

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

OCTUBRE. 2009



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2009
OCTUBRE
TOMO 258



Nuestra portada: Fragata *Reina Sofía* atracada en las islas Seychelles durante una operación de escolta en el Índico y mar Rojo. Por su popa, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.
(Foto: E. Regodón Gómez).

CARTA DEL DIRECTOR	371
CARTAS AL DIRECTOR	373

TEMAS GENERALES

TRES SIGLOS DE EMPLEOS Y DIVISAS EN EL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1717-2000) (III)	375
Capitán de navío Fernando González de Canales y López-Obrero y capitán de corbeta Manuel González de Canales y Moyano	
LA TORRE DE HÉRCULES, PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD	389
Capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti	
EL ISLAM. RELIGIÓN O FORMA DE VIDA	395
Teniente de navío Ernesto Grueso García	
COMBATE NAVAL DE CHESAPEAKE	407
Javier Yuste González, licenciado en Derecho	
PEDRO PINEDA, EL BRIGADIER AL QUE CAPTURÓ NELSON	415
Salvador Pineda Salguero, investigador naval	
CANCIONES PARA UN VELERO	423
Alférez de navío Eduardo Ruiz Mañogil	

TEMAS PROFESIONALES

LOS INFANTES DE MARINA Y EL FUTURO	427
General de división Juan Chicharro Ortega	
PRINCIPIO DE DETECCIÓN	437
Teniente de navío Juan del Pozo Berenguer	
EVALUACIÓN Y ASCENSOS EN LAS FUERZAS ARMADAS: LOS INFORMES PERSONALES	443
Capitán de fragata Luis Astorga González	

HISTORIAS DE LA MAR

EL BUQUE CORREO ALEMÁN <i>M. S. IBERIA</i> DE LA HAPAG	451
Manuel García García	

INFORMACIONES DIVERSAS

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

NOTICUARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-09-014-4 (edición en papel)

NIPO: 076-09-015-X (edición en línea)

Imprime: Imprenta Cuartel General de la Armada

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
FERROL.—*Central Librería*. Dolores, 2. Página web: www.centrallibreria.com
Central Librería. Real, 71. Correo electrónico: centrallibreria@telefonica.net
Kiosko Librería. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo).
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8.

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

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

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14

Correo electrónico: viaexclusivas@viaexclusivas.com - macarena@viaexclusivas.com

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Querido y respetado lector:

Toda reorganización supone un reto y lleva consigo determinados riesgos, máxime cuando la organización a la que afecta es tan compleja como los ejércitos en general, y la Armada en particular. Pero una organización, como etimológicamente nos evoca, debe seguir las pautas de todo ser vivo: nacer, desarrollarse y, en algún momento, morir. No en vano el *Diccionario de la Lengua Española* define lo orgánico como aquello que está en disposición



o aptitud de vivir. Y desarrollarse significa evolucionar, con prudencia y sensatez, teniendo en cuenta los múltiples factores que afectan a dicha organización, muchos de ellos derivados del progreso técnico y de la propia evolución de la sociedad. Y como cualquier ser vivo, adaptarse a los cambios experimentados en el ambiente circundante. En resumen, renovarse o morir.

A este respecto, el comandante general de la Infantería de Marina, general de división Juan Chicharro Ortega, abre nuestro número de octubre con un más que interesante artículo sobre la reorganización de la Fuerza de la Armada y su efecto en la Infantería de Marina, en el que aboga por la mayor integración del personal de la Infantería de Marina en los órganos de mando y apoyo de la estructura específica de la Armada y de las estructuras conjuntas y combinadas, teniendo en cuenta, además, el papel relevante que esta Fuerza juega en una de las capacidades de mayor importancia en el escenario actual: la Capacidad de Proyección de Fuerzas.

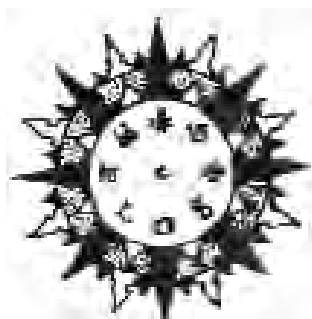
Pero al mismo tiempo que nuestras estructuras organizativas se renuevan, las unidades que las justifican y constituyen el fin último de aquéllas ven cumplirse también su ciclo vital, llenando de recuerdos y añoranzas a cuantos con gran esfuerzo y dedicación emplearon parte de su vida en obtener el máximo rendimiento de sus capacidades, llegando a identificarse hasta con las múltiples incomodidades que la vida a bordo conlleva. Y así vemos cómo la satisfacción de la entrada en servicio de las nuevas y flamantes unidades queda en cierto modo empañada por la tristeza de ver cómo aquellas otras en las que tantas guardias montamos, tanto sueño pasamos, tanto esfuerzo realizamos, pero en las que tantísimo disfrutamos, van pasando a mejor vida. Al mismo tiempo que nuevas fragatas, submarinos, buques de aprovisionamien-

CARTA DEL DIRECTOR

to, buques de acción marítima, y el polivalente *Juan Carlos I* van siendo entregados a la Armada o se encuentran en avanzado estado de construcción, algunos viejos camaradas van causando baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada con gran dolor de nuestro corazón.

La fragata *Asturias*, quinta unidad de la clase *Baleares* y única que quedaba operativa, finalizó su vida activa el 30 de junio, siendo dada de baja en el arsenal de Ferrol tras más de 30 años de servicio, y esperamos se lleve a buen fin el proyecto de convertirla en museo flotante. Ese mismo día, en el arsenal de Cartagena y también tras más de 30 años surcando los mares, fue dada de baja la corbeta *Descubierta* (reconvertida en patrullero de altura en el año 2000), primera de las seis de su clase que constituían la tradicional y tan querida 21.^a Escuadrilla, heredera de la formada por los famosos latinos. Y en algo menos de un año se nos han ido cuatro de los cinco patrulleros clase *Barceló* que quedaban: *Acevedo*, *Cándido Pérez*, *Ordóñez* y *Barceló*, de forma que solo queda el pequeño *Laya* como último representante de su digna estirpe. Muchos buenos momentos vividos a bordo de unos u otros permanecerán siempre en nuestro recuerdo; los ratos malos quedaron hace tiempo en el olvido.

Guillermo VALERO AVEZUELA



CARTAS AL DIRECTOR

Lembranzas (que desearía sirviesen para desentrañar la leyenda ferrolana sobre la estancia del compositor ruso Rimski-Kórsakov en Ferrol a bordo del yate imperial ruso Livadia, 1880)

(Lembrar: excitar en alguien la memoria de algo que debe tenerse presente. DRAE).

Querido y respetado director:

Quisiera, antes que nada, pedir perdón a las mozas de Ferrol pretéritamente implicadas por mi morosidad en salir en defensa de la discutida tradición oral que las habría permitido ser consideradas parejas de baile del presunto pretendiente, puesto que más de una fue presa de los galanteos del joven y apuesto —debía de serlo, reconocido es el buen gusto de las jóvenes ferrolanas— galán que estaba adornado, ainda mais, con su doble condición de músico y militar. Y también a los autores de diversos artículos sobre la ya famosa leyenda citada en el título: a Juan Navarro, a mi compañero José María Blanco Núñez, al presidente de la Fundación Letras del Mar, Manuel Maestro, y a la profesora de piano Consuelo Pato. Cumplidas mis excusas, paso a exponer mis lembranzas sobre este asunto, esperando no falle mi memoria.

Como es conocido, el yate recaló en Ferrol para su reparación tras sufrir una perforación en un pequeño compartimiento de proa, que se inundó tras padecer un temporal del sudoeste a su salida de Brest, en cuya base embarcó el gran duque y almirante Constantino. La reparación llevó unos tres meses.

Fue allá por diciembre de 1987 cuando me atrajo la atención un artículo de su prestigiosa REVISTA titulado El yate imperial ruso Livadia en Ferrol (6 septiembre 1880), firmado por Ero Cabo. Gracias a la familia de mi esposa, María de los Ángeles Martín Yusti, tenía conocimiento de los hechos desde hacía

mucho tiempo. Leí el artículo con sumo interés, pero no me quedé a gusto, pues su contenido no coincidía con lo grabado en mi memoria desde aquellas fechas de mi juventud; concretamente, con la presencia a bordo del oficial y músico Rimski-Kórsakov.

Para confirmar la información llamé por teléfono a Luis S. McMartin García-Llera, tío de mi mujer, que regía como socio mayoritario la dirección de la consignataria de buques de Ferrol «Anton Martín (Shipping) S. L./Ship Agents&Brokers», con razón social en la calle de San Francisco, que a su vez tenía la representación diplomática/consular del Reino Unido y de otros países, entre ellos los nórdicos. En el año de autos, al frente de la consignataria estaba su abuelo, William Halcombe McMartin Nation, que llegó a Ferrol en 1856 bajo un contrato para tres años como ingeniero del arsenal, para hacerse cargo de la machina, dada la carencia de ingenieros en España y no existir aún el ya extinto Cuerpo de Máquinas de la Armada. Su padre, William Ventura McMartin Pérez-Siero, estaba siendo iniciado en los menesteres de la oficina, como coloquialmente se la conocía en el ambiente familiar, y acompañaba a su progenitor. Luis S. McMartin me confirmó que su abuelo, e incluso su padre, por razones de su trabajo como consignatario y diplomático, consignaron el buque y conocieron personalmente al gran duque y al tan renombrado músico Nikolái Rimski-Kórsakov.

Además, había diversas coincidencias. Por un lado, no olvidemos que el yate fue botado en los astilleros de Govan, cerca de Glasgow (Escocia), de donde eran oriundos los McMartin, y la garantía era, por tanto, inglesa, por lo que había que tratar con su ingeniero, Sir E. J. Reed. ¿Quién mejor para llevar la consigna que un compatriota con la doble nacionalidad y sin problemas de idiomas inglés/español? Por otro lado, mi suegro, Alberto McMartin García-Llera, que trabajó en la consignataria, conocía la histo-

ría y me hizo participe de ella. Recuerdo el violín que tenía en su casa, ¡un Stradivarius!, que tocaba deliciosamente, heredado de sus antecesores, y que el entonces director de Bazán quería a toda costa le regalasen; así, como si nada. Concurrían en ambos la necesidad profesional y la afición musical.

No es de extrañar que naciese entre ellos una cierta amistad, e incluso que fuesen anfitriones de los visitantes, al margen de las autoridades civiles y militares, como lo demuestra el regalo hecho por el entonces gran duque Constantino al bisabuelo de mi esposa: un fantástico reloj de oro de cadena con siete tapas, cada una decorada con diferentes piedras preciosas. Este reloj, conjuntamente con el violín, que al final no era un auténtico Stradivarius, acabó con el tiempo, por desgracia, en una subasta en Madrid.

Los tres meses que el yate imperial se estuvo reparando en Ferrol dieron para mucho. Tanto es así que el afamado músico R. Kórsakov y mi bisabuelo político, según cuenta toda mi familia política, se dieron una vueltecita en un carro de vacas por tierras gallegas. No me atrevo a fijar tiempo e itinerario (hay quien dice que fue una vueltecita por Galicia). ¿Sería ésta una nueva leyenda urbana? ¿Habría lindado con Asturias, al filo de La Coruña? ¿Tendría esto relación con la correspondencia con la alborada asturiana para gaita y el fandango asturiano?

Conservo en la memoria que conocí y tonteó con algunas jóvenes ferrolanas, con las que llegó a bailar en alguna de las fiestas que lógicamente, por razón de protocolo,

dispensaron a tan ilustres visitantes. Siempre, repito, según lo escuchado en casa de mis suegros y cuñadas. Y que a alguna gallega en concreto le tocó el alma o el corazón de tal forma, que se enamoriscó de ella y le compuso su famoso Capricho.

Recuerdo asimismo la existencia de unas fotos de un acto social en las que estaban, al menos, William Halcombe y Rimski-Kórsakov, que fueron solicitadas por el periodista Chalín (1) para ilustrar un artículo, según adujo, y que nunca retornaron a su dueño, según me contaron mi tío político Luis S. McMartin García-Llera, su hermano, su hermana y su cuñado el doctor Valentín Matilla.

En su día, y a la vista del artículo de Ero Cabo, escribí uno detallando todos estos pormenores, cuyo borrador nunca vio la luz. Lo guardé y me acompañó en los 13 traslados de casa que he tenido a lo largo de mi vida, con lo que estubo 13 años en una de las muchas cajas que tenía con papeles en el garaje. El caso es que al hacer limpieza, aprovechando mi pase a la reserva después de 42 años de mili, lo encontré y decidí enviar esta Carta al Director para aportar algo sobre la tan traída y llevada leyenda acerca de la estancia en Ferrol del músico y marino Rimski-Kórsakov a bordo del Livadia.

(1) El famoso —en su tiempo— Chalín era el cronista oficial de la ciudad de Ferrol, el anterior a Nores, y se llamaba Gonzalo Meirás Otero.

N. de la R.—En la sección de *Vivido y Contado* de la REVISTA del pasado mes de junio de 2009 se publicó el artículo titulado: *Juan Sebastián de Elcano, primus circumdedisti me*. Por error tipográfico se suprimió la palabra «trasatlántico» en el título del segundo párrafo de la página 882, que debe quedar así: «La historia del trasatlántico *Juan Sebastián Elcano* durante la Guerra Civil española», pues el párrafo se refiere a las vicisitudes del navío homónimo de nuestro buque escuela. Este último, como es bien conocido, permaneció inmovilizado en La Carraca durante todo el conflicto.

En la REVISTA del mes de junio en el artículo de *Temas Generales* titulado «OPERACIÓN SUNSHINE», en la página 785, la profundidad de 4.100 metros no se refiere —como es fácil suponer— a la cota del submarino, sino a la profundidad existente en la zona.

TRES SIGLOS DE EMPLEOS Y DIVISAS EN EL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1717-2000) (III)

DIVISAS DE LOS OFICIALES GENERALES

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN



Manuel GONZÁLEZ DE CANALES Y MOYANO



Introducción



En todas las épocas ha existido la necesidad de que el mando se distinga claramente a fin de que pueda guiar con facilidad a sus subordinados en la confusión del combate, y más cuando en la lucha se llevaba el rostro cubierto con la visera del yelmo, como en la Edad Media. De aquí los vistosos penachos, caprichosas cimbras en los cascos y los adornos llamativos en los escudos, «porque más ciertamente los pudiesen conocer en las grandes priesas, cuando lidiasen» (1). De estas señales pintadas en los escudos, y llamadas divisas en el lenguaje de caballería, quizá provenga el nombre que damos hoy a los distintivos que usan las diferentes jerarquías.

Durante los *Tres siglos de empleos de los oficiales generales* (ver el primer artículo publicado en la REVISTA del mes de abril) las divisas han ido evolucionando, hasta llegar a las que hoy conocemos.



Álvaro de Bazán y Benavides con bengala y banda roja.



Teniente general Antonio Serrano.

Las divisas más primitivas

Desde tiempo inmemorial, la divisa de mando ha sido la faja y/o banda roja, encarnada o carmesí, como lo atestiguan los numerosos retratos de monarcas, generales, y capitanes españoles: *El emperador Carlos V a caballo en Mühlberg* en el Museo del Prado, o en el Museo Naval *Don Álvaro de Bazán y Benavides, teniente general del Mar* y *Don Esteban Mari, teniente general de la Armada*, todos con banda carmesí, sirvan a modo de ejemplo (2).

