguridad..., aspectos que afectan al régimen de personal en las categorías de suboficial y de tropa y marinería.

Seguidamente se procedió a la entrega de diplomas a los subtenientes del citado curso por el comandante-director, jefe de Estudios y suboficiales mayores de la Armada, de la DIENA y de la unidad.



A continuación, antes de dar por clausurado el curso, el Sr. CN. Comandante-Director dirigió unas palabras a los componentes del curso para expresarles su enhorabuena por la superación del mismo, lo que les capacita para el desempeño de los cometidos de su futuro empleo, y su reconocimiento por los muchos años de dedicación y entrega al servicio, sin dejar en el olvido la admiración que merecen las esposas de los mismos por haber sobrellevado pacientemente, durante tantos años, las ausencias y demás inconvenientes motivados por la dedicación de sus maridos al servicio de la Armada, finalizando con estas palabras: «A



*todos les exhorto a mantener la misma ilusión, espíritu de sacrificio y entrega que han demostrado a lo largo de su carrera, ante el nuevo reto que se les presenta, en el caso de su posible ascenso al empleo de Suboficial Mayor».*

Concluyó el acto con la tradicional fotografía de recuerdo en la escalinata del atrio del Panteón de Marinos Ilustres, y la degustación de una copa de vino español en la cafetería de alumnos, copa que transcurrió en un ambiente distendido y coloquial, intercambiándose opiniones entre los alumnos, familiares y profesores asistentes.

(ORP-ESUBO)

**VISITA A LA ESCUELA DE ESPECIALISTAS DE LA E.N. DE LA GRAÑA DE LA ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE LA ARMADA «LEPANTO»**

El pasado día 27 de octubre, una representación compuesta por 28 miembros de la Asociación de Veteranos de la Armada «Lepanto», con sede en Avilés, realizó una visita a la ESENGRA.

Tras el recorrido por las instalaciones se celebró una comida de confraternización en la que el comandante-director CN. Carlos Galindo Jiménez, agradeció al presidente de la asociación, D. Rafael García García, el trato dispensado a las goletas escuela *Sisargas* y *Graciosa* durante la escala realizada en Avilés el pasado mes de junio, dentro del programa de visitas que realizaron los alumnos de la ESENGRA en el viaje de instrucción de fin de curso.

La citada asociación está compuesta en su totalidad por antiguos marineros que efectuaron el servicio militar en dependencias de Marina en Ferrol, y pretende potenciar las relaciones entre la sociedad civil y militar bajo el lema común de un sentido del deber y del amor a España.

**BIP**

**ACTO DE JURAMENTO A LA BANDERA DE LOS COMPONENTES DE LA VI PROMOCIÓN DE ASPIRANTES A RESERVISTAS VOLUNTARIOS DE LA CATEGORÍA DE SUBOFICIAL DE LOS CUERPOS DE INFANTERÍA DE MARINA Y ESPECIALISTAS DE LA ARMADA**

El pasado día 28 de octubre tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales de la Armada el acto de juramento a la bandera de los 38 componentes de la VI Promoción de Aspirantes a Reservistas Voluntarios de la categoría de suboficial de los Cuerpos de Infantería de Marina y Especialistas de la Armada, finalizando así el período de formación, que comenzó el pasado día 17 de octubre.

El citado acto militar estuvo presidido, en el interior del Panteón de Marinos Ilustres, por el Ilmo. Sr. CN. don Enrique González Écija, comandante-director de la Escuela de Suboficiales. Asimismo, se encontraban presentes el suboficial mayor de la Armada don Marcelino Fontes Mosquera, el suboficial mayor de la Dirección de Enseñanza Naval, don Pablo Fernández Pérez, así como el suboficial mayor de la unidad, diversos profesores de la escuela y familiares de los alumnos.



A las 12.30 horas tuvo lugar la incorporación de la Bandera con los honores de ordenanza, dando a continuación comienzo la ceremonia con la lectura, por parte del comandante-director, de la fórmula reglamentaria de toma de juramento o promesa de defender a España, refrendado a continuación por el padre capellán de la escuela.

A continuación, los aspirantes a reservistas voluntarios desfilaron de a uno para besar la Bandera, refrendando así el juramento o promesa que acaban de hacer.

Acto seguido volvieron a desfilar, esta vez bajo la Bandera, como símbolo de que la patria los acepta y acoge en su seno como hijos suyos.

Una vez finalizado, se retiró la Bandera con los honores reglamentarios, comenzando a continuación el acto de homenaje a los que dieron su vida por España, durante el que se interpretó *La muerte no es el final*.

El CN. don Enrique González Écija, comandante-director, comenzó acto seguido su alocución felicitando a los nuevos reservistas por haber culminado su íntimo deseo de adquirir el compromiso de servicio a la defensa de España. A continuación hizo alusión a los orígenes de nuestra Bandera resaltando los 162 años que lleva como símbolo de la patria y los 220 que han pasado desde que fue izada por primera vez en los buques de nuestra Armada.

Prosiguió su alocución dirigiéndose a los nuevos reservistas con frases como «*Ganar la confianza de vuestros Mandos, compañeros y subordinados será vuestra primera labor y para ello sólo tendréis que mostrar los valores y principios que os han traído aquí*», «*permitidme recordaros que la disciplina, la lealtad, la subordinación y el espíritu de sacrificio son los pilares fundamentales sobre los que se sustentan las Fuerzas Armadas*», «*que el ejercicio del mando se realiza a través del convencimiento, del ejemplo, del respeto y la confianza mutua con el subordinado*», finalizando con sendos vivas a España y al Rey.