Es con la llegada de Felipe V cuando aparecen los galones en la casaca como primeras divisas en forma de bordados, que dibujan alamares, galones y estrellas en las bocamangas, hombreras, cuellos, sombreros y gorras.

Las primeras divisas reglamentadas

En 1717 aparecen legisladadas las primeras divisas para oficiales generales:

«...Los Generales traerán por divisa un galón muy ancho en el frente y bueltas de la casaca y otro mas estrecho a la orilla de estas en el frente» (3).

Ambos galones se enlazan por los ojales dorados. Las



De izquierda a derecha. — Capitán general: el bordado se extiende por las costuras de mangas y hombro; teniente general y jefe de escuadra: diferente bordado, más pequeño y sencillo.

mangas se doblan sobre el brazo mostrando el rojo forro interior de la casaca formando las *bueltas*. Sobre éstas se repite la secuencia de galón fino coronando el borde y ancho en el interior, enlazados por los ojales. Como añadido, la insignia se repite en la chupa.

En 1730 se establece que los oficiales generales de la Armada igualen sus divisas con las del Ejército (4): el capitán general, bordado en oro en tres órdenes de *bueltas* (tres entorchados en la bocamanga); el teniente general, dos, y el jefe de escuadra, uno. Posteriormente, en 1751, se iguala también el uniforme: casaca y calzón azules con chupa y *bueltas* rojas (5). Las divisas se forman con alamares, a modo de ojal sobrepuesto cosido a la orilla de la casa-



Uniforme grande de capitán general.

ca. El bordado de los alamares dibujaba pistas sinusoides entrecruzadas con formas de ramas y flores de gladiolo, cuya extensión y dibujo distinguía el empleo.

En 1769 entran en vigor en la Armada las divisas reguladas por la Orden del Ejército del año anterior, que vuelve a rescatar las divisas en las *bueltas* de la manga (6). En esta ocasión la divisa es diferente para el uniforme grande, reservado para acompañar al rey, y para el pequeño, de uso diario. Las casacas de ambos uniformes se diferenciarán en el color de la *buelta* de la manga, reservándose el encarnado para el uniforme grande y el azul para el pequeño. En el uniforme grande, el capitán general llevará dos *órdenes* (7) en las vueltas, al igual que el teniente general, con la diferencia de añadir un bordado que recorre toda la costura de la manga, incluido el hombro. En el uniforme pequeño, el bordado de las costuras desaparece y aparece un orden más en la vuelta para el capitán general. El jefe de escuadra sólo vestirá un orden en las *bueltas* de ambos uniformes.

El primer uniforme propio de la Armada (1769)



Teniente general. Real Orden de 10 de abril de 1769. Galón mosquetero flordelisado (8).

Siguiendo las disposiciones del Ejército, se autoriza a oficiales generales el uso del uniforme de los subalternos, añadiendo las divisas que distinguen cada graduación (9), por lo que los oficiales generales podrán vestir el común a ambos ejércitos o el uniforme propio de la Armada regulado para los oficiales en 1761. En este uniforme, un galón recorre el canto de la casaca de forma idéntica al resto de los oficiales, mientras que el empleo continúa distinguiéndose por las

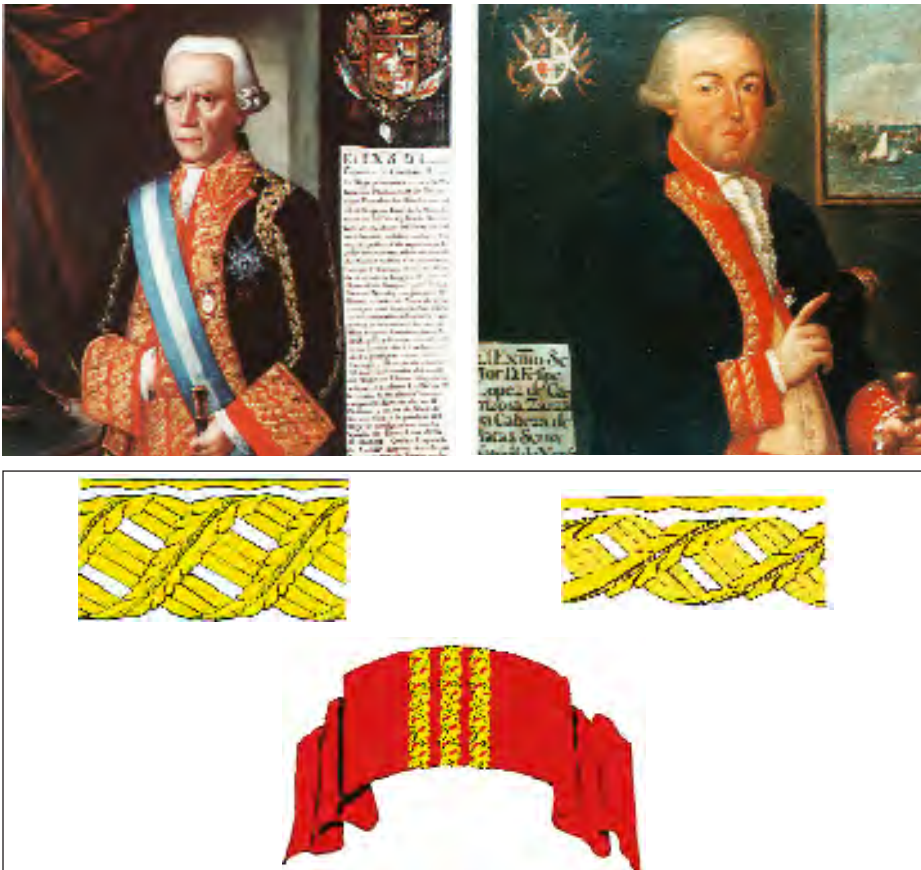
vueltas de la manga. El galón era el mosquetero flordelisado, y se extendía también por los bordes de los bolsillos y las alas del sombrero. La chupa encarnada interior también se guarnecía con este galón. El frente de la casaca albergaba los botones y ojales.

Las divisas para el empleo de brigadier, creado en 1773, serán idénticas a las del jefe de escuadra, con la única diferencia de tener la vuelta bordada en plata en vez de oro.

Las divisas de los uniformes comunes a Ejército y Armada de 1792 (10)

En este año se modifican los uniformes del Ejército y se establecen las divisas siguientes. Para el empleo de capitán general:

- Grande: bordados de oro en las costuras, con dos órdenes de vueltas.



Arriba izquierda: grande capitán general. Derecha: más pequeño teniente general. Abajo: faja de capitán general.

TEMAS GENERALES

- Pequeño: tres órdenes de vueltas.
- Más pequeño: idéntico al pequeño, con la diferencia de tener el bordado más estrecho en las vueltas y solapa de la casaca y chupa, y calzón de ante, paño anteado o blanco.

Además, llevarán sobre la chupa de todo vestido una «faja de tafetán» sencillo o sarga encarnada, con tres bordaduras de alto a *baxo* que manifiesten la graduación (11).

Teniente general: igual a la de capitán general, sin bordado en las costuras, con sólo dos órdenes de vueltas y las mismas en la faja.

Jefe de escuadra: idénticas a las de teniente general, con un solo orden en las vueltas y en faja.

Brigadier: mantiene un orden, al igual que el jefe de escuadra, pero en plata.

Para el pequeño y más pequeño: teniente general, dos órdenes de vueltas y una para el jefe de escuadra; brigadier, sin orden en las vueltas. En el más pequeño, el teniente general y el jefe de escuadra mantienen el número de órdenes de vuelta, con galón más estrecho. El brigadier vestirá como los generales, pero con botón de plata.

Las divisas en los uniformes de la Armada de 1793

Corresponden a las establecidas en las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793.



Izquierda: jefe de escuadra, director general de la Armada. Derecha: teniente general.

«El Brigadier usando de los uniformes del cuerpo se distinguirá con un bordado de plata en la vuelta como el del suyo particular; el Xefe de Esquadra con igual bordado de oro, el Teniente General con dos, y el Capitán General con tres, según la vuelta de sus respectivos uniformes pequeños de Generales» (12).

«El Director General como Xefe de toda la Armada añadirá a los bordados de su carácter en la vuelta tres galoncillos de oro, como los de los Capitanes de Navío, por distintivo de su mando superior del Cuerpo de aquellos uniformes» (13).

Esta última distinción la perderá en 1812, cuando todos los oficiales generales y brigadieres que hayan sido capitanes de navío efectivos añadan los mismos tres galoncillos (14).

Las divisas en el uniforme pequeño de 1802

En 1802, «el rey se ha servido en mandar que el uniforme pequeño para uso Ordinario de la Armada en los Oficiales del Cuerpo General de ella conste de casaca azul...» (15). En consecuencia, se modifica el uniforme pequeño de la Armada, cuya casaca, con pequeñas diferencias, perdurará hasta 1931.

La integración de las divisas irá pareja a la modificación de la confección. Desaparece la vuelta en la manga y el galón se integra, cosiéndose directamente en el extremo de la manga.



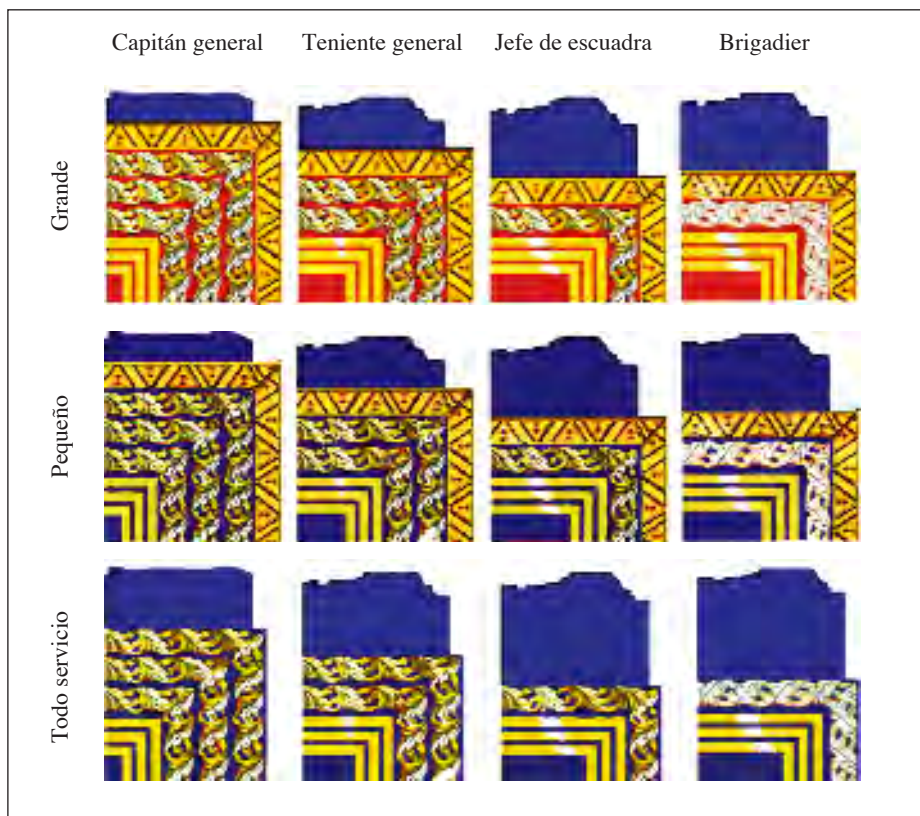
Capitán general. Uniforme pequeño.

Las divisas en forma de martillo en los uniformes de 1844

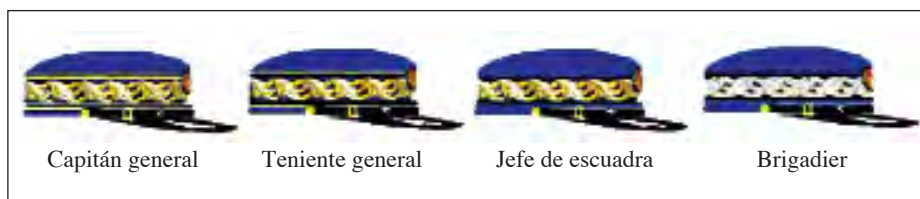
En 1844 desaparece la casaca abierta, con vueltas, sin solapa, que databa de 1710, y se sustituye por el uniforme pequeño creado en 1802. Como nuevo uniforme aparece el frac, como media gala o pequeño, y la levita para todo

TEMAS GENERALES

servicio. A pesar de los cambios en la confección de los uniformes, continuaron las mismas divisas, modificándose la forma de integrarse éstas con los galones, ahora en forma de *martillo* (16). Desaparece el galón cerrado que rodeaba la manga y ésta se abre ahora por la parte posterior, y el galón sigue acompañando la apertura formando un ángulo recto.



En 1855 las divisas se incorporan a la gorra en el uniforme de todo servicio (17).



Como consecuencia de la revolución de 1868 desaparece la flor de lis del galón borbónico (galón de panecillo), y posteriormente el vacío se rellena con leones y castillos, símbolos que desaparecerán con la Restauración y que desempolvará la Segunda República.

Las divisas en 1869 aparecen tejidas sobre el paño del puño, en color grana en el uniforme grande. Para los uniformes menores la divisa, galón y bordados se montan sobre un paño negro que va cosido sobre manga, pantalón y sombrero (18).

Las presillas de 1886 como divisa en el uniforme de levita

El 1 de octubre de 1886 se suprimen las divisas en la bocamanga del uniforme de servicio (levita), que en su lugar usarán dos presillas de cordón de oro a modo de hombrera; y del mismo modo se llevarán éstas en la casaca del uniforme pequeño. Esta disposición durará apenas nueve meses, ya que se modifica en 1887 (19), en el sentido que deben llevarse en la bocamanga de la levita las divisas que por su empleo correspondan, en la misma forma que se venía efectuando antes de esta disposición.



De izquierda a derecha: teniente general, uniforme pequeño, 1885. Galón de panecillo, 1969. Galón, 1871. Galón flordelisado.

Las divisas en 1909. Aparición de la coca y palas



Capitán general. Uniforme de gala.

En 1909 se adopta la coca, icono de un cabo en torsión, que caracterizará al Cuerpo General de la Armada (20). La coca irá sobre el galón superior de 14 mm, del modo que se lleva en la actualidad. Las divisas de almirante llevarán cuatro galones sobre entorchado, tres galones el vicealmirante, dos el contralmirante y uno el capitán de navío de primera clase.

En la marinera, capote y chaquetón, la divisa se llevará en el hombro. Las hombreras son de forma y confección similar a las palas que se visten con la actual marinera blanca.

Las divisas de 1909 perdurarán hasta 1912, año en que se recupera el grado de capitán general y desaparece el de capitán de navío de 1ª clase. Cada empleo toma las divisas

de su inferior inmediato en las bocamangas y hombreras (21).

La actual chaqueta de uniforme azul data de 1921, año en el que se regula la americana como uniforme para todo servicio. Las divisas se llevaban en la



De izquierda a derecha: AJEMA e IGA, vicealmirante, contralmirante.

bocamanga, al igual que en la actualidad, aunque con la salvedad de que circundaban la manga completamente (22).