A continuación fue interpretado el himno de la Armada, dando por finalizado el acto.

Concluyó la jornada con la tradicional fotografía de recuerdo en la escalinata del atrio del Panteón de Marinos Ilustres, y la degustación de una copa de vino español en la cafetería de alumnos, copa que transcurrió en un ambiente distendido y coloquial, intercambiándose opiniones entre los alumnos, familiares y profesores asistentes.

(ORP-ESUBO)



## PARTE PARA HAITÍ LA CUARTA ROTACIÓN DE LA FUERZA EXPEDICIONARIA DE INFANTERÍA DE MARINA

### Afrontó la ejecución de sus cometidos durante el periodo de elecciones en el país caribeño

El pasado día 31 de octubre el almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza Soto, presidió el acto oficial de despedida del contingente de la Cuarta Rotación de la Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina en Haití (FIMEX-H IV), al mando del coronel Andrés Gacio Paineira, en el Tercio de Armada de San Fernando (Cádiz).

La FIMEX-H IV partió desde el aeropuerto de La Parra, en Jerez de la Frontera, para relevar a la FIMEX-H III, desplegada en el país caribeño desde mediados del pasado mes de julio. Según el calendario previsto, el traslado a Haití tuvo lugar, vía aérea, en dos rotaciones.

Esta fuerza, con un total de 200 efectivos del Tercio de Armada, está compuesta en su gran mayoría por personal del Grupo de Artillería de Desembarco (GAD), del que se forma la totalidad de la Plana Mayor y parte de la Compañía Mecanizada, y también por la 5.ª Compañía de Fusiles del Segundo Batallón de Desembarco (BD II), de la que se obtiene el grueso de la Compañía Mecanizada. Además, en esta rotación se integra personal procedente de otras unidades del TEAR, en especial del Grupo de Apoyo de Servicios de Combate, que forma la Unidad de Apoyo Logístico (UAL).

La FIMEX-H IV tiene previsto un periodo de despliegue de, aproximadamente, cuatro meses en la zona de operaciones, con base en la ciudad haitiana de Fort Liberté.

La Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina forma parte de la Misión de Estabilización de Naciones Unidas en Haití, a la que se le encomendó la zona de la región noroeste de la nación, con un cometido principal de contribuir a mantener un entorno seguro y estable que permita el desarrollo del país y la provisión de ayuda humanitaria.

La misión adquirió especial relevancia ya que el periodo de estancia de la FIMEX-H IV coincidió con las primeras elecciones en Haití desde el establecimiento de la MINSUTAH.

(ORP-ARMADA)



## LA ESCUELA NAVAL MILITAR RECIBE A 85 CADETES DE LOS CUERPOS COMUNES DE LA DEFENSA

### Pasaron un mes integrados en el régimen del centro castrense recibiendo formación de carácter naval

El martes 1 de noviembre 85 aspirantes de las Escalas Superior y de Oficiales y Militares de Complemento de los Cuerpos Comunes de la Defensa se incorporaron a la Escuela Naval Militar para completar su formación militar según el plan de estudios vigente.

De los 85 cadetes, 47 hombres y 38 mujeres, 9 pertenecen al Cuerpo de Intervención, 61 al Cuerpo de Sanidad, 13 al Cuerpo Jurídico y 2 al Cuerpo de Músicas Militares. Todos ellos ingresaron el pasado 1 de septiembre en la Academia General Militar de Zaragoza, donde juraron bandera el 29 de octubre. Tras su estancia en Marín, se incorporarían a la Academia General del Aire, de San Javier (Murcia) y, posteriormente, ultimarán su formación específica en las Escuelas de la Defensa, en Madrid. Está previsto que, una vez finalizado su periodo de prácticas, reciban su despacho de oficial en la Academia General del Aire el próximo mes de julio.

En la Escuela Naval permanecieron hasta finales del mes de noviembre y, como en años anteriores, se integraron plenamente en el régimen de alumnos, recibiendo las clases específicas de este Ejército como, Cultura Naval, Organización de la Armada e Instrucción Marinera, entre otras. (ORP-ENM)

## PRIMERA VISITA OFICIAL DEL MINISTRO DE DEFENSA A LA ESCUELA NAVAL MILITAR

El ministro de Defensa, José Bono, acompañado por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, visitó oficialmente el lunes día 7 de noviembre la Escuela Naval Militar.

La visita comenzó a las 12.45 horas, siendo recibido con los honores de ordenanza. Después de pasar revista al Batallón de Alumnos, visitó las instalaciones, mantuvo un encuentro con los alumnos, y almorzó con éstos y con los oficiales de esta Escuela.

Por la tarde, a las 20.00 horas, el ministro dió una conferencia abierta al público en la Facultad de Ciencias Sociales de Pontevedra, titulada «Retos para la Defensa Nacional en el siglo XXI», con la que se inauguró el ciclo de conferencias del presente curso académico 2005-2006 de la Cátedra Almirante Álvarez Osorio. (ORP-ENM)

## EXPEDICIÓN CARNET JOVEN EURO < 26

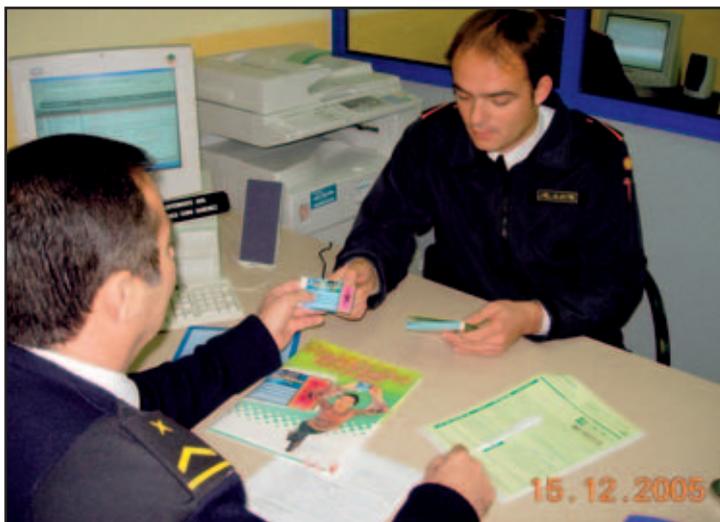
La Sección de Apoyo al Reclutamiento en Rota está reconocida oficialmente como Centro de Información Juvenil de Andalucía con el número CA-468 desde el día 04.11.02, y desde el día 20.02.04 se halla facultada para expedir el Carnet Joven Euro < 26 en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Los requisitos/documentación para poder solicitar el carnet son los siguientes:

- tener una edad comprendida entre los 14 y 25 años —ambos inclusive—;
- ser andaluz o residir en la Comunidad Autónoma de Andalucía;
- ingresar la cantidad de 6 € en una entidad bancaria, abono tasa Junta Andalucía;
- cumplimentar un cuestionario de solicitud;
- entregar una fotocopia del DNI.

Los jóvenes no nacidos en Andalucía deberán acreditar que son residentes aportando fotocopia de alguno de los siguientes documentos: certificado de empadronamiento en una localidad Andaluza, matrícula en un centro de enseñanza de la comunidad autónoma, carnet de estudiante de alguna de las universidades andaluzas, contrato de trabajo con una empresa radicada en Andalucía (militares, certificado de estar destinado en un BUI de la Base Naval de Rota, expedido por el jefe del detall), contrato de alquiler de una vivienda situada en alguna localidad andaluza.

El personal militar/civil y los familiares de las unidades ubicadas en la Base Naval de Rota interesados en obtener el carnet deberán personarse en la Sección de Apoyo al Reclutamiento en Rota, donde se les facilitará el cuestionario y el impreso de ingreso. Una vez efectuado el ingreso, y entregando, en la Sección antes mencionada los documentos reseñados en el párrafo anterior, se procederá a expedir y hacer entrega del correspondiente carnet, cuya fecha de caducidad coincidirá con el día en el que el titular cumpla 26 años de edad.

El carnet permite obtener importantes descuentos en los establecimientos adheridos al programa,



en España y 39 países de Europa. En Andalucía existen más de 3.000 comercios/empresas en los que se puede utilizar, entre otros cabe destacar:

- comidas/alojamientos, entre el 10 y el 25%;
- compras, entre 5 y 10% pudiendo llegar hasta un 50% en algunas ofertas;
- albergues juveniles, 10%;
- alquiler vehículos, hasta 30%;
- museos, 50%;
- educación, entre el 10 y el 25%;
- talleres vehículos, entre el 10 y el 20%.

(ORP-ROTA)

## RELEVO EN LA JEFATURA DEL ESTADO MAYOR DE LA FLOTA

### El contralmirante Tortosa ha sido comandante de tres buques y jefe del Gabinete del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada

El almirante de la Flota, Ángel M. Tello Valero, presidió la ceremonia de toma de posesión del nuevo jefe del Estado Mayor de la Flota, el contralmirante Carlos L. Tortosa Saavedra. El acto se ha celebrado en las instalaciones del Cuartel General de la Flota (Base Naval de Rota, Cádiz).

El contralmirante Tortosa Saavedra ingresó en la Armada en 1970. A lo largo de su carrera, ha sido tres veces comandante de un buque de la Armada: del patrullero *Villaamil*, de la corbeta *Descubierta* y de la fragata *Reina Sofía*. Ha sido también profesor en la Escuela Naval Militar y ha estado destinado en el Estado Mayor de la Armada y en el Estado Mayor Conjunto de la Defensa. Tras su estancia durante dos años al frente del Gabinete del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, fue ascendido a su actual empleo de contralmirante y nombrado jefe del Órgano de Apoyo a Jefatura, en la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada en Madrid.

El contralmirante Carlos L. Tortosa Saavedra nació en Murcia en 1951, está casado y tiene tres hijos.

Ha relevado en su nuevo destino al contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller.

(ORP-Rota)



## EL BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO, GANADOR DEL TROFEO BOSTON TEAPOT 2005

### Esta es la séptima vez que el *Juan Sebastián* gana el trofeo

El buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* logra por séptima vez el trofeo *Boston Teapot*. El acto de entrega tuvo lugar el pasado día 19 de noviembre, a las 11.00, en el Centro de Congresos de La Coruña durante la conferencia anual de la *Sail Training Internacional*, que tenía lugar esos días en la ciudad.

La *Boston Teapot* fue recogida por el capitán de navío Luis Cayetano y Garrido y el teniente de navío Federico Baeza, comandante y oficial de derrota del bergantín goleta, respectivamente.

La famosa tetera es el galardón que otorga la *Sail Training Internacional* anualmente al buque que consigue navegar a vela el mayor número de millas en 124 horas. La navegación premiada tuvo lugar en el tránsito de Recife (Brasil) a Santo Domingo (República Dominicana), durante el LXXVI Crucero de Instrucción del buque. Esta es la séptima vez que el *Juan Sebastián de Elcano* gana el trofeo, por el que compite anualmente con el resto de los buques escuela del mundo y grandes veleros de la clase A, y que consiguió por primera vez en 1974.