Con el advenimiento de la Segunda República, la corona real en botones y galletas se sustituye por la corona mural (23), y la coca del Cuerpo General por la estrella de cinco puntas sobre los galones de sus divisas (24).



Corona ducal.

Las divisas en la levita, frac, chaquetilla azul y americana se llevarán en las bocamangas; y en la marinera de verano, ruso y chaquetón, en las hombreras, iguales que las de 1912, pero con el nuevo botón y corona mural.

La divisa del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), como inspector general de la Armada (IGA), la forma un entorchado de plata de un tercio del ancho reglamentado, que se llevará debajo del de oro en la bocamanga, y con un nuevo distintivo para el AJEMA (25).

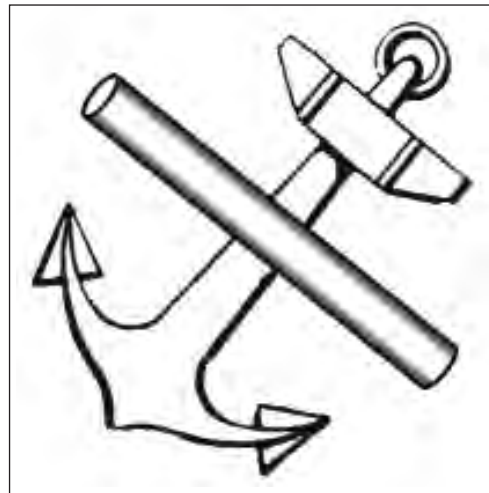
Comenzada la Guerra Civil en 1937, el frente nacional restaura la coca (26) y establece que las divisas que circundan las bocamangas de las americanas queden limitadas a una longitud de nueve centímetros para evitar el deterioro de su parte posterior (27). En 1941 se dispone finalmente que éstas tengan la misma longitud que la cara externa de la bocamanga, tal y como son en la actualidad (28).

En los botones, se sustituye la corona mural por la corona ducal (29), incorporándose ésta a botones, palas y hombreras.

En 1977 se recupera la corona monárquica, sustituyéndose la corona ducal por la real en palas y botones.

El caso especial de las divisas de almirante general

Por último nos referiremos a las divisas de almirante general, por su discontinuidad en estos tres siglos. La primera reseña histórica



Interpretación de la antigua insignia de almirante general.

la recoge Giménez y González (30); en ella se señala que se componía de: «... un áncora y un bastón cruzados bordados en plata y colocados en sentido horizontal; debajo de las palmas los entorchados de oro, que rodean las vueltas de las mangas de la casaca», como se observa en el cuadro del Museo de Bellas Artes de Valencia *Carlos IV nombra a D. Manuel Godoy Almirante General*, de Llacer, que representa en el cuello un ancla que cruza una bengala sobre el uniforme de Infantería de Línea del Ejército que viste Godoy. Sin embargo, en otros retratos, como el de *D. Antonio Pascual de Borbón*, realizado por Vicente López, no aparece este distintivo.

Con la recuperación del empleo en 1999 se definen las divisas que actualmente distinguen al almirante general (31).

Las divisas de los oficiales generales en el año 2009

El cuadro que se inserta a continuación representa esquemáticamente las divisas de los oficiales generales tal como son en la actualidad, y creemos que sobra todo comentario.



Tres siglos de divisas sintetizados

El esquema-resumen siguiente proporciona una imagen rápida y general de los disposiciones más importantes que regularon las divisas, desde las primeras hasta la actualidad.

	Almirante General	Capitán general	Almirante	Tercera persona	Jefe escuadra	Vice-almirante	Contralmirante	Brigadier	Cap. de navío (1)
Real Orden 5 DIO 1717									
Real Orden(1) 16 MAR 1751									
Real Orden (1) 15 MAR 1758									
Real Orden (1) 06 DIC 1773									
Real Orden 22 MAR 1769									
Ordenanzas Armada 1769									
Decreto 21 ABR 1812									
Real Orden 20 DIC 1844									
Real Orden 22 DIC 1868									
Real Orden 22 ABR 1869									
Real Orden 10 ENO 1912									
Decreto (2) 25 ABR 1931									
Decreto 21 SEP 1941									
D. Ministerial 20 MAY 1969									

(1) Partida II, ti. XXIII, ley XII.

(2) La banda roja, encarnada o carmesí, era usada por la Orden de la Banda con que Alfonso XI honraba a sus mejores campeones y caballeros. Con los últimos reyes de Castilla era una gran condecoración o distintivo nacional, y desde el primer tercio del siglo XVI en adelante, el rojo, encarnado o carmesí, es considerado como color real y nacional. En general, los pintores prefieren el color carmesí al rojo en los retratos, por ser más suave y de mejores tonos.

(3) R. O. de 5 de diciembre de 1717.

(4) R. O de 13 de de febrero de 1730.

(5) R. O. de 16 de marzo de 1751.

(6) R. O. de 10 de marzo de 1769 y Orden (O) del Ejército de 22 de octubre de 1768.

(7) *Orden*: encadenado de bordados que circunda la manga a modo de galón.

(8) Reconstruido en base al uniforme del comandante de la fragata *Magdalena*, conservado en el Museo Naval de Ferrol.

(9) R. O. de Ejército de 20 de abril 1769 y su aplicación a la Armada por R. O. de 30 de abril de 1769.

(10) R. O. de 22 de marzo de 1792.

(11) En la misma R. O. se ordena que los generales «...Usen una faja de seda encarnada, sin caídas, en cuyo centro y en sentido vertical, lleven por delante los entorchados de oro correspondientes a sus empleos».

TEMAS GENERALES

- (12) Artículo 78.
- (13) Artículo 79.
- (14) Decreto de Regencia de 27 de abril de 1812.
- (15) R. O. de 9 de julio de 1802.
- (16) R. O. de 20 de diciembre de 1844.
- (17) 28 de septiembre e 1855.
- (18) R. O. 23 de diciembre de 1869.
- (19) 21 de junio de 1887.
- (20) R. O. de 20 de octubre de 1909.
- (21) R. D. de 10 de enero de 1912.
- (22) R. O. de 7 de febrero de 1921.
- (23) R. O. de 25 de abril de 1931.
- (24) R. O. Circular de 17 de junio de 1931 y Circular de 11 de agosto de 1931.
- (25) Circular de 9 de marzo de 1934.
- (26) R. O. de la Secretaría de Guerra de 9 de enero de 1937.
- (27) R. O. de la Secretaría de Guerra de 10 de enero de 1937.
- (28) R. O. de 25 de enero de 1941 (D. O. de Marina, núm. 22).
- (29) R. O. del Ministerio de la Defensa Nacional de 27 de mayo de 1938.
- (30) GIMÉNEZ GONZÁLEZ, Manuel: *Ejército y Armada: Manuscrito iluminado de 1862 conservado en la Real Academia de la Historia*. Ediciones Ejército. Ministerio de Defensa. Madrid, 1862.
- (31) O. M. 136/99 de 20 de mayo. En la bocamanga se añade una estrella de cinco puntas bordada en oro colocada por encima de la coca, y en las palas y hombreras una cuarta estrella de cuatro puntas, de modo que cierre en cuadrado la figura formada por las otras tres estrellas.



LA TORRE DE HÉRCULES, PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Fernando de la GUARDIA SALVETTI



*A Coruña es aquella, y la alta torre
del encantado y cuidadoso espejo
que el brigantino puerto da y socorre
con tempranos avisos y consejos.*

Bernardo de Balbuena. Libro XVI.

Patrimonio de la Humanidad



NCLAVADO en uno de los más bellos parajes de la costa gallega, el faro de la Torre de Hércules fue declarado por unanimidad Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO el 27 de junio, durante la reunión celebrada en Sevilla por dicho organismo, por lo que dicha fecha constituye un momento histórico para La Coruña, Galicia, España y la gente de mar en general. Considerado como símbolo de La Coruña, el faro está presente en la vida cotidiana de los ciudadanos coruñeses, que lo exhiben con orgullo ante el mundo. El principal argumento para obtener dicho reconocimiento sobre esta auténtica obra de arte e ingeniería fue el de ser el faro en funcionamiento más antiguo del mundo. También jugó a su favor el haber sido testigo privilegiado de la historia de la ciudad de La Coruña.

La carrera para que la Torre de Hércules fuese declarada Patrimonio de la Humanidad ha sido larga y complicada. Se trataba de una dura competición en la que participaban numerosos monumentos de todo el mundo, pero afortunadamente se contó con el apoyo de todo el país, destacando el esfuerzo de las instituciones y autoridades coruñesas y gubernamentales que durante el último año trabajaron intensamente en defensa de la candidatura del faro para convertirlo finalmente en patrimonio de todos los ciudadanos del mundo.



(Foto: A. Pintos Pintos).

Emplazamiento

La Torre se encuentra a unos dos kilómetros al norte de la ciudad, sobre un montículo de casi 60 m de altura sobre el nivel del mar, entre la ensenada de Lagoa y la punta de Orzan. De planta cuadrada y 11,75 m de lado, se enclava sobre una plataforma circular de 33 m de diámetro, a la que se accede a través de una escalera de tres rellanos y tres metros de ancho. Llama poderosamente la atención el montículo sobre el que se levanta, rodeado por el mar y expuesto con frecuencia a los fuertes temporales que azotan la costa noroeste de nuestra península.

Mitos y leyendas

Existen numerosas leyendas, relatos mitológicos y también hechos históricos que guardan relación con los orígenes e historia de la famosa torre y el

faro. Son varias las fuentes que atribuyen al héroe mitológico Hércules la construcción de la torre que lleva su nombre, en memoria de su victoria sobre el gigante Gerión. Cuenta la leyenda que el todopoderoso Gerión mantenía atemorizada a la población. Hércules, hijo de Zeus, al tener conocimiento del hecho arribó a La Coruña, donde derrotó al gigante tras una encarnizada lucha a lo largo de tres días. Le cortó la cabeza y la enterró en un lugar en el que mandó construir una gran torre en conmemoración de semejante hazaña.

Alfonso X el Sabio nos relata este hecho en su *Crónica General de España*, y nos habla de la fundación de la ciudad de La Coruña y de la Torre de Hércules en recuerdo de la victoria sobre el gigante Gerión:



(Foto: M. González Fernández).

«E mando en aquel logar fazer una torre muy grande, e fizo meter la cabeza de Gerion en el cimientto, e mando poblar y una gran cibdat, e fazie escreuir los nombres de los omnes e de mugeres que viniesen poblar y el primer poblador que uino fue una muger que auia nombre de Cruna, e por essol poso assi nombre a la cibdat.»

En la parte superior de la roca, al pie de la torre y protegida por una casilla de los fuertes temporales que la azotan, puede observarse una inscripción latina sobre un rectángulo plano que ha servido de argumento para determinar su origen y conocer la época de su construcción. El mal estado de las letras, algunas casi ilegibles, ha motivado cierta polémica a la hora de interpretar y confirmar estudios arqueológicos posteriores. El contenido de la inscripción dice lo siguiente:



De izquierda a derecha, inscripción latina que se encuentra resguardada en una casilla al pie de la torre. Portada del libro *Descripción del Reino de Galicia*, en el que el licenciado Molina hace una descripción de la torre. Representación de la torre en una carta del siglo XIII. Su cima llamamente demuestra que, por aquel tiempo, aún se utilizaba como faro (Stevenson).

MARTI
AUG. SACR.
C. SEVIVS
LUPUS
ARCHITECTUS
A ENSIS
LUSITANVS. EX. VO

Que quiere decir algo así como: «Consagrado a Marte Augusto, Cayo Servio Lupo, arquitecto de Aeminium en Lusitania, de acuerdo con su juramento». Es decir, que el tal Cayo Servio Lupo, arquitecto de la ciudad de Aemunium (actual Coimbra), parece ser por tanto su constructor.

En el *Libro de las Invasiones*, del siglo XII, monjes galeses e irlandeses cuentan de otros héroes legendarios, y dicen que fue el rey de Breogán quien fundó la ciudad de Brigantia (La Coruña) y con ella una gran torre, que se llamó Torre de Breogán. La leyenda narra que el monarca tuvo diez hijos; el más aventurero de ellos, llamado Ith, solía contemplar la costa de Irlanda desde lo alto de la torre, y un buen día decidió poner rumbo hacia sus costas para su conquista. El final fue trágico, Ith fue asesinado y su cuerpo devuelto a Brigantia.

Historia

La primera mención de la Torre de Hércules como faro romano aparece en la *Geografía Grecolatina* de Ptolomeo hacia finales del siglo I y comienzos del II d. de C., donde se hace referencia al *Flavium Brigantium*, que lo sitúa en el golfo de los Ártabros, y que según muchos historiadores se refiere al *Pharum Brigantium*.

En el siglo III Dión Casio, historiador griego, también hace mención al faro cuando describe cómo una flota armada al mando de Julio César fondeó en sus inmediaciones en el año 250 d. de C., coincidiendo en el tiempo con el emperador romano Trajano.

A lo largo de la historia la torre ha sufrido diversos cambios y transformaciones. De su primitivo aspecto conservamos hoy su interior, revestido por un recubrimiento arquitectónico realizado a finales del siglo XVIII. No se conoce con certeza cómo era su aspecto exterior. Por las excavaciones arqueológicas realizadas en la base del faro hemos conocido que existía un muro perimetral exterior en forma de rampa que daba acceso a la parte superior, circular en forma de cúpula con un hueco en el centro para el alumbrado. En la antigüedad (época romana) el alumbrado de los faros se reducía a mantener hogueras de leña, y posteriormente, a lámparas de aceite, parafina y petróleo.

A partir del siglo V la torre sufre un deterioro progresivo que provoca la desaparición del muro perimetral exterior y la rampa de acceso. Durante este tiempo la torre se convierte en fortificación, y a partir del siglo XIII en cantera para edificación de la ciudad de La Coruña. A comienzos del siglo XVI se inicia el proceso de restauración, y un siglo más tarde sufre una importante reforma en su interior con la construcción de una escalera para permitir el acceso a lo más alto de la torre y la instalación de dos pequeñas torrecillas con un farol de iluminación cada una.

En el periodo comprendido entre 1785 y 1791, Carlos III lleva a cabo una restauración completa a cargo de Eustaquio Giannini, teniente de navío ingeniero del Real Cuerpo de Hidráulica de Marina. Se restaura la estructura exterior recubriendo el núcleo antiguo con un revestimiento de granito de 60 cm de espesor y dotándola de una escalera de piedra con pasamanos de madera. En la parte alta (cúpula octogonal) se instala una linterna que aloja una luz giratoria. Con estos cambios la torre se convierte en un edificio de estilo neoclásico, diferenciándose tres partes: la base romana, la central neoclásica y la parte superior añadida en el siglo XVIII.

En el siglo XIX y hasta finales del XX se hicieron pequeñas reformas. En 1849, por Real Orden de 18 de octubre se convierte en la primera Escuela de Torreros de Faro de España, trasladándose cinco años más tarde al faro del cabo Machichaco en Vizcaya. A mediados del siglo XX (1956) se construyó la casa vivienda del torrero alrededor de la plataforma circular. Durante esta última etapa el faro se ha modificado lo justo para adaptarse a los tiempos moder-

nos, con la tecnología y señalización marítima más avanzada existente en cada momento.

Características técnicas de la Torre de Hércules

Situación geográfica:	43° 23' 9" N. 8° 24' 24" W.
Altura sobre el terreno:	49 metros.
Altura sobre el mar:	106 metros.
Alcance actual:	23 millas.
Materiales de construcción:	Piedra menuda, grava y mortero. Revestimiento exterior de piedra de sillería, con mortero de cal y arena.
Sistema luminoso:	Según la época. Primitivamente, hoguera de leña. Posteriormente, lámparas de mechas de aceite, parafinas y petróleo. Actualmente, lámpara eléctrica de incandescencia.
Sistema óptico:	Según la época. Espejo, espejo reflector (catóptrico) y óptica catadióptrica.
Característica distintiva:	Intervalos regulares de grupos de cuatro destellos blancos cada 20 segundos.

Desde el 4 de junio de 1847 el faro de la Torre de Hércules viene funcionando con continuidad emitiendo señales luminosas, sonidos de niebla y radio-faro para ayuda a la navegación marítima y aérea contribuyendo a la seguridad de la vida en la mar.



EL ISLAM. RELIGIÓN O FORMA DE VIDA

Ernesto GRUESO GARCÍA



No hay más Dios que Alá, y Mahoma es su profeta.

(Primer pilar del islam: la profesión de fe).



ACE poco tiempo hemos sido testigos del acercamiento entre Estados Unidos e Irán en un intento del presidente estadounidense Obama de poner fin a los casi treinta años de tensión entre ambos países desde la ruptura de relaciones diplomáticas como consecuencia de la revolución islámica que derrocó al último Sha de Persia. La Administración norteamericana intenta así estabilizar la zona de Oriente Medio, muy agitada debido al impulso del programa nuclear iraní.

Por otra parte, la República Islámica de Irán también está en el punto de mira de la actualidad, a raíz de las denuncias realizadas por el candidato reformista Mousavi sobre irregularidades cometidas durante las elecciones presidenciales celebradas recientemente, en las que el presidente Ahmadineyad resultó reelegido.

No hace tanto tiempo que las primeras páginas de los periódicos eran espacio habitual para noticias relacionadas con islamistas radicales, protagonistas de la llamada guerra contra el terrorismo, que aún se está librando. Como podemos comprobar, el islam sigue siendo noticia por uno u otro motivo. Pero, realmente ¿sabemos qué es el islam?

Introducción

Cuando escuchamos la palabra islam no podemos evitar asociarla con palabras como religión, Alá, musulmán, Mahoma, Corán, y otras como árabe, mahometano, *yihad*, terrorismo.



La Mezquita Azul o del sultán Ahmed de Estambul.

Si somos de los que pensamos en el primer grupo de palabras, podremos decir que tenemos cierta idea sobre el tema del artículo. Podemos creer que el islam sólo es una de las tres religiones monoteístas, junto con el cristianismo y el judaísmo. El término islam proviene del árabe *al-islām*, que significa paz y sumisión a Dios (Alá). La persona que practica el islam se denomina musulmán, que significa sometido a Alá, y no mahometano. Mahoma fue el último de los profetas enviados por Alá y al que reveló el Corán (libro sagrado del islam).

Este artículo está destinado principalmente a las personas que pensaron en el segundo grupo de palabras, aunque estoy seguro de que todos aprenderemos algo más sobre este colectivo tan heterogéneo, con una gran diversidad étnica, lingüística y geográfica, y que cuenta con unos 1.500 millones de musulmanes repartidos por todo el mundo.

Valga de ejemplo uno de los errores más comunes que se cometen relativos al islam: confundir árabe con musulmán. Si bien el islam surgió en Arabia y el Corán está escrito en árabe, los árabes son una etnia, mientras que los musulmanes son los seguidores del islam. Hay países musulmanes que no son árabes, como Pakistán, Irán, Sudán, Indonesia, etc., y árabes que no son

musulmanes, sino cristianos. Sólo el 20 por 100 de los musulmanes repartidos por el mundo son árabes.

El islam no surgió como una nueva religión, sino como una continuación de las religiones judía y cristiana. Según éste, Mahoma fue enviado por Alá para recordar y completar los mensajes de los profetas anteriores, como Adán, Abraham, Job, David, Salomón, Moisés y Jesús, al que considera sólo un profeta y no el hijo de Dios.

Quién fue Mahoma

Es innegable el protagonismo de *Muhammad*, conocido en Occidente como Mahoma, en el nacimiento del Islam. Sin embargo, dependiendo de qué fuentes se escojan para documentarse sobre su vida, podremos comprobar la mayor o menor importancia que tuvieron los factores religiosos, sociales, políticos, económicos, militares, etc, en el inicio y expansión del Islam.

Para los musulmanes, Mahoma fue el último de los profetas enviados por Alá, con la misión de recordar y completar los mensajes de sus predecesores, entre los que incluyen a Jesús.



Interior de la Mezquita Azul de Estambul.

Nació en La Meca (en la actual Arabia Saudí) en torno al año 570 d. de C. Quedó huérfano de niño, por lo que fue educado por sus familiares. Durante su juventud trabajó como comerciante para una viuda rica llamada Jadiya, con la que se casó a la edad de veinticinco años. Tuvieron dos hijos, que murieron en la infancia, y cuatro hijas. A la muerte de Jadiya, Mahoma se casó de nuevo, llegando a tener diez esposas más.

Cuando el profeta tenía cuarenta años, durante su retiro en el mes de Ramadán en una cueva del monte Hira, recibió la visita del arcángel Gabriel mientras dormía. Al despertar, pronunció las siguientes palabras: «No hay más Dioses que Alá». Después de una segunda visión, Mahoma comenzó a predicar estas revelaciones de Alá, que se sucedieron a lo largo del resto de su vida, hasta completar el Corán.

Al principio, las ideas de Mahoma fueron ignoradas. Sin embargo, cuando empezó a atacar el politeísmo que se practicaba en la época, encontró una oposición a su mensaje, tanto por motivos religiosos como económicos. No hay que olvidar que La Meca era un destino de peregrinación de multitud de fieles, que afluían anualmente a adorar a sus divinidades colocadas en torno a la Kaaba (1), por lo que la idea monoteísta podía desmantelar el negocio religioso que existía en la ciudad.

La creciente oposición de los habitantes de La Meca obligó a Mahoma y a sus escasos seguidores a huir a la vecina y rival ciudad de Yathrib (llamada desde entonces Medina) (2) la noche del 15 al 16 de junio del año 622, hecho conocido como la Hégira y que marca el inicio de la era islámica.

En Medina, Mahoma no encontró dificultades para expandir el islam, gracias a una serie de pactos con las tribus judías (las más ricas y poderosas de la ciudad). Se acercó al judaísmo hasta tal punto que orientó la oración hacia Jerusalén. Sin embargo, no logró que lo reconocieran como profeta y finalmente la reorientó hacia La Meca.

Comenzó entonces una etapa de guerras con diferentes tribus que le proporcionaron riquezas y alianzas con las que fue ampliando la influencia del islam, hasta el extremo de llegar a expulsar a los judíos de Medina y confiscar sus bienes. Su siguiente objetivo fue La Meca, donde entró sin oposición en enero de 630. Mahoma exigió la destrucción de todos los ídolos que había en la Kaaba y sometió la ciudad, militar, política y religiosamente, al islam.

En marzo de 632, el año 10 según el calendario islámico, Mahoma realizó su primera peregrinación a La Meca, convertida ya en islámica, y comunicó a su gente la última revelación de Alá: «Hoy os he completado vuestra religión y he terminado de daros mi bien. Yo os he escogido el islam por religión»

(1) Construcción cúbica situada en el centro del patio de la Gran Mezquita de la Meca y que contiene la piedra negra, traída por el arcángel Gabriel.

(2) Abreviación de *Madinat al-Nabi*, la ciudad del profeta.

(3). El 8 de junio de ese mismo año murió en Medina sin haber dejado ninguna instrucción sobre su sucesión, hecho que años más tarde provocaría la escisión de los musulmanes en chiítas o chiíes y sunitas o suníes (4).

¿Es el islam sólo una religión?

Partiendo de la base de que existen múltiples definiciones de la palabra religión, toda respuesta a la pregunta planteada es relativa. En sus orígenes, el islam fue, además de religión, el Estado y la ley que organizó una sociedad. El islam no sólo ordena los aspectos espirituales y religiosos, sino que también engloba temas políticos, sociales e incluso económicos. Por este motivo, hablar sobre él no puede reducirse a hablar sólo de religión. El islam es también un código de conducta, un sistema legislativo y una forma de vida.

Desde el punto de vista del culto, es muy sencillo, porque es un culto sin imágenes, ni iconos, ni intermediarios. Es un contacto directo con Alá, una relación entre el ser humano y su Creador.

En el culto podemos diferenciar dos partes: los rituales y los actos de la vida social. Los primeros constituyen los cimientos del islam; son los llamados cinco pilares, considerados como inmutables. Por otra parte, la conducta social es mudable según el contexto y las tradiciones locales de cada región, lo que explica por qué el islam como religión se adapta muy fácilmente dentro de culturas tan diferentes como la africana, la asiática o la europea de los Balcanes.

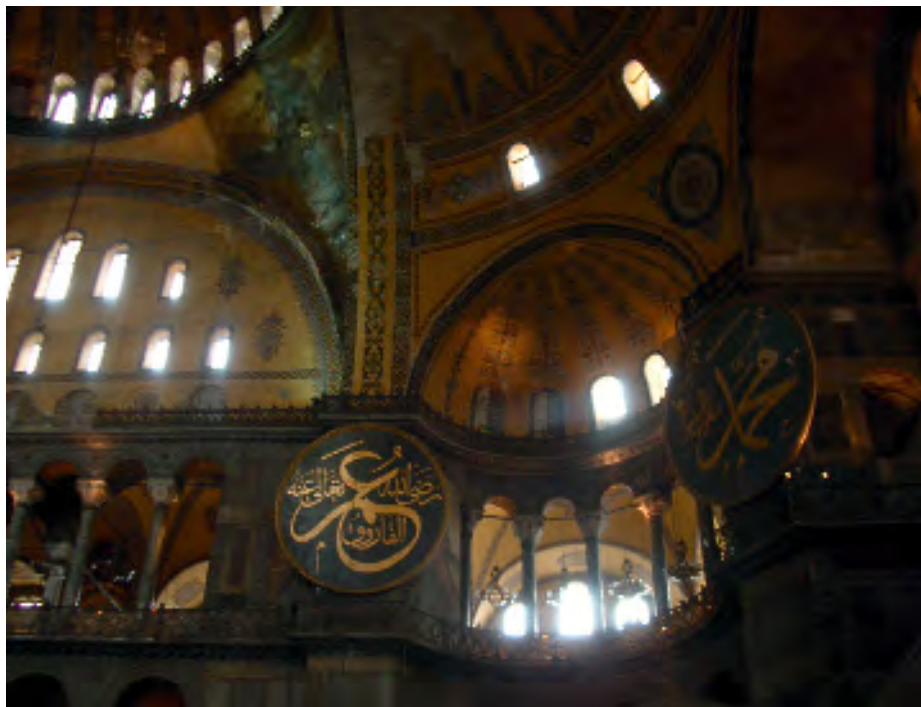
Por tanto, afirmar que el islam es sólo una religión y clasificarla entre el resto de religiones sería simplificar una forma de vida.

Los cinco pilares del islam

Cada acción hecha con la conciencia de que se cumple con la voluntad de Alá es considerada un acto de adoración en el islam. Pero el acto específico de adoración es aceptar los cinco pilares, ya que sostienen la estructura de la forma de vida de los musulmanes. El primer pilar nos da la pauta de la fe en Alá, y los demás son un medio para demostrarla a través de sometimientos.

(3) Corán, Azora de la mesa, 5.

(4) En la actualidad, se calcula que alrededor del 85 por 100 de los musulmanes son suníes, el 10 por 100 chiíes y el resto pertenece a corrientes minoritarias.



Interior de la iglesia, después mezquita y ahora museo Hagia Sophia de Estambul.

La profesión de fe (shahada)

La profesión de fe es la afirmación esencial de la doctrina del islam, que dice: «No hay más Dios que Alá, y Mahoma es su profeta». Mahoma no se confunde con Dios, pues sólo es el último y el más grande de los profetas.

La oración (salat)

Se basa en el acto de rezar cinco veces al día: al amanecer, al mediodía, a media tarde, a la puesta del sol y en los comienzos de la noche. Para realizar cada una de estas oraciones es necesario purificarse, acto denominado ablución y que consiste en el lavado de la cara, las manos y brazos, así como la limpieza de la cabeza y pies. Si no se dispone de agua, está permitido utilizar arena. Para rezar se sigue todo un ritual, que va desde la posición que se adopta hasta lo que se expresa en voz alta.

La limosna (zakat)

Inicialmente, el *zakat* era una donación caritativa que daban los musulmanes pudientes anualmente. Más tarde se convirtió en un impuesto obligatorio de «purificación», utilizado para ayudar a los necesitados.

El ayuno (sawm)

Se realiza durante el mes de Ramadán, el noveno del calendario islámico, para conmemorar la primera revelación del Corán. Consiste en la prohibición de comer, beber, fumar, tener relaciones sexuales y de todo pensamiento pecaminoso durante las horas diurnas. Todo musulmán está obligado a cumplirlo, con las excepciones de ancianos, niños y enfermos.

La peregrinación a La Meca (hach)

Los musulmanes deben peregrinar a La Meca por lo menos una vez en su vida, siempre y cuando se disponga de salud y de medios económicos para hacerlo. Se realiza principalmente durante el mes islámico *Dhu al-Hiyya*, el último de su calendario, y tiene tal importancia que los musulmanes hablan de su vida antes y después de la peregrinación.

El islam como forma de vida

En árabe se dice que el islam es *din wa-dunya wa-dawla*, religión, sociedad y Estado. Engloba un modo de vivir, de comportarse, de concebir la familia, el matrimonio, la educación de los hijos, la alimentación, de organizar el Estado, etc., aspectos que han sido extraídos a partir del Corán y de la *Sunna* (5).

El islam no está circunscrito al mundo árabe, como estamos acostumbrados a pensar, sino que, según el Corán, toda persona está llamada a la sumisión (6) al Dios único. Se cifran en unos 1.500 millones los musulmanes que integran la Umma (7), repartidos por el mundo, principalmente en el norte de África, Oriente Medio, Indonesia, India, Pakistán y Bangladesh. Además, la

(5) *Sunna* es la recopilación de todos *Hadit*, es decir, los dichos y hechos de Mahoma.

(6) La palabra islam significa sumisión a Alá.

(7) Comunidad islámica mundial.

presencia musulmana en los países de Europa occidental ha experimentado un notable aumento en los últimos años, alcanzando los 25 millones.

Por tanto, no se debe confundir el islam con un tipo cultural concreto. Los musulmanes árabes representan sólo el 20 por 100 del total. Solamente los musulmanes de Indonesia son más que todos los musulmanes del Magreb. El islam no tiene nacionalidad, ni distingue fronteras, razas o sexos. Hay musulmanes argentinos, españoles, marroquíes, iraníes, indonesios, estadounidenses, blancos, negros, orientales, occidentales, etcétera.

El Corán

No se puede entender el islam sin una referencia a su libro sagrado, el Corán, objeto de estudio por parte de todo «buen» musulmán, y sujeto a veces a una interpretación errónea.