El trofeo recuerda la tetera fabricada en 1776 por Paul Revere, orfebre de Boston y líder de la independencia de los Estados Unidos.

(ORP-ARMADA)



## LA FRAGATA *REINA SOFÍA* RESCATA A 31 OCUPANTES DE UNA PATERA EN EL GOLFO DE CÁDIZ

En el dispositivo participó el patrullero de altura *Cazadora*

La fragata *Reina Sofía* rescató el 21 de noviembre pasado, hacia las 20.00 horas y a unas 50 millas náuticas al suroeste de Cádiz, a los 31 ocupantes de una patera que estaba siendo buscada desde el mediodía de ayer por un dispositivo en el que participaba el patrullero de altura de la Armada *Cazadora*.

La patera fue localizada a media tarde por el buque mercante *Grande Mediterráneo*, que alertó a Tarifa Tráfico, el cual a su vez solicitó el concurso de la fragata *Reina Sofía*. El buque de la Armada se encontraba en la mar realizando ejercicios de adiestramiento antisubmarino.

Tras recibir el aviso, la fragata se dirigió de inmediato a la zona del avistamiento, donde ya se encontraba un helicóptero del servicio *Helimer Andalucía*. La embarcación tipo *zodiac* se encontraba a la deriva, por lo que se procedió a la operación de salvamento de los naufragos, alguno de los cuales presentaba síntomas de hipotermia que requirieron tratamiento en la enfermería del buque.

Posteriormente, la fragata *Reina Sofía* se dirigió al puerto de Cádiz, al que llegó sobre las 02.00 horas y donde desembarcó a los 31 ocupantes de la patera, todos ellos varones jóvenes de origen magrebí, que manifestaron llevar cinco días en la mar.

La *Reina Sofía* fue construida por la Empresa Nacional Bazán en sus instalaciones de Ferrol y entregada a la Armada el 30 de octubre de 1990. Su comandante es actualmente el capitán de fragata Jorge Manso Revilla.



(ORP-ARMADA)

## EL DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL MARROQUÍ VISITA LA ENM

El comandante-director de la Escuela Naval de Marruecos, capitán de navío Azelarab Touzani, visitó durante tres días la Escuela Naval Militar de Marín

El director marroquí devuelve así la visita del director español a Casablanca, donde pudo ver las instalaciones en que se forman los alumnos de la Armada de Marruecos.

Estos encuentros forman parte de los programas de intercambio establecidos entre países amigos y aliados. La finalidad es reforzar los vínculos de amistad y cooperación entre las escuelas navales militares.

Los directores recorrieron las principales instalaciones del centro y asistieron a una conferencia explicativa sobre la Escuela Naval y la formación de los alumnos por el claustro de docentes. Aprovecharon la oportunidad para realizar visitas de carácter cultural a las zonas monumentales de Pontevedra y Santiago de Compostela.

(ORP-ENM)



## JURA DE BANDERA EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

El sábado 26 de noviembre la Escuela Naval Militar acogió el acto de jura de bandera de 10 aspirantes a militar de carrera de los Cuerpos de Intendencia e Ingenieros, y de 55 aspirantes a militar de complemento de los Cuerpos General, de Infantería de Marina, de Intendencia, de Ingenieros y de Especialistas.

El almirante director de Enseñanza Naval, contralmirante José Antonio González Carrión, presidió los actos, que comenzaron con el homenaje a los caídos. A continuación, los aspirantes pasaron a besar la Bandera como refrendo a su juramento, desfilando después bajo ella.

En su alocución, el capitán de navío F. Javier Franco Suanzes, comandante-director de la Escuela Naval Militar, felicitó a las damas y caballeros alumnos y les recordó que, con su juramento, adquieren *«no sólo la obligación de defensa de nuestra patria, sino que también, identificados con el pueblo español, asumís un importante compromiso en la salvaguarda de su integridad territorial y ordenamiento constitucional»*. También hizo referencia al especial adiestramiento de los militares de complemento señalando que *«la condición que ostentáis de universitarios nos proporciona no sólo el valor de una sólida formación sino que representa un importante elemento de unión con la Universidad y con el resto de la sociedad civil»*.



Para finalizar, se cantó el himno de la Armada y se procedió al desfile del Batallón de Alumnos, en el que se encontraban integrados los 80 cadetes de los Cuerpos Comunes de la Defensa que se encontraban realizando su fase de formación en la Escuela Naval Militar. A continuación, se sirvió en el Casino de Alumnos Almirante Bonifaz un vino en honor de los aspirantes que acababan de jurar.

De todos ellos, es de destacar que entre los militares de carrera 3 son del Cuerpo de Intendencia y 7 del Cuerpo de Ingenieros. De los militares de complemento, 10 son del Cuerpo General (1 mujer), 12 del Cuerpo de Infantería de Marina (1 mujer), 14 del Cuerpo de Intendencia (4 mujeres), 6 del Cuerpo de Ingenieros (1 mujer), 10 del Cuerpo de Especialistas (3 mujeres) y 3 del Cuerpo General de la especialidad de Piloto de Aeronaves (1 mujer).