Corán significa «recitación», y según los musulmanes es la palabra de Alá revelada a Mahoma en fragmentos a lo largo de dos décadas, como respuesta a las necesidades de los musulmanes en cada momento. Cuando el profeta recibía alguna revelación, la transmitía a sus seguidores para que la memorizaran y escribieran. Diecinueve años después de la muerte de Mahoma, los fragmentos fueron recopilados y unidos en un solo texto que contiene las bases del islam.

Está escrito en árabe y tiene una extensión similar al Nuevo Testamento. Se estructura en 114 capítulos, denominados azoras o suras, que a su vez se dividen en versículos, llamados aleyas o ayas. Llama la atención que las azoras estén ordenadas de mayor a menor extensión (excepto la primera, que es la más corta) en lugar de seguir una secuencia cronológica. Además, alternan fragmentos poéticos con normas y reglas, contribuyendo a dificultar la lectura para los no iniciados.

Junto con el Corán, los musulmanes se basan en la *Sunna* como segunda fuente del islam. La *Sunna* es el conjunto de dichos y hechos (*Hadit*) de Mahoma, que fueron transmitidos en forma de relatos ante la necesidad de soluciones políticas y jurídicas no contempladas por el Corán.

La mezquita

Como hemos visto, la religión en el Islam no está separada de las otras actividades sociales. La mezquita no es sólo un lugar donde los musulmanes realizan sus plegarias, postrándose (8) de rodillas hasta tocar el suelo con la

(8) La palabra mezquita, en árabe *másjid*, quiere decir «lugar de postración».

frente, sino que sirve también para reuniones, estudios, conferencias, etc. Es un centro social en la vida musulmana.

Por otro lado, en el islam cualquier rincón sirve para realizar las cinco oraciones diarias; no es necesario que sea un santuario pues, como dijo Mahoma: «Toda la tierra es una mezquita para vosotros, así que rezad donde quiera que estéis en ese momento» (9).

Sin embargo, es costumbre realizar la oración del mediodía del viernes en congregación en la mezquita, seguida de la *jutba* (10). Mahoma estableció el viernes para esta cita religiosa, para diferenciarse de judíos y cristianos, que se reúnen el sábado y domingo, respectivamente. Asimismo, para reforzar esta reunión del viernes, Mahoma afirmó que rezar en compañía era 25 veces más meritorio que la oración individual en casa.

Las normas sociales

Están marcadas por la *Sharia*, que significa literalmente «el camino al manantial». Se puede considerar la *Sharia* como la ley islámica, el código religioso para vivir. Está fundamentada en la triple diferenciación que existía en la sociedad árabe patriarcal del siglo VII entre hombre y mujer, entre musulmán y no musulmán, y entre hombre libre y esclavo.

Son pocos los países del mundo islámico que pretenden aplicar de manera íntegra los dictámenes de la *Sharia*, como Arabia Saudí e Irán. La mayoría de los estados islámicos aplican sólo una parte; por lo general, las normas relativas al derecho de familia.

Los musulmanes se rigen por su propio calendario, que tiene como base los ciclos lunares. Los meses se extienden de una luna nueva a la siguiente. El año consta de 12 meses, cinco de 29 días y siete de 30 días, con un total de 355 días, por lo que acumula una diferencia de 10 u 11 días por año respecto a nuestro calendario. El resultado es que los meses musulmanes se desplazan gradualmente por las estaciones. Otra diferencia es que los días empiezan a contarse después de la puesta del Sol.

La politización del islam

Antes de comenzar a analizar la influencia del islam en la política, y viceversa, me gustaría intentar aclarar una serie de términos de uso común emplea-

(9) TABRIZI: *Mishkat*, I:152.

(10) Comentario o sermón del imán sobre temas de actualidad.



Grupo de mujeres paseando por Estambul.

dos indistintamente en los medios de comunicación, cuando en realidad tienen significados distintos.

En primer lugar tenemos a los «fundamentalistas islámicos», que actúan impulsados por motivos religiosos y pretenden implantar las prácticas religiosas más puras, las de los comienzos del islam. Por otra parte están los «islamistas», que ponen más énfasis en las metas políticas y quieren incorporar la religión a la política, aunque no necesariamente de una forma hostil a la democracia (11). Y por último están los «islamistas radicales» o «yihadistas», como Osama Bin Laden, que ven la necesidad de la violencia para conseguir sus metas políticas, proclamando la «guerra santa» contra los infieles.

A pesar de tener significados tan diferentes, es común asociar cualquiera de los tres grupos anteriores con la palabra terrorismo, cuando en realidad sólo sería correcto hablar de «terrorismo yihadista» y no de terrorismo islámico, al igual que no se emplea el término terrorismo cristiano o judío.

En realidad, la palabra *yihad* evoca la idea de esfuerzo. Es empleada en el Corán con una doble acepción, un sentido de lucha por el camino de Alá, en el plano espiritual del esfuerzo interior, y otro significado más bélico de lucha contra los infieles en el nombre de éste. En la actualidad se emplea con este segundo significado, designando la «guerra santa» hecha en nombre de Alá como obligación colectiva de todos los musulmanes adultos, en particular de los varones, para defender el islam.

Podríamos decir que el islam entró en la escena política internacional a partir de la revolución iraní de 1979, pero ha sido desde los atentados del

(11) El islamista Partido de la Justicia y el Desarrollo de Turquía fue elegido democráticamente y ha apoyado la entrada del país en la Unión Europea.

11 de septiembre de 2001 cuando no pasa un día sin que, directa o indirectamente, aparezca en los medios de comunicación social.

Las fórmulas de gobierno de los estados musulmanes van desde las monarquías absolutas islámicas de tipo feudal, como es el caso de Arabia Saudí, Omán o Qatar, pasando por monarquías parlamentarias como Jordania, Bahrein o Kuwait; repúblicas con democracia parlamentaria, como es el caso de Yemen; repúblicas presidencialistas con régimen militar, como Sudán o como ocurría en Irak, hasta la monarquía de derecho divino de Marruecos.

Más de la mitad de los 57 estados que forman la Organización de la Conferencia Islámica (OCI) figuran entre los países menos desarrollados del mundo, y de ellos cinco ocupan los últimos puestos de la lista de los más pobres. Los índices de desempleo son el doble de la media mundial, casi un tercio de la población es analfabeta y las mujeres sufren gran discriminación.

En España, los desafíos que presenta el islam para la convivencia libre, pacífica y democrática no se limitan únicamente a problemas de carácter internacional. En realidad, podría decirse que buena parte de los retos de mayor calado vienen referidos a situaciones internas. La primera de ellas es consecuencia de la inmigración, particularizando a los musulmanes, que plantea enormes problemas en educación y sanidad que deben ser resueltos de manera adecuada.

La llegada ininterrumpida, y presumiblemente creciente, de inmigrantes musulmanes (en España ya son casi un millón) implica el aumento demográfico, por lo que se puede esperar que haya un número cada vez mayor de musulmanes que no se integren en las sociedades donde viven.

Por otra parte, hay que hacer mención del colectivo musulmán presente en las Fuerzas Armadas, especialmente representativo en las unidades con base en las ciudades autonómicas de Ceuta y Melilla.

La respuesta a la pregunta inicial

Hablar del islam no puede reducirse a hablar sólo de religión, sino que también engloba aspectos políticos, sociales e incluso económicos. El islam es religión, sociedad y Estado. Es, en definitiva, una forma de vida sustentada sobre cinco pilares: La profesión de fe, la oración, la limosna, el ayuno y la peregrinación a La Meca.

Precisamente en esta simplicidad del culto, resumida en la profesión de fe «no hay más Dios que Alá, y Mahoma es su profeta», radica el porqué de su gran expansión por todo el mundo, convirtiéndose en la segunda «religión» en cuanto al número de fieles, con unos 1.500 millones de musulmanes, y que continúa aumentando.

Sin embargo, a diferencia del cristianismo, que ha ido evolucionando desde su origen, en mayor o menor medida, mediante las distintas reformas de

la Iglesia y los concilios, el islam continúa aplicando las mismas fuentes del siglo VII d. de C. (Corán, *Sunna* y *Sharia*) y exige el cumplimiento exacto de las mismas. Esto trae consigo la existencia de anacronismos, tales como la clara discriminación de la mujer en el mundo islámico.

Existe un desconocimiento general de qué es y qué representa el islam, lo que provoca cierto rechazo hacia los musulmanes, que muchas veces son asociados erróneamente con las acciones terroristas.



BIBLIOGRAFÍA

- GHANY MELARA NAVIO, Anel: *El Corán. Traducción Comentada*. Palma de Mallorca, 1998. Ediciones Nuredduna.
- FUKUYAMA, Francis: *América en la encrucijada*. Ediciones B.
- HUNTINGTON, Samuel P.: *El choque de civilizaciones y la reconfiguración del orden mundial*. Barcelona, 1997. Editorial Paidós.
- BALTA, Paul: *El Islam*. Barcelona, 1996. Editorial Salvat.
- SAMIR KHALIL, Samir: *Cien preguntas sobre el Islam*. Madrid, 2003. Ediciones Encuentro.
- SAYYID ABUL A'LA, Al-Maududi: *Islam, un modo de vida*.
- VIDAL, César: *España frente al Islam* (8.ª Edición). Madrid, 2004. La Esfera de los Libros.
- Volumen 7: *El origen de las grandes religiones. Historia Universal*. Madrid, 2004. Editorial Salvat, v. X, pp. 410-446.
- Volumen 9: *La expansión musulmana. Historia Universal*. Madrid, 2004. Editorial Salvat. v. X, pp. 34-79.
- LATORRE REMÓN, José Antonio: *La expansión del Islam en el mundo*. Monografía Curso de Estado Mayor 04/05. Madrid, 2005. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas.
- GUITART LORENTE, José Luis: *Terrorismo islámico y Occidente*. Monografía Curso de Estado Mayor 04/05. Madrid, 2005. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas.
- www.islam.com
- www.islamworld.net
- www.islam-guide.com
- www.islamencastellano.com
- www.webislam.com
- www.islam.org
- www.islamparatodos.com
- www.coran.org
- www.oic.org

COMBATE NAVAL DE CHESAPEAKE

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Licenciado en Derecho



BIEN podría llamarse este artículo «Retrospectiva digital a la Batalla de Chesapeake» o algo por el estilo, ya que es de destacar el papel que juega *Internet* en nuestros tiempos y cómo a través de esta herramienta podemos asirnos al pasado y leer lo que otras personas que vivieron hace más de un siglo. En España, gracias al Instituto Cervantes, en cualquier sitio en donde haya una conexión, podemos bucear en su hemeroteca y perdernos leyendo los números

de *El museo natural e Ilustración española y americana* correspondientes a los momentos cruciales del siglo XIX en nuestro país.

No hace mucho que, debido a una necesidad imperiosa por reunir toda la información disponible sobre un determinado momento de la Guerra de Secesión, me encontré con la suerte de poder leer los números del facsímil *Harper's Weekly* (publicación que comienza su andadura en 1857, heredera del *Harper's Monthly* y en la que llegó a demostrar su maestría Charles Dickens) y directamente busqué un hecho clave en la historia de la guerra naval, como es el primer enfrentamiento entre buques acorazados, el cual aconteció un día como el 9 de marzo de 1862 entre el *Monitor* (de la Marina de los Estados Unidos y diseñado por el ingeniero sueco John Ericsson) y el *Virginia* (ex *Merrimac*, fragata federal quemada y hundida por su propia tripulación durante la evacuación de la base de Norfolk, posteriormente rebotada por los rebeldes y que, tras su remodelación, entró en servicio activo en la Marina de los Estados Confederados de América). La diosa Fortuna me ofreció la oportunidad de leer estas publicaciones gracias al tesón de algunos internautas en «subir» los números y ofrecerlos de forma gratuita (y es que la hemeroteca de *Harper's Weekly*, desde hace unos meses, sólo se puede consultar pagando cierta cantidad de dinero, algo que me parece inconcebible).

La batalla de Hampton Roads se ha leído siempre en artículos pasados por la criba de muchos libros, pero quería encontrar un reportaje periodístico de la



Acorazado *Monitor*.

época e imaginarme al «plumilla» (cuyo nombre no consta) saltando de un lado a otro para recopilar datos sobre una batalla que aterrorizó tanto a propios como a extraños, ya que era algo que nunca se había visto: dos bestias metálicas repartiendo estopa, luchando penol a penol (si los tuvieran).

Quizá por emular a aquellos colaboradores de la REVISTA que aparecen referenciados en la sección *Informaciones diversas*, donde se resume el contenido de las publicaciones correspondientes al mismo mes pero cincuenta y cien años después, y que hacen un gran esfuerzo en dar a conocer artículos escritos en otros idiomas y publicados en diversas revistas, he querido traducir un reportaje publicado en el *Harper's Weekly* el 22 de marzo de 1862 como buenamente he podido, tratando de darle un estilo actual y haciendo uso de nuestro rico castellano (el que lamentaba Shakespeare no saber escribir, como lo hacía su coetáneo Cervantes). Todo ello lo he hecho otorgándome la libertad de adaptar los giros y de dar la mayor comprensión y coherencia al artículo con mis limitados medios, aplicando la técnica de completar las frases, etc., para ofrecerles una visión diferente de este histórico combate naval (quizá también maniquea, ya que la publicación apoyaba a la Unión a pesar de que hiciera campaña en contra de Lincoln en su carrera hacia la presidencia) y ofrecía una visión conforme a este bando (supongo que la descripción variaría en un periódico secesionista). Pero por lo demás es tal y como se redactó y salió de la imprenta, llegando, en mi afán por respetar al reportero, a incluir

las mayúsculas en las mismas palabras, aunque, eso sí, evitando el uso de comas y otros elementos en determinados momentos que no tendrían sentido en castellano y con algún apunte entre paréntesis.

Visto ahora podría haberles ofrecido una traducción del artículo que aparece en la portada del mismo facsímil, en el que se trata de la figura del comandante del USS *Monitor* y su intervención en la batalla de Hampton Roads, el teniente Worden; pero no es cuestión de variar de proyecto a estas alturas. He decidido, con ánimo de no extenderme muchas páginas, saltarme la parte en la que se describen los dos contendientes con sus características técnicas, ya que son de fácil consulta en cualquier bibliografía, y quería centrarme en el relato del encuentro.

Comenzaba así: «Dedicamos la mayor parte de nuestro espacio esta semana a las ilustraciones del combate naval que ocurrió en Chesapeake el 8 y 9 de marzo entre los navíos rebeldes *Merrimac*, *Jamestown* y *Yorktown*, y nuestro acorazado *Monitor* con las fragatas *Cumberland*, *Congress* y *Minnesota*...».

El combate del primer día

«En las páginas 184 y 185 les ofrecemos ilustraciones de los dos combates. El del 8.º y el del 9.º día. Según lo descrito por el corresponsal de la Associated Press, “La monotonía en Old Point se quebró hoy por el avistamiento de un navío sospechoso que se supuso que era el *Merrimac*, asemejándose a una casa sumergida con sólo la azotea por encima del agua, bajando de Norfolk por el canal frente a las baterías de Sewall’s Points. La *Cumberland* y la *Congress* notificaron a las *Minnesota*, *St. Lawrence* y *Roanoke* del peligro inminente abriendo fuego con sus cañones y todo era entusiasmo a bordo de ellos y en la Fortaleza Monroe.

No había nada sobresaliendo encima del agua excepto un mástil sobre el que ondeaba la bandera rebelde y una chimenea corta. Ella (CSS *Virginia*) se movió despacio a lo largo y se internó en el canal que conduce a Newport News, y se dirigió directa hacia las fragatas *Cumberland* y *Congress* que se encontraban en la boca del río James. En cuanto estuvo al alcance de la *Cumberland*, esta última abrió fuego sobre ella con sus grandes cañones, pero las balas golpearon y rebotaron, no teniendo más efecto que el de balines de una pistola de juguete de aire comprimido. Todas sus portas permanecieron cerradas y siguió adelante en silencio, pero a toda máquina. Mientras tanto, cuando la *Merrimac* se acercaba a las dos fragatas por un costado, los vapores rebeldes acorazados *Yorktown* y *Jamestown* descendieron por el río James y abordaron nuestras fragatas desde la otra ribera. Las baterías de Newport News abrieron fuego sobre el *Yorktown* y el *Jamestown*, e hicieron todo lo posible por ayudar a la *Cumberland* y a la *Congress*, que, al ser veleros, estaban a la merced de los vapores próximos. La *Merrimac*, mientras tanto,

mantuvo de forma regular su curso y, lentamente, se acercó a la *Cumberland*, entonces, ella y la *Congress*, a la distancia de 100 yardas, hicieron caer una lluvia de fuego desde sus baterías sobre el monstruo acorazado, el cual no sufrió efecto alguno, salvo el de ralentizar su marcha durante un momento.

Después de la primera descarga de las dos fragatas, ella (*CSS Virginia*) se echó sobre la *Cumberland* golpeándola por el centro abriendo literalmente su costado. Entonces se retiró y descargó una andanada sobre el desvalido barco, y otra vez se lanzó contra ella con su proa acorazada hundiéndola mientras se abordaba a la *Congress*, que pone de por medio aproximadamente un cuarto de milla de distancia. La *Congress*, mientras tanto, había mantenido un duro combate con el *Yorktown* y el *Jamestown*, y no teniendo tripulación suficiente para maniobrar y viendo la inexistencia de esperanza alguna de resistir al vapor acorazado, inmediatamente arrió sus colores. Desde hacía días su tripulación se encontraba mermada y tenía temporalmente a bordo tres compañías de la Brigada Naval hasta que pudiera ser relevada por la *St. Lawrence*, que debía haber subido el lunes para tomar su posición como uno más de los navíos que realizan el bloqueo del río James.

Con la *Congress* con sus colores arriados, el *Jamestown* se acercó y tomó a sus oficiales como prisioneros, pero permitió a la tripulación huir en unos botes. El navío, tras ser registrado, fue incendiado por los rebeldes cuando la *Merrimac* y sus dos compañeras acorazadas abrieron fuego sobre las baterías de Newport News. El tiroteo fue devuelto con brío. Varios informes han sido recibidos, principalmente de asustados empleados de los *sutlers* (que eran civiles que vendían provisiones al ejército en los campamentos). Algunos de ellos dicen que la guarnición de las baterías se vio obligada a retirarse a los bosques. Otros, que habían obligado a los dos pequeños vapores rebeldes a retirarse.

Mientras tanto, la fragata de vapor *Minnesota*, con poca presión, estaba siendo remolcada para alivio de ambas fragatas, pero era demasiado tarde para ayudarlas. Fue seguida por la fragata *St. Lawrence*, que fue tomada a remolque por varios de los pequeños vapores del puerto. Sin embargo, se rumoreó que ninguno de estos navíos tenía pilotos a bordo y, después de un corto combate, ambos parecieron estar, en la opinión de los pilotos de Point, encallados. La *Minnesota*, intencionadamente o por necesidad, combatió a los tres vapores a una distancia aproximada de una milla únicamente con sus dos cañones de proa. La *St. Lawrence* también disparó todos los cañones que podría traer con ella, y ésta fue la impresión de los oficiales navales más experimentados presentes en Point, ya que ambos buques resultaron bastante dañados. Estas declaraciones, que deben ser tenidas en cuenta, están basadas en lo que podría ser observado a través de un catalejo a una distancia de casi ocho millas, y por los comentarios de unos no combatientes presos del pánico que escaparon de Newport News casi al primer cañonazo.



Acorazados *Monitor* y *Merrimac*.

Mientras tanto, la oscuridad se acercó, y a pesar de que la luna brillaba con intensidad, no se podía ver nada más que algún ocasional disparo. La *Merrimac* también, como se creía, estaba encallada, ya que permaneció inmóvil a una distancia de una milla de la *Minnesota*, no haciendo ninguna tentativa de atacarla o molestarla”.»

Combate del segundo día

El corresponsal del *Herald* escribe: «Este día amaneció hermoso. El sol, sobre el horizonte, levantó una neblina leve que era visible sobre el agua... A las seis y media de la mañana la neblina se despejó. Al mirar hacia Sewall's Point allí apareció la *Merrimac* y los vapores rebeldes *Yorktown* y *Patrick Henry*. Permanecían inmóviles; la *Merrimac* a estribor de éstos, despidiendo vapor. Su presencia era causa para una segunda alarma. El buque rebelde parecía estar deliberando qué hacer, si seguía adelante con la destrucción de la *Minnesota*, que estaba aún encallada, o si seguía adelante a por la flota de la Unión anclada cerca de Rip Raps. La presencia de la *Merrimac* en esta segunda visita causó una retirada muy precipitada de nuestra flota de transportes a un puerto seguro a una milla o dos por encima de la Bahía de Chesapeake. A

las siete de la mañana pareció haber adoptado un plan, y la *Merrimac* se dirigió hacia la *Minnesota*, que permanecía aún encallada. El *Yorktown* y el *Jamestown* fueron sobrecargados con tropas y navegaban tras la *Merrimac* más despacio. El plan de ésta parecía ser destruir a la *Minnesota* y, luego, continuar bombardeando el campamento de la Unión en Newport News, desembarcar y tomar posesión de éste con sus propias tropas. La *Merrimac* navegó con audacia hasta quedar a tres millas de la *Minnesota*, cuando el *Monitor* salió de detrás de ésta y procedió a acercarse a la *Merrimac*. Al principio, el buque rebelde pareció confundido y vaciló, sin duda debido al asombro que le causaba aquella extraña máquina que se le aproximaba. La *Merrimac*, entonces, acortó distancia entre ella y el *Monitor* hasta que estuvieron a una milla la una del otro. Se detuvieron.

La *Merrimac* abrió fuego contra la *Minnesota*, la cual no respondió. Entonces, el buque rebelde disparó contra el *Monitor*, el cual respondió alcanzando a la *Merrimac* cerca de la línea de flotación. La *Merrimac*, entonces, comenzó a disparar muy rápido, primero con su cañón de popa al *Monitor*, y luego con sus cañones de banda, tiroteando de vez en cuando a la *Minnesota*. La lucha continuó de este modo durante una hora o dos, y ambos navíos intercambiaban tiros a discreción. A veces la *Merrimac* se retiraba seguida del *Ericsson* (se suele denominar al USS *Monitor* con el nombre de su creador), y viceversa.

Mientras la lucha entre las baterías continuaba sobre cien proyectiles sólidos de nueve pulgadas fueron transportados por el vapor *Rancocas* de la Fortaleza Monroe a la *Minnesota*. A las diez y cuarto de la mañana, la *Merrimac* y el *Monitor* se habían acercado bastante, disparando (la *Merrimac*) por las bandas. Pronto respondió el *Monitor*. El tiroteo era tan rápido que ambos buques se vieron ocultos por columnas de humo blanco durante un momento o más. Los terraplenes de la fortaleza, el aparejo de los navíos en el puerto, las casas, y el recodo, estaban atestados de marineros, soldados y civiles. Cuando comenzó el tiroteo rápido, estos espectadores estaban particularmente silenciosos, como dudosos en cuanto al resultado. Su impaciencia pronto terminó por la gran figura del *Monitor*, con las Estrellas y Barras que ondean en ella, echando vapor alrededor de la *Merrimac*, y moviéndose con la facilidad de un pato sobre el agua. La distancia entre los navíos era de cuarenta pies. En este momento los cañones del *Monitor* no estaban ociosos ya que respondió a los disparos de su antagonista, dos de los cuales, es alegado, penetraron los costados de la *Merrimac*.

A las once de la mañana la *Minnesota* abrió fuego y ayudó al *Monitor* en el combate contra la *Merrimac*. Disparó balas sólidas de nueve pulgadas con buena puntería, pero con poco efecto. La *Merrimac* devolvió el fuego, disparando obuses, uno de los cuales alcanzó e hizo explotar la caldera de la cañonera *Dragón*, que estaba junto a la *Minnesota*, procurando quitarla de en medio. Por este desafortunado incidente, Joss McDonald, marinero, resultó

seriamente quemado. Durante la hora siguiente la batalla se enrabetó con ferocidad entre la *Merrimac*, por el lado rebelde, y los navíos de la Unión, *Monitor*, *Minnesota* y *Whitehall*, pero sin ningún resultado concreto. La *Minnesota*, que era la mejor marca para la *Merrimac*, fue cañoneada con frecuencia, aunque también disparaba al *Monitor*. La *Merrimac* hizo varias tentativas de colocarse, a toda velocidad, por delante del *Monitor* para atacar y hundir a la *Minnesota*. Todas estas tentativas resultaron infructuosas. En una de éstas, la *Merrimac* acometió con fuerza su ariete contra el costado del *Monitor*; pero esto sólo tuvo el efecto de escorar el navío levemente. Los barcos rebeldes *Yorktown* y *Patrick Henry* se mantenían a una distancia segura respecto del *Monitor*. El último de esos buques, al principio de la lucha, tenía la temeridad de ponerse al alcance del *Monitor*. Éste disparó contra él, alcanzando su timonera, llevándosela y, sin duda, matando a varios rebeldes. Entonces se retiró fuera de su alcance.

La lucha se encarneció en ambos lados, las baterías contrarias se movían alrededor de uno y del otro con la habilidad, la facilidad y la destreza de expertos pugilistas. La *Merrimac*, aunque era la más fuerte, no se movía como su antagonista; de ahí que el *Monitor* tenía la ventaja de tomar posición. A las doce menos cuarto, mediodía, el teniente Hepburn, el oficial de señales situado sobre los terraplenes en la Fortaleza Monroe, informó al general Wool de que el *Monitor* había perforado los costados de la *Merrimac*, y en unos minutos ésta se encontraba en atrás toda, dirigiéndose a Sewall's Point y siendo perseguida durante unos minutos por el *Monitor*. La *Merrimac*, claramente, había sufrido en cierta medida y se creía, durante un momento, que se estaba hundiendo. Después de que se pusiera a resguardo bajo los cañones de la batería rebelde en Sewall's Point, se detuvo y solicitó por señales ayuda a sus compañeras, que se batían en retirada. Posteriormente dos remolcadores, o cañoneras, fueron, la tomaron a remolque y continuaron hasta Norfolk. Así terminó el combate».

BIBLIOGRAFÍA

Harper's Weekly. Vol. VI, núm. 273. Harper & Brothers. Nueva York, 22 de marzo de 1862.
The Civil War <http://www.sonofthesouth.net/>

SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

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

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

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

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

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

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

Nombre Primer apellido Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza Número Piso Cód. Postal

Ciudad Provincia Teléfono

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

PEDRO PINEDA, EL BRIGADIER AL QUE CAPTURÓ NELSON

Salvador PINEDA SALGUERO
Investigador naval



ELSON en persona mandó el grupo de abordaje que capturó al San José, al mando de don Pedro Pineda, que rindió el barco tras defenderlo valientemente como demuestran sus bajas (1).

Así narran algunas de las crónicas el episodio final y triste, pero no menos notorio, de un hombre, don Pedro Pineda y Eraunzeta, que dedicó su vida a la Armada española cuando ésta empezaba a declinar tras siglos de esplendor.

Semblanza biográfica

Pedro Pineda y Eraunzeta nace en El Puerto de Santa María el 16 de junio de 1749, hijo de don Pedro Pineda y Perri y doña Josefa Eraunzeta y Díaz de Argandaña.

El 11 de julio de 1797 obtuvo licencia del rey para casarse con doña María Soledad de Campos y Silva, con la que tuvo dos hijos, Carlos y Pedro Pineda de Campos.

Sentó plaza como guardia marina el 29 de marzo de 1768. Desde que finaliza sus estudios hasta 1771 realiza salidas de corso persiguiendo varios jabeques moros, apresando a uno de ellos con la escuadra de don Antonio Barceló. Realiza escolta a Canarias cruzando los cabos de San Vicente y Santa María.

Asciende a alférez de fragata el 14 de enero de 1771. Desde 1772 a 1773 vuelve a realizar salidas de corso y escolta a varias embarcaciones.

El 28 de abril de 1774 alcanza el grado de alférez de navío, siendo destinado al departamento de La Habana, recalando posteriormente en Veracruz, Puerto Rico y Santo Domingo. En este periodo es ascendido a teniente de

(1) RAMOS ARDÁ, Rodrigo: *Los barcos ferrolanos de Nelson*.

fragata el 16 de marzo de 1776 y a teniente de navío el 23 de mayo de 1778. Regresa a La Habana en 1779, estando declarada la guerra con Gran Bretaña.

El 16 de octubre de 1780 embarca en la fragata *Nuestra Señora de la O* como ayudante de órdenes del comandante del buque, don Gabriel de Aristizábal, navegando desde el puerto de La Habana rumbo a Pensacola. Formando parte de la expedición organizada por el gobernador de la Luisiana, don Bernardo de Gálvez, la escuadra sufre una fuerte tormenta tropical, que les obliga a regresar a puerto.

En marzo de 1781 participa a las órdenes de don Juan Bautista Bonet en la nueva expedición a Pensacola. Se hallaba en el chambequín *Cayman* cuando se forzó el puerto, ordenándosele con todas las lanchas a su mando que aparentara un desembarco en un paraje inmediato a la plaza y con la consigna de no hacer fuego. En dicho lugar estaban situadas las tropas indígenas británicas, que le hostigaron, ya que iban a ser atacados por la retaguardia por nuestro ejército. La maniobra no se pudo ejecutar, por lo que resistieron esta situación hasta que se les ordenó el repliegue. Igualmente comandó una de las lanchas destinadas a apresar varios buques enemigos que se encontraban bajo la protección del fuerte, logrando su objetivo.

Vuelve a la metrópoli como comandante de una corbeta, con el grado de capitán de fragata que había obtenido el 4 de agosto de 1781, desembarcando en Cádiz en agosto de 1783.

De nuevo en aguas americanas, con una corbeta a su mando escolta a varios convoyes comerciales y militares. En agosto de 1788, con la fragata *Ntra. Sra. de los Placeres*, de la Real Compañía de Filipinas, realiza su primera circunnavegación, regresando a Europa en julio de 1791 con el grado de capitán de navío.

En julio 1793 se le entrega el mando de la fragata *Mahonesa* y en febrero de 1794 el de la fragata *Esmeralda*, saliendo al Mediterráneo. En mayo del mismo año embarca en el navío *San Julián*, de la escuadra de don Federico Gravina.