Tras haber pasado este primer trimestre de adiestramiento general de ámbito naval, a partir de enero comienzan la formación específica de cada cuerpo y, tras el periodo de prácticas de fin de curso en buques y unidades de la Armada, recibirán su despacho de oficial el 16 de julio de 2005. (ORP-ENM)



## CONFERENCIA DE ENRIQUE MÚGICA HERZOG EN LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE PONTEVEDRA

Invitado por la Cátedra Almirante Álvarez-Ossorio

El defensor del pueblo, Enrique Múgica Herzog, impartió una conferencia abierta al público titulada «Derechos humanos y progreso social» en el salón de actos de la Diputación de Pontevedra.

El acto se enmarca dentro del ciclo sobre «Defensa y sociedad» de la Cátedra Almirante Álvarez-Ossorio, organizado por la Universidad de Vigo y la Escuela Naval Militar, y está patrocinado por la Obra Social de Caixanova. Asistieron las principales autoridades civiles, académicas y militares de la provincia. Por parte de la Armada, asistió el director de Enseñanza Naval, contralmirante José Antonio González Carrión. (ORP-ENM)

## EL BIO HESPÉRIDES EN SU XIV CAMPAÑA ANTÁRTICA

**El buque de investigación oceanográfica partió de Cartagena hacia la Antártida para desarrollar cuatro proyectos de investigación financiados por el ministerio de Educación y Ciencia**

El buque de investigación oceanográfica (BIO) *Hespérides*, adscrito a la Armada española, partió el pasado 2 de diciembre de 2005 del puerto de Cartagena para desarrollar la XIV Campaña Antártica (2005-2006). En este periodo el barco realizará cuatro proyectos de investigación: dos en tránsito y dos en la Antártida. El secretario de Estado de Universidades e Investigación, Salvador Ordóñez, asistió a la despedida del buque en Cartagena en un acto en el que también participó, entre otros, el almirante de Acción Marítima, Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández.

El *Hespérides*, al mando del capitán de fragata José María Turnay Abad y con 56 tripulantes y 5 técnicos a bordo, arribó el 17 de diciembre al puerto de Río de Janeiro (Brasil), donde realizó una escala técnica de tres días antes de llegar a Ushuaia (Argentina), para dar inicio el 2 de enero a la Campaña Antártica 2005-2006, después de embarcar al personal científico.

### Proyectos de investigación

La XIV Campaña Antártica del BIO *Hespérides* comprende cuatro campañas oceanográficas, dos en la Antártida y dos en el tránsito de regreso, una en la costa de Argentina y la segunda en la zona al sur de las islas Canarias, todas ellas financiadas por el Plan Nacional de I+D del Ministerio de Educación y Ciencia.

### Ecología química de invertebrados antárticos (ECOQUIM)

Dirigido por la Dra. Concepción Ávila, del Centro de Estudios Avanzados de Blanes del CSIC. El objetivo del proyecto es obtener sustancias bioactivas de invertebrados bentónicos antárticos que proporcionen información sobre la ecología química de las especies implicadas y puedan ser útiles por su potencial farmacológico. El material se recolectará en el estrecho de Bransfield desde el BIO *Hespérides* y, posteriormente, se procesarán y continuarán los experimentos en la



Base Antártica Española Gabriel de Castilla, en Isla Decepción. Esta actividad es continuación de la campaña realizada en años anteriores en el rompehielos de investigación alemán *Polarstern*.

*Estudio integrado de la biodiversidad bentónica del mar de Bellingshausen y península antártica (Antártico oriental) (BENTART).*

Dirigido por la Dra. Ana Ramos, del Instituto Español de Oceanografía. El objetivo general del proyecto es el estudio del ecosistema bentónico en las islas Shetland del Sur, península antártica y mar de Bellingshausen, sectores escasamente conocidos. Se realizarán muestreos de parámetros físico-químicos de la columna de agua, biológicos y de sedimentación, empleándose para ello dragas, redes de pesca biológicas y un robot submarino para la obtención de fotografías en general, así como la grabación de vídeo. El estudio de la estructura poblacional, biología reproductiva, alimentación y filogenia de diferentes especies de ascidias, poliquetos, equinodermos, picnogónidos y misidáceos, que han demostrado ser claves en estas comunidades, y de los peces demersales aportará datos sobre la evolución y la ecología descriptiva y trófica del ecosistema.

El análisis del impacto de los muestreadores científicos, en particular del arrastre tipo Agassiz, sobre los organismos y el sistema bentónico hará posible la generación de un protocolo para la minimización de los efectos negativos de estas artes y la conservación del ecosistema bentónico antártico.

*Caracterización de Afloramientos fitoplanctónicos en la plataforma argentina (BLOOM)*

La propuesta es continuación de campañas anteriores y tiene por objeto contribuir al entendimiento de los procesos físicos y biológicos que ocurren a lo largo de la fachada atlántica argentina. Se aprovecha el tránsito del buque localizando los afloramientos (*blooms*) mediante imágenes de satélite.

En esta campaña se realiza el estudio específico de los afloramientos de la zona Río de la Plata-Ushuaia, con el fin de caracterizar las mareas rojas, también ópticamente, para hacer un estudio espacio-temporal por medio de teledetección. De la misma forma se van a obtener datos de verdad terrena para el estudio de los factores que inciden sobre las medidas remotas de radiómetros pasivos instalados en satélites. En esta actividad se trabaja en colaboración con la Comisión Nacional de Actividades Espaciales de Argentina y con el grupo de Bioóptica de la Universidad de Mayagüez, de Puerto Rico.