El 23 de febrero de 1795 es ascendido a brigadier. El 25 de marzo, como comandante del mismo navío *San Julián*, forma parte de la escuadra de don Juan de Lángara en el puerto de Mahón (2).

En mayo de 1796 recalca en Barcelona y Cádiz con el navío *Paula*, y en agosto toma el mando del navío *Oriente*, partiendo para Cartagena en diciembre. En esta población, y en el mismo mes, se le destina al último y mayor navío de su trayectoria marinera, el *San José*, de 112 cañones.

El 14 de febrero de 1797, formando parte de la escuadra de don José de Córdova, se enfrenta de nuevo a los ingleses en el combate naval de cabo de

(2) Carta de Gravina a Paolo Greppi. Archivo Stato de Milano. Milán, Italia.



Detalle del cuadro de Thomas Buttersworth *The battle of cape St. Vincent*. El *San Nicolás* y el *San José*. (Colección privada).

San Vicente, donde es hecho prisionero. De esta manera, a los 47 años, finaliza su vida en el mar al servicio de la Real Armada. Navegó catorce años y tres meses, teniendo bajo sus órdenes un total de dos corbetas, tres fragatas y cuatro navíos.

Una vez liberado se presentó en Cádiz. El 18 de diciembre de 1801 se le destinó a este departamento. El 20 marzo de 1802 se hizo cargo del navío *Trinidad*, que se encontraba desarmado en puerto, de cuya responsabilidad cesó el 18 noviembre de 1803. El 20 de septiembre de 1804, a los 55 años, fallece en Cádiz de muerte natural.

Aun después de su fallecimiento, en un comunicado del 8 de diciembre de 1804, el teniente general Gravina manifiesta a su homólogo Grandallana que lo considera como uno de los brigadieres más aptos para formar parte de la escuadra que se está preparando ante la inminente guerra con los británicos, escuadra que posteriormente combatió en Trafalgar (3).

(3) *Trafalgar, génesis de una selección*. *Revista de Historia Naval*, año III, 1985. Número 8.

Su participación en el combate naval de San Vicente



El almirante Nelson aborda a dos navíos de superior potencia en el cabo San Vicente. Grabado reproducido en la revista ilustrada *Lady's Magazine* de 1798. (National Maritime Museum. Londres).

siva de este último, habiendo recibido ambos las andanadas de varios buques británicos, *Blenheim*, *Prince George*, *Culloden* y *Captain*, este último al mando del comodoro Nelson, que protagonizó su famosa maniobra que cambió el rumbo del combate. Tras rendirse el *San Nicolás*, Nelson abordó el *San José*.

Centrándonos en el momento final del abordaje, he contrastado algunas versiones, incluyendo el texto con el que se inicia este artículo, que se contradicen en cierto modo y que detallo a continuación:

Whipple describe así el momento: «Cuando Nelson trepaba a la cubierta, un oficial se inclinó por la barandilla y rindió el barco» (4). Mientras que en el parte de batalla se puede leer: «Los británicos saltaron al navío de tres puentes hasta que se rindió el capitán español» (5). Y finalmente Lloyd nos relata que:

(4) *Fighting Sail*, de A. B. C. Whipple.

(5) Parte de batalla. *Gaceta de Madrid*, 10 de marzo de 1797.



Ilustración 1.—Nelson en el momento de abordar el navío *San José*. Greenwich Hospital Collection. (National Maritime Museum. Londres).



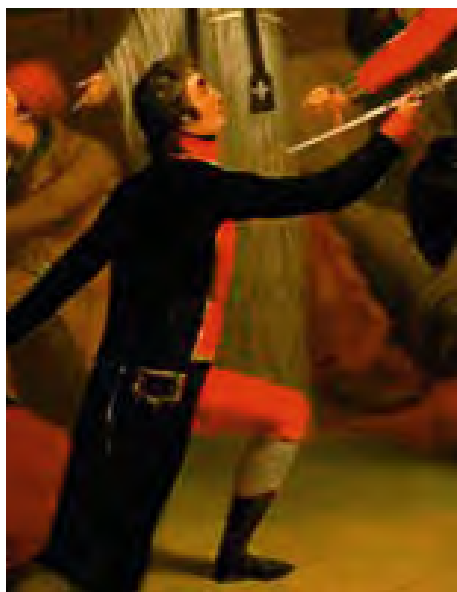
Ilustración 2.—Rendición del navío español *San José* en la batalla del cabo San Vicente. Obra de Daniel Orme de 1799. (National Maritime Museum. Londres).



Ilustración 3.—Nelson recibiendo la rendición del *San José*. (National Maritime Museum. Londres).



Detalle 1.



Detalle 2.



Detalle 3.

«Un oficial español se asomó a la barandilla del alcázar y dijo que se rendían; aceptada la rendición, no tardé en subir al alcázar, donde el oficial español, con una reverencia, me entregó su espada» (6).

Debemos entender que en la primera de las ilustraciones el oficial que se encuentra en el alcázar pidiendo la rendición es el comandante del navío don Pedro Pineda (detalle 1).

En las ilustraciones segunda y tercera (detalles 2 y 3) se observa a un oficial entregando la espada a Nelson en señal de rendición. Se entiende que es el mismo oficial que rinde el buque (detalle 1), es decir, don Pedro Pineda, junto al cadáver del jefe de escuadra. Podemos concluir, por tanto, que la versión correcta es la contenida en el parte de batalla y no la que consta en la documentación británica.

BIBLIOGRAFÍA

- CALLENDER, Geoffrey: *The Naval Side of British History, Christopher*. London, 1928.
- DELGADO BAÑÓN, Luis: *El navío Santísima Trinidad, combate de San Vicente*. Aglaya. Cartagena (Murcia), 2006.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*. Tomo VIII. Museo Naval. Madrid, 1973.
- FERRER DE COUTO, José: *Combate naval de Trafalgar*. Imprenta Wenceslao Ayguales. Madrid, 1851.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Trafalgar, génesis de una selección*, en *Revista de Historia Naval*, núm. 8 año III. Madrid, 1958.
- GONZÁLEZ ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*. Tomo I. Ministerio de Defensa. Madrid, 2004.
- LLOYD, Christopher: *Grandes batallas de naves a vela*. Moguer. Barcelona, 1972.
- RAMOS ARDÁ, Rodrigo: *Los barcos ferrolanos de Nelson*, en *La Voz de Galicia*, 16 de octubre de 2005.
- SÁNCHEZ NÚÑEZ, Pedro: *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdoba y Ramos*. Diputación Provincial. Sevilla, 2002.
- WHIPPLE, Addison: *B. C. Fighting Sail*. Time Life Books, 1995.
- Hoja de servicio: legajo núm. 620/938. Archivo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, Ciudad Real.
- Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Volumen II. Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1944.
- Carta de Gravina a Greppi. *Revista de Historia Naval*, núm. 67. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1999.

(6) LLOYD, Christopher: *Grandes batallas de naves a vela*.



Foto resumen de acontecimientos en la Operación ATALANTA. Puerto de Mombasa el 28 de julio: en el centro, la fragata *Numancia*, buque insignia del comandante de la Fuerza; a la derecha, el diminuto *Torgelow*, mercante con un cargamento del Programa Mundial de Alimentos que fue escoltado por la *Numancia*; a la izquierda, fondeado, el *Maersk Alabama*, que fue secuestrado por piratas somalíes el 8 de abril y posteriormente liberado por fuerzas especiales de la Marina estadounidense. (Foto: A. Barrada Ferreirós).

CANCIONES PARA UN VELERO

Eduardo RUIZ MAÑOGIL



Si me preguntáis cómo murió, os contaré cómo vivió.

(El último samurái).



LGO me decía en mi interior que aquella sería la última vez que lo vería. Triste, desarbolado, amarrado a unos norays que no comprendían que los crujidos que llegaban hasta ellos a través de las estachas deshilachadas y mohosas eran en realidad los lamentos que desde lo más profundo de sus oscuros y silenciosos sollados lanzaba a los cuatro vientos aquel viejo lobo de mar.

Y sin embargo, hubo un tiempo en que fue orgullo de nuestra Armada y paseó la bandera de España con gallardía por las aguas azules del Atlántico, con los futuros contramaestres trepando con agilidad por las jarcias, desplazándose velozmente sobre los marchapiés y baldeando la cubierta, mientras le cantaban las más bellas canciones que jamás se le han dedicado a barco alguno.

En aquel momento, sin más testigos que mi viejo amigo y el cielo plumizo de Ferrol, me hice una promesa mientras lo contemplaba con tristeza y desfilaron por mi mente retazos de una añorada juventud transcurrida entre sus baos y cuadernas, al son de toques de silbato y maniobras generales. Si alguna vez encontraba un poco de inspiración, trataría de reflejar en unos renglones todo el cariño que muchos de nosotros llegamos a profesarle.

A pesar de la dureza de aquellos años, en los que con demasiada frecuencia llegaba a confundirse la crueldad con la disciplina, nuestro barco era ante todo el hogar y la escuela que nosotros habíamos escogido y del que esperábamos salir al cabo de dos años con el ansiado galón de cabo segundo de Maniobra prendido sobre la manga, con las plantas de los pies encallecidas y las manos agrietadas, con el corazón más fuerte y siendo ya más hombres que niños.

Cuando la noche del 14 de marzo de 1956 traspasé el portalón y pisé por



Buque escuela *Galatea*.

primera vez la cubierta de madera de aquel bergantín-goleta, si alguien me hubiese dicho que más de cincuenta años después yo recordaría ese momento como uno de los más importantes de mi vida, posiblemente lo hubiese tomado por loco, pues mi memoria aún se estremece con aquellos instantes en los que en mi corazón solamente tenía cabida la soledad y el temor a lo desconocido.

Al amanecer del día 15 el cornetín de órdenes lanzó al aire las notas del toque de Br. y Er. de guardia y el buque escuela enfiló la ría de Ferrol para iniciar un crucero de instrucción que finalizaría el 15 de julio y durante el cual visitaría los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, San Juan de Puerto Rico y punta Delgada. Un violento tempo-

ral nos sorprendió a los pocos días y estuvo a punto de hacer naufragar nuestro velero, al igual que había hecho con el buque escuela alemán *Pamir*, hundido en las aguas del archipiélago de las Azores.

No deja de ser curioso que después de tantos años puedan conservarse en la mente situaciones y personas tan lejanas y que sin embargo parezcan cosas ocurridas ayer mismo. Cierro los ojos, dejo volar la imaginación y veo al capitán de fragata don Ramón Liaño de Vierna, comandante del buque, paseando por cubierta junto al segundo comandante, el capitán de corbeta don José Lorenzo Rey-Díez, y al capellán don Abilio Piédrola, enfundado en su enorme y negra sotana. También me parece estar viendo a todos y cada uno de aquellos contramaestres, duros, competentes, profesionales hasta la médula y con toda probabilidad una de las más cualificadas plantillas con que ha contado la Marina: don Jesús Freire, don Saturnino Serantes, don Robustiano Álvarez, don Antolín Vila, don Pablo San Emeterio, don Pedro Jiménez, don Vicente Costa y tantos otros de los que seguramente me olvido comprensiblemente tras más de medio siglo transcurrido.

Durante dos inolvidables años permanecí a bordo, y lo que para mí fue el

comienzo de mi vida en la Armada, para él significó el principio del fin de la suya. Muy poco tiempo después, cargado de trienios y de achaques, cansado y sin páginas ya que rellenar en su manoseado cuaderno de bitácora, dejó de navegar.

A pesar de su honroso historial y de una hoja de servicios intachable, cuando le llegó la hora de causar baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada se vio obligado a soportar injustas y crueles humillaciones. Las mismas aguas que tantas veces había surcado con sus velas desplegadas al viento, lo vieron pasar arrastrado como un guiñapo, como un fantasma salido de otros tiempos en los que su airosa silueta llegó a ser conocida y admirada por todos. Desde las monjitas de San Juan de Puerto Rico, que lo saludaban con entusiasmo agitando la bandera de España, hasta los habitantes de Pernambuco, a quienes visitó y con los que compartió algunos días de descanso.

Como él, yo también causé baja en la lista de la Armada, y lo cierto es que ignoro si mi viejo y querido amigo continúa amarrado a los norays de la Estación Naval de La Graña o si tal vez ha sido incinerado y sus cenizas esparcidas por el Atlántico, por ese océano del que, como dice una de las canciones a él dedicadas, nunca salió.

Sea como fuere, siempre lo recordaré como el bello barco que fue y guardaré en lo más profundo del corazón todas y cada una de las canciones que autores desconocidos escribieron para él y que tantas jóvenes gargantas le cantaron con el entusiasmo y la alegría de los diecisiete años. Posiblemente haya sido el buque de nuestra Armada que mayor inspiración despertó a la hora de escribirse bonitas letras que ensalzaran su estampa marinera, su belleza, su gallardía.

Letras que paliaron también muchas horas de morriña a las numerosas promociones de especialistas que olvidaban, aunque fuera tan sólo por unos momentos, sus privaciones y fatigas mientras entonaban el «¡Oh, *Galatea*, tú eres el barco mejor...!», sentados alrededor de una vieja mesa de madera del bar La Uva y saboreando una buena taza de Ribeiro.

De sus canciones recuerdo una con especial cariño y con la que quiero despedirme para siempre de él. Se cantaba con música de *La Madelón* y dice así:

*Al descansar de la dura pelea
que sostuvimos todos con el mar,
en tres meses de crucero, Galatea,
navegar, navegar, navegar.
Todos marchamos muy contentos,
todos cantamos con amor
a esa tierra que añoramos
y llevamos en el corazón.
Ya venimos del mar,*

*vamos a descansar,
vamos a descansar,
volvemos al hogar.
Cantemos pues todos al Galatea
donde viví amarguras e ilusión,
mi velero qué solo te quedas,
siempre te recordaremos con amor.
No olvidaremos viejos tiempos
de aventuras sin igual,
cuando amenazaban los vientos,
cuando rugía el temporal.
Ya venimos del mar,
vamos a descansar,
vamos a descansar,
volvemos al hogar.
Cantemos pues todos al Galatea.*

Y con mejor intención que estilo, no cabe duda, he tratado de cumplir aquella antigua promesa que le hice a uno de los más queridos y entrañables buques de nuestra Armada, el buque escuela *Galatea*. Si lo he conseguido o no, deben ser ustedes, amables lectores, quienes lo juzguen.

N. de la R.—Lamentablemente, todos los intentos por mantener el *Galatea* en nuestro país como museo flotante fueron infructuosos, y fue el Reino Unido el que se hizo con el barco en 1993 para acondicionarlo y mostrarlo en el puerto de Glasgow —lugar donde fue botado en 1876— con su nombre original *Glenlee*.





TEMAS PROFESIONALES

LOS INFANTES DE MARINA Y EL FUTURO

Juan CHICHARRO ORTEGA



Introducción



Sabido que la Fuerza de Infantería de Marina se ha visto afectada por la nueva organización general de la Fuerza de la Armada. Y no podemos decir que esto sea algo novedoso, porque si tomamos como referencia los datos que aporta el general Rivas Fabal en su magnífica *Historia de la Infantería de Marina*, esta reorganización, en lo que afecta a los infantes de Marina, haría la número 49, tomando como origen un año tan



Bandera del Tercio Norte de Infantería de Marina. (Foto: C. González Martín).

significativo como 1717, el de la fundación de la Real Compañía de Guardias Marinas, en Cádiz.