*La conexión africana en aguas de la Corriente de Canarias (ConAfrica)*

Dirigido por el Dr. Santiago Hernández de León, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. El objetivo es estudiar la deriva de zooplancton e ictioplancton en los filamentos que se producen en el afloramiento africano. Se muestreará un filamento del afloramiento y se comprobará que las especies de larvas de peces transportadas coinciden con la presencia de larvas de las mismas especies. El área de trabajo será barrida de forma continua, para obtener mapas de densidad acústica. El zooplancton e ictioplancton se muestreará en continuo con una red LHPR controlada desde el buque, de forma que se consiga un mapa sinóptico de las condiciones hidrológicas, fluorescencia, abundancia y actividad metabólica del plancton y distribución de peces pelágicos.

Una vez finalizada esta última campaña, el *Hesperides* partirá hacia Cartagena, adonde arribará a mediados de abril de 2006, dando por finalizada la Campaña 2005-2006.

**El «Hespérides»**

El *Hespérides* está adscrito a la Armada, que aporta una dotación altamente cualificada y es la responsable del mantenimiento y del alistamiento operativo del buque para las campañas científicas. La participación de la Armada en la campaña antártica se completa con las labores de apoyo logístico que llevará a cabo el BIO *Las Palmas* a las Bases Antárticas Españolas Juan Carlos I y Gabriel de Castilla, así como a la base búlgara San Climent Oridsky.

El Ministerio de Educación y Ciencia (MEC) dirige y financia la investigación que se realiza en el *Hespérides* y tiene la responsabilidad de la gestión científica del buque, ya que está considerado como una gran instalación científica. El barco fue botado el 12 de marzo de 1990, realizando su primera expedición antártica en diciembre de 1991. El año pasado se desarrollaron las obras de media vida del barco, que tuvieron un coste aproximado de 13,5 millones de euros, financiados por el MEC.

Científicos y dotación del BIO *Hespérides* actualizarán, como viene siendo habitual en sus recientes campañas, su página web: <http://www.utm.csic.es/Hesperides/>, que recoge todo tipo de información sobre el buque y sus campañas.

**(ORP-ARMADA)**



## LA BANDA DE MÚSICA DEL TERCIO NORTE CUMPLE 150 AÑOS

### Presidió el concierto el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Excmo. Sr. D. Sebastián Zaragoza Soto

La celebración del aniversario tuvo lugar el pasado día 6 de diciembre en un acto presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza Soto.

En el concierto participaron la Banda Municipal de Música de Ferrol, el Real Coro Toxos e Froles, la Coral Polifónica de Ferrol y la Coral de la asociación cultural «A Traíña», de Cariño, que fueron acompañados por la Banda de Música del Tercio.

La Banda de Música nace en el año 1855 con el nombre «Banda del Regimiento núm. 2 de Infantería de Marina». El primer director fue Eduardo Arana, encomendado por el mando para viajar a Austria con la misión de comprar los primeros instrumentos. Desde Arana hasta el actual, Sergio Bernal Fuster, la Banda ha tenido 25 directores, cuyas composiciones se disfrutarán durante el concierto. Cada pieza irá precedida de una breve explicación. Durante el concierto se glosó la historia de la Banda de Música durante estos 150 años. **BIP**

## LA ARMADA REALIZÓ EN CARTAGENA UN EJERCICIO DE SALVAMENTO Y RESCATE DE SUBMARINOS

### Ejercicio «Cartago 05»

Desde el lunes 12, y hasta el viernes 16 de diciembre, la Armada española realizó, en aguas del puerto de Cartagena y de la bahía de Mazarrón, un ejercicio de salvamento y rescate de submarinos denominado «Cartago 05».

Este ejercicio tiene una periodicidad trianual y su objetivo es comprobar la capacidad nacional para actuar ante un accidente grave acaecido a un submarino, mediante la recreación de un escenario similar al que se presentaría en un hundimiento real.

A lo largo de las diferentes fases en que se dividió el ejercicio, se llevaron a cabo la búsqueda, gestión a nivel de Estado Mayor, localización y ventilación a un submarino hundido, así como un escape real de varios miembros de la dotación.

Aproximadamente 400 miembros de la Armada y de los Cuerpos Comunes de la Defensa participaron a lo largo de las distintas fases de «Cartago 05». Como medios materiales e instalaciones implicadas, participa el submarino *Galerna*, el buque de apoyo de medidas contraminas *Diana*, el cazaminas *Sella*, un helicóptero SH-3D de la Flotilla de Aeronaves, el Centro de Buceo de la Armada, el buque de salvamento y rescate *Neptuno* y el Hospital General Básico de la Defensa de Cartagena.

La OTAN realiza cada tres años un ejercicio de estas características. El último fue el «SORBET ROYAL-05», que tuvo lugar en aguas del golfo de Tarento (Italia), donde participaron gran parte de los medios de rescate de submarinos existentes en el mundo, así como varios submarinos. La participación española consistió en el submarino *Siroco* y el buque de salvamento *Neptuno*.

Durante el desarrollo del «Cartago 05» se aplicaron las enseñanzas obtenidas en dicho ejercicio de la OTAN, así como las que se obtuvieron en la edición anterior, denominada «Cartago 04».

El ejercicio fué programado por el almirante de la Flota, Ángel Tello Valero, y estuvo conducido por el comandante de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío Carlos Breijo Ruiz.

(ORP-ALMAR)

## UNIVERSITARIOS Y ALUMNOS DE LAS ACADEMIAS MILITARES COMPARTEN CINCO DÍAS DE ESTUDIO EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

### Más de 300 universitarios y alumnos de las academias militares compartieron cinco días de estudios en la Escuela Naval Militar en la «X Fase Interacademias», entre el 12 y 16 de diciembre, con un programa compuesto de 10 seminarios y diversas actividades culturales y deportivas complementarias

El director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar, Santos Castro Fernández, acompañado por los directores de Enseñanza Militar de los tres Ejércitos, presidió el pasado lunes 12 de diciembre el acto de inauguración de la X Fase Interacademias en la Escuela Naval Militar de Marín, que se encuadra en los planes de estudio de las carreras militares de grado superior y tienen lugar en dos periodos de una semana de duración cada uno: el primero, previo a la Navidad, en un centro castrense, y el segundo, antes de Semana Santa, en una universidad.

La Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra) organizó el primer periodo de la X Fase Interacademias, que se desarrolló entre los días 12 y 16 de diciembre. Unos



100 estudiantes de las Universidades de Cantabria, Santiago de Compostela y Vigo, la UNED y la Universidad Carlos III, así como 211 alumnos de quinto curso de las academias de oficiales de los tres Ejércitos y la Guardia Civil, tienen prevista su asistencia. La Universidad Carlos III de Madrid albergará las actividades previstas para el segundo periodo.

La Escuela Naval Militar programó los siguientes seminarios:

- «La conservación del patrimonio marítimo español»;
- «La contribución de los Presupuestos del Estado a la Defensa nacional»;
- «Administración marítima. Delimitación de competencias»;
- «La presencia española en la Antártida. Colaboración de las Fuerzas Armadas»;
- «España y la seguridad del Mediterráneo»;
- «Las Fuerzas Armadas y los medios de comunicación pública»;
- «Esfuerzo medioambiental en la Fuerzas Armadas»;
- «Operaciones de paz, humanitarias y de gestión de crisis. Participación de la Armada»;
- «Defensa y seguridad en la Unión Europea»;
- «Riesgos asimétricos. Inteligencia, seguridad y globalización del terrorismo».

Cada alumno, además de asistir a uno de estos seminarios, tuvo ocasión de tomar parte, en horario de tarde, en actividades complementarias de carácter deportivo y cultural, tales como salidas a la mar, competiciones de fútbol sala y baloncesto y visitas a las ciudades de Santiago de Compostela, Tuy y Pontevedra.

Los planes de estudio de las carreras de grado superior de los tres Ejércitos y la Guardia Civil prevén la convivencia académica entre estudiantes universitarios y alumnos de las academias de oficiales mediante la realización de las «Fases Interacademias», que incluyen la participación conjunta en seminarios, ponencias y mesas redondas de interés común, con expertos en diversas materias relacionadas con la Defensa. La asistencia a estas jornadas da derecho a la obtención de los correspondientes créditos académicos. **(ORP-ENM)**

## EL ALMIRANTE ZARAGOZA SOTO VISITA EL CONTINGENTE ESPAÑOL EN HAITÍ

**200 infantes de Marina españoles trabajan en el país caribeño bajo mando de la ONU**

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza Soto, viajó el lunes a la base española «Miguel de Cervantes», en Fort Liberté, para visitar a los miembros de la cuarta Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina en Haití (FIMEX-H IV). El almirante Zaragoza estuvo acompañado por el comandante general de Infantería de Marina, general de división Juan García Lizana.

La visita comenzó con una parada militar, seguida de una exposición del jefe de la fuerza sobre los trabajos y la situación de la FIMEX-H en el área de operaciones. A continuación, el almirante Zaragoza se dirigió a los presentes, felicitándolos y exhortándoles a continuar con la «magnífica labor» que están realizando en la zona. Tras la alocución y el tradicional brindis por el Rey, tuvo lugar un almuerzo.

La FIMEX-H IV se encuentra al mando del coronel Andrés Gacio Panceira y está compuesta por 200 infantes de Marina (190 hombres y 10 mujeres) del Tercio de Armada en San Fernando (Cádiz).

La Infantería de Marina española trabaja en Haití desde octubre de 2004, bajo mandato de Naciones Unidas, con una fuerza expedicionaria de 200 militares que rota cada cuatro meses. Su objetivo es crear un marco de seguridad para la población y facilitar la distribución de ayuda humanitaria, así como velar por la seguridad del proceso electoral que tuvo lugar a principios de este año.

**(ORP-TEAR)**



## ÉXITO DE LAS JORNADAS «LA ARMADA Y DEFENSA EUROPEA»

Más de 200 personas entre especialistas en Defensa, periodistas y catedráticos, han participado en una jornada titulada «La Armada y la defensa europea», organizada por el Observatorio Europeo de Seguridad y Defensa en el salón de actos del Instituto de Cuestiones Internacionales y Política Exterior (INCIPE).

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza Soto, inauguraba la jornada señalando que el título del tema a tratar ya transmitía un mensaje: «La Armada que necesitamos no es sólo para defender a España, sino que también debe representar una aportación valiosa a la defensa compartida con nuestros socios y aliados». El almirante destacó la facilidad con que la Armada ha sabido adaptarse a los cambios producidos en el panorama mundial desde la guerra fría hasta nuestros días.

La jornada analizó el cambio de enfoque que los acontecimientos de los últimos años han supuesto. La disuasión ante un enemigo que no está identificado pasa a un segundo plano, y la Armada antepone la necesidad de controlar el espacio marítimo, como medida de prevención para evitar su uso ilícito, y la de reforzar su capacidad expedicionaria para respuesta en caso de crisis y conflicto.

El almirante jefe aprovechó el foro para adelantar los actuales planes y proyectos de modernización. Entre éstos cabe destacar los ya aprobados de una nueva fragata F-100, la construcción de una primera serie de cuatro patrulleros oceánicos (buques de acción marítima) y la adquisición de helicópteros NH-90. Aunque aún en fase de estudio de viabilidad con los Estados Unidos, el almirante Zaragoza Soto señaló la posibilidad de incorporación de los misiles Tomahawk tácticos a las fragatas F-100 y a los futuros submarinos S-80.

Las conferencias y ponentes que hicieron posible tan concurrido evento fueron:

- «La dimensión marítima de la defensa europea», impartida por el contralmirante Fernando Lista Blanco, presidente del Grupo de Trabajo del Comité Militar de la Unión Europea.
- «Las fuerzas navales de acción rápida», impartida por el vicealmirante José A. Sainz Rozas, comandante del Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad (OTAN) en Rota (Cádiz).
- «Seguridad marítima. Nuevos riesgos, misiones y capacidades», impartida por el vicealmirante Juan C. Muñoz-Delgado Díaz del Río, almirante jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada.
- «La proyección internacional de la construcción naval española», impartida por Jesús Arce Gómez, director comercial de Navantia.

El almirante general Francisco Torrente Sánchez, secretario general de Política de Defensa, clausuró la jornada, destacando el éxito de la Armada en su apuesta por unidades modernas, que definió de «calidad en lugar de cantidad», lo que la ha llevado a ocupar un puesto relevante en la defensa europea. También quiso puntualizar el proceso de transformación constante de los Ejércitos y la Armada y el compromiso de España con el objetivo de Helsinki 2010. La jornada fue moderada por Luis Solana, presidente del Observatorio Europeo de Seguridad y Defensa.



## ACCIDENTE MORTAL EN LA FRAGATA *EXTREMADURA*

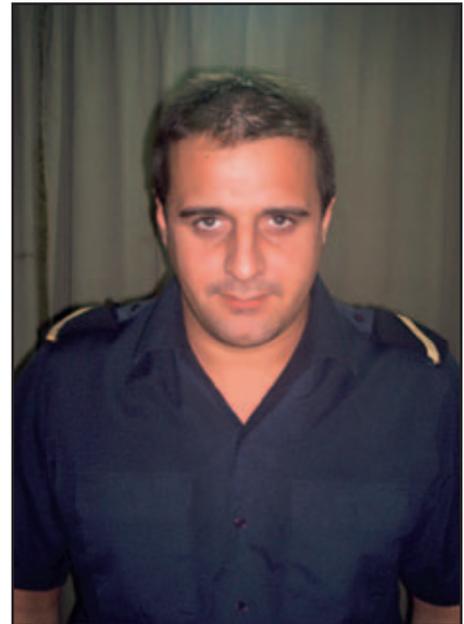
El pasado 19 de diciembre tuvo lugar un accidente mortal a bordo de la fragata *Extremadura* en el que dos miembros de la Armada, el cabo primero Francisco Pérez Castrillón y el marinero Eric Noval Gómez, murieron a consecuencia de la explosión de una tubería de vapor del sistema de propulsión, no produciéndose heridos entre los demás miembros de la dotación. El buque se encontraba atracado en el Arsenal de Ferrol realizando el alistamiento para colaborar en las pruebas de mar de la fragata *Méndez Nuñez*.

El cabo primero Pérez Castrillón, de 28 años de edad, era natural de Bilbao e ingresó en la Armada en 1997, incorporándose a la fragata en agosto de 2003. El marinero Noval Gómez, de 20 años, era natural de La Coruña, y había ingresado en la Armada en 2003, siendo miembro de la dotación de la *Extremadura* desde marzo de 2004. Ambos eran de la especialidad de máquinas.

Como es habitual en estos casos, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) ordenó abrir una investigación para esclarecer las causas que provocaron el desgraciado accidente.

El funeral de cuerpo presente se celebró el día 20 de diciembre en la iglesia castrens de San Francisco de Ferrol, al que asistieron familiares, autoridades civiles y militares y numerosos compañeros y amigos de los fallecidos.

Durante la ceremonia, el AJEMA, impuso a título póstumo la Cruz del Mérito Naval con distintivo amarillo a los fallecidos.



Cabo primero Javier Pérez Castrillón.



Marinero Eric Noval Gómez.

## NUESTROS COMPAÑEROS FALLECIDOS

- Brigada Juan Antonio López Cagiao, fallecido el 3 de diciembre de 2005, con destino en el Arsenal de Cádiz.
- Cabo primero (ASM) Javier Iván Arguero García, fallecido el 6 de octubre de 2005, con destino en la ESUBO.
- Cabo primero Javier Pérez Castrillón, fallecido el 19 de diciembre de 2006, con destino en la fragata *Extremadura*.
- Marinero Eric Noval Gómez, fallecido el 19 de diciembre de 2006, con destino en la fragata *Extremadura*.

*Descansen en Paz*



## COLABORA CON TU BOLETIN



Dirige tus artículos, fotos, dibujos, etc. a la siguiente dirección:

Redacción Boletín Informativo para Personal  
Cuartel General de la Armada  
C/ Montalbán, 2 - 28014 MADRID

o  
Vía INTRANET, al Lotus de la Armada:  
Sección de Comunicación de la DIREC.

Parada náutica organizada por el Ateneo de Cádiz, en Cabo Trafalgar, con motivo del Bicentenario de la batalla.