Pretendo aquí aportar algunas ideas que hagan meditar al lector sobre determinados aspectos de la reorganización emprendida y su posible impacto en el futuro profesional de mujeres y hombres pertenecientes a nuestro Cuerpo. Estas ideas van dirigidas, preferentemente, a los oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina, y tienen el propósito de mantener elevada su moral. Evidentemente, la Infantería de Marina no está compuesta sólo por oficiales. Pero al recaer en éstos la responsabilidad principal del mando y la preparación de las unidades, si su moral está alta es más fácil que se transmita, en este nivel, a las mujeres y hombres que manden o instruyan. Y eso es lo que pretendo.

Estatus orgánico del Cuerpo

Han transcurrido más de cinco años desde mi ascenso a oficial general; durante este periodo he ocupado los puestos de segundo comandante general,

general jefe de la Fuerza de Protección y comandante general. Esta experiencia me permite hacer un análisis sereno y reflexionar sobre aquellos asuntos a los que he dedicado una mayor atención y una parte muy importante de mi tiempo.

Mi responsabilidad como comandante general es doble: preparar la Fuerza de Infantería de Marina y, además, velar por la moral, el espíritu y tradiciones de este Cuerpo centenario. A ambas tareas me he encomendado con ahínco —ya se verá si con mayor o menor éxito—, pero una reflexión más profunda me lleva a la conclusión de que, quizá, en la que he tenido que aplicar el mayor esfuerzo ha sido en la búsqueda continua de un adecuado estatus orgánico del Cuerpo, y más en concreto de aquel que satisfaga las honradas ambiciones de sus componentes. No es una situación nueva, pues deduzco de los antecedentes históricos que siempre fue una de las principales preocupaciones de los antaño inspectores generales y hoy comandantes generales. La lectura detallada del mencionado libro de Rivas Fabal corrobora este aserto.

En este sentido, el principal trabajo, esfuerzo y preocupación de mis antecesores, así como el mío propio, ha sido la redacción y desarrollo de las Instrucciones de Organización, que emanaban del jefe de Estado Mayor de la Armada, en el desarrollo normativo de la estructura orgánica de toda la institución; un esfuerzo conducente a conseguir la mejor situación orgánica para la Infantería de Marina, pues de ella derivaba el futuro no sólo global del Cuerpo, sino también el de sus componentes y en definitiva el de la eficacia de sus unidades.

No me voy a detener en exponer el trabajo desarrollado, pero sí quiero manifestar que se han dado pasos importantes para mejorar la integración de los infantes de Marina en el conjunto de la Armada, y en este sentido es muy importante señalar el hecho de que la Infantería de Marina siga apareciendo en la legislación vigente (en la Ley de la Carrera Militar, concretamente) como lo que es: un cuerpo específico de la Armada. Así viene sucediendo en los últimos veinte años y es una situación que se ha mantenido sin cambios.

Perspectivas de carrera

La historia del Cuerpo de Infantería de Marina es larga; hay autores que la dividen y subdividen en diferentes épocas pero, para simplificar, la voy a resumir en dos: Cuerpo de tropas, bajo el mando de oficiales del Cuerpo General y Cuerpo diferenciado, con oficiales propios.

Es, en mi opinión, a partir de la segunda época cuando se produce la evolución y mejora de la Infantería de Marina como Cuerpo específico de la Armada. Y para ello, se siguió el modelo de los Estados Unidos y las enseñanzas del *US Marine Corps* en la Guerra del Pacífico de 1941/45. El adiestramiento de nuestras unidades combatientes se centró, casi exclusivamente, en

la guerra anfibia, a través de un duro aprendizaje de técnicas y procedimientos que nos llegaban de la OTAN o directamente desde los Estados Unidos. Todo ello sin abandonar los tradicionales deberes de tropa de guarnición que siempre realizó el Cuerpo de Infantería de Marina, asumiendo la vigilancia de las bases y arsenales de la Armada.

Esa dedicación en la enseñanza y práctica de la doctrina de la guerra anfibia, acompañada de la adquisición de los buques y el equipamiento adecuado, dio a España, a su Armada, la capacidad de proyectar el poder naval sobre tierra. Una capacidad modesta en sus inicios, pero que gracias al esfuerzo sostenido a lo largo de muchos años, en lo que a la Infantería de Marina se refiere, está hoy a la altura de las mejores del mundo, operativamente hablando.

En este tiempo, los infantes de Marina, en general, han vivido en y para sus unidades; esto ha sido una consecuencia de la organización imperante en épocas anteriores, que no contaba en las plantillas orgánicas de los órganos de asesoramiento al Mando y del apoyo a la Fuerza con demasiados oficiales de Infantería de Marina. Lo cual dificultaba, a su vez, el acceso a puestos más relevantes en la estructura de la Defensa, como así ha sucedido. Porque se pueden encontrar en la dilatada historia de nuestro Cuerpo numerosos hechos de armas de infantes de Marina —numerosísimos y gloriosos—, pero no se encontrarán muchas referencias a algún oficial general de Infantería de Marina que haya ocupado cargos destacados relacionados con la Defensa.

En definitiva, la carrera militar de los oficiales, principalmente en los tres o cuatro primeros empleos, se ha limitado al desempeño específico de sus cometidos en las unidades del Cuerpo. Nada más y nada menos.

Si uno observa la realidad de hoy, puede comprobar cómo está cambiando esta situación, porque el entorno ya no es el mismo y las trazas son diferentes. Analicemos algunas de estas perspectivas.

En primer lugar, la Armada cuenta en su órgano superior de asesoramiento al jefe de Estado Mayor, el Consejo Superior de la Armada, con la autorizada voz del comandante general de la Infantería de Marina, y ésta es una magnífica vía por donde pueden hacerse valer todas las inquietudes de nuestro Cuerpo para que éstas sean analizadas en el nivel adecuado. Así, los dos Cuerpos que proporcionan toda la Fuerza de la Armada están representados en su máximo órgano consultivo y de asesoramiento.

Desde hace unos pocos años ya hay oficiales de Infantería de Marina en otros países desempeñando puestos de agregados de Defensa o específicamente ¡navales! Y esta situación no tiene por qué cambiar.

Los jóvenes aspirantes de Infantería de Marina, ya desde su permanencia en la Escuela Naval Militar, pueden ver que hay mandos de Infantería de Marina en los órganos de apoyo, asesoramiento y dirección, tanto en los conjuntos como en los específicos de la Armada. Saben que en los años posteriores a la obtención de su despacho van a tener que estar embebidos en sus



Recibiendo a la Bandera. (Foto: C. González Martín).

quehaceres operativos, y que, posteriormente, con el curso de Estado Mayor, se les van a abrir nuevas posibilidades de destinos de interés dentro y fuera de su cuerpo.

Esta situación deberá ser estudiada para ampliar y mejorar, en la medida que se pueda, el campo de nuestra actividad y el atractivo de nuestras trayectorias profesionales. Y, en su caso, las opciones de conseguir el generalato dentro de un sistema equilibrado, no sólo entre los distintos cuerpos de la Armada, sino en relación con otros ejércitos y con los cuerpos comunes.

Además de la estructura orgánica de la Armada, en sus puestos específicos de Infantería de Marina, los oficiales generales y oficiales de Infantería de Marina pueden ser destinados a la estructura orgánica conjunta o a los organismos internacionales, sin más límites en cuanto a cantidad o a empleo que los que marquen los puestos y plantillas reglamentariamente aprobados. *Y si se introdujeran los cambios normativos adecuados en la distribución de las plantillas por cuerpos, para la estructura orgánica de la Armada los oficiales generales de Infantería de Marina también podrían tener acceso a puestos «bicuerpo», en «sana competencia» con el Cuerpo General.*

La razón de ser de la Armada es el dominio del mar. La Infantería de Marina desempeña un papel importante en ese esfuerzo, pero no constituye su centro de gravedad, que son los buques. Pero aun siendo esto cierto, no lo es menos que la Infantería de Marina aporta hoy a la Armada la credibilidad de

su capacidad expedicionaria y de proyección de fuerza y, por tanto, su peso específico en el conjunto de ella es muy superior al de antaño. Ésta es una realidad innegable.

Al mismo tiempo sucede hoy que los oficiales de la Infantería de Marina, en los empleos superiores, tienen la misma preparación académica y sufren parecidas vicisitudes profesionales a las de sus compañeros de carrera, lo que sin ninguna duda les capacita para el desempeño de responsabilidades antes consideradas exclusivas del Cuerpo General; es lógico pensar que sus ambiciones y aspiraciones sean muy superiores a las que tenían sus antecesores.

La honrada ambición

Una medida que permitiera la igualdad de oportunidades para que los oficiales pudieran acceder a puestos relevantes podría ser la adoptada en algunos países, donde la Infantería de Marina constituye, por lo que a sus oficiales se refiere, una especialidad dentro de un único Cuerpo General de Oficiales. En mi opinión, no es una buena opción, porque se correría el riesgo de la pérdida del espíritu de unidad, tan necesario en un cuerpo de tropas con preparación para el combate, pues sus oficiales, al no ser específicos del Cuerpo, no llegarían a identificarse plenamente con él. Por eso, la Armada ha defendido «con el cuchillo entre los dientes» la necesidad de conservar la singularidad de nuestro Cuerpo.



Ejercicio LOYAL MIDAS. (Foto: J. A. Ríos Romero).



Ejercicio anfibio en la playa de Rota. (Foto. José A. Tortolero Sara).

La otra opción que yo vislumbro es la del retorno, de alguna manera, a la historia de la Infantería de Marina en sus comienzos. Me estoy refiriendo a un cuerpo igual al presente, específico de la Armada, donde sus oficiales estén aún más imbricados en los órganos de apoyo, asesoramiento, mando y dirección.

La nueva carrera militar, la que se prevé en un inmediato futuro derivada de la Ley de la Carrera Militar, va a permitir que todos los oficiales de la Armada obtengan su título de grado en cuatro años. Todos van a ser formados como ingenieros, además de obtener la formación específica de su cuerpo. Por otra parte, el perfil de carrera de los oficiales, en consonancia con la citada ley, prevé que al alcanzar el empleo de capitán de fragata/teniente coronel, y tras obtener un título —por determinar—, los destinos a ocupar sean comunes en su mayoría, salvo los relacionados con la especificidad de su cuerpo o ejército.

La diferencia en la carrera de unos oficiales y otros va a radicar entonces en su desempeño en los empleos inferiores, donde estarán dedicados a tareas eminentemente operativas específicas de su cuerpo. No sería descabellado pensar, entonces, que los aspirantes a oficiales, cuando se inclinaran «por los barcos» o «por las tropas» lo harían conociendo ya de antemano que esta especificidad irá disminuyendo al llegar el momento de alcanzar puestos más altos de la estructura. En ese momento podría haber algunos que, en el caso de

los oficiales generales, por asumir destinos de mando específicos de su cuerpo tendrían la correspondiente adscripción de procedencia, y otros que para destinos indistintos tendrían también indistinta procedencia. *Y la asignación de dichos destinos se haría valorando su trayectoria, sus méritos y su capacitación.* Esto podría ser aplicable en destinos de gestión de personal, logística, enseñanza o divisiones de Estado Mayor; o en cualquier otro puesto de la estructura conjunta, del Órgano Central o en organismos internacionales, que deban ser cubiertos por la Armada.

Cabe pensar que de esta manera mejoraría la eficiencia de la Armada a la hora de gestionar sus recursos humanos y explotar las capacidades de todos sus integrantes; así la Armada, en su conjunto, se beneficiaría notablemente pues podría contar con un número mayor de oficiales donde escoger, entre los mejores, para los puestos de responsabilidad en su estructura.

Lo que estoy presentando es una idea innovadora que, manteniendo la existencia real del Cuerpo de Infantería de Marina tal cual es en la actualidad, modifique el estatus presente de la organización general de las plantillas en la Armada de forma tal que, llegado el momento del ascenso a los puestos de alta dirección de la Armada —una vez deducidos los puestos específicos de cada cuerpo de mando y los correspondientes al de Ingenieros y de Intendencia—, sus oficiales generales procedieran del Cuerpo General e Infantería de Marina, con los criterios de selección que pudieran establecerse.

La Armada ha iniciado el camino hacia una organización para el siglo XXI, y para ello ha integrado toda su Fuerza en una sola estructura, la Flota, bajo un mando único. En esta estructura, la Infantería de Marina es uno de los pilares fundamentales sobre el que se sustenta la capacidad de la Armada de proyectar el poder naval sobre tierra. Este cambio organizativo en busca de una mayor eficiencia en la utilización de los recursos pasa por compartir medios y procedimientos de forma eficaz, y no debe quedarse sólo en el material. La nueva organización de la Armada al integrar en una sola Fuerza a las tres actuales, Flota, Fuerza de Acción Marítima y Fuerza de Infantería de Marina, establece ya, en el empleo del recurso de personal, la designación de puesto «bicuerpo» a ocupar indistintamente por oficiales del Cuerpo General o de Infantería de Marina; lo cual parece un punto de partida muy coherente y marca el camino a seguir.

Así, los infantes de Marina tendrán acceso a puestos en la estructura de la Flota que hasta ahora no tenían, tanto en sus estados mayores como en otras unidades. La Armada ha de aprovechar el caudal de experiencia de todo su personal, y en este sentido los infantes de Marina tenemos mucho que aportar. Naturalmente que acciones como éstas deberían venir acompañadas de otras como las que se derivan de la modificación de algunas normas en vigor, porque nadie puede pretender que todo se haga de una *sola tacada*.

Debemos ser conscientes de que hay que cambiar manteniendo todo lo bueno que tenemos y mejorándolo, en lo que sea posible; tenemos que asumir

que lo que era impensable ayer, hoy no sólo es posible sino necesario y que no hay que ver fantasmas donde no los hay.

Conclusión

España optó, en su momento, de forma pionera en el mundo, por la creación de un Cuerpo de Infantería de Marina que le diera la capacidad expedicionaria y de proyección de su poder sobre tierra. Por otra parte, las previsibles características del escenario internacional del futuro aconsejan potenciar esta capacidad naval, para lo que habrá de mantener el carácter especial de sus tropas y su espíritu de cuerpo.

Es necesario lograr una mejor integración del personal de la Infantería de Marina en todas las estructuras de la Armada, tanto desde el punto de vista orgánico, lo que facilitará y mejorará su preparación, como desde el punto de vista operativo, aprovechando sus características intrínsecas: disponibilidad inmediata, flexibilidad de utilización y espíritu de combate. Hay que aprovechar estas capacidades en lo que es su principal cometido, la capacidad de proyección, con mandos específicos de la Armada o en estructuras conjuntas o combinadas, integrando su capital humano en los órganos de apoyo, asesoramiento y dirección conjuntos y en los de la Armada.

La nueva estructura de una Fuerza única en la Armada, tal y como se está desarrollando, propiciará de una parte la integración efectiva de todos los medios hacia un mismo fin y, consecuentemente, también la eficacia en el empleo de todos los recursos humanos.

Pero para ello deberemos seguir avanzando en la línea de conseguir que todos los miembros de la Armada se sientan no sólo identificados con ese proyecto, sino reconocidos en él por su «mérito y capacidad», sin que puedan ser preteridos por otro motivo que no tenga ese fundamento.



Ejercicio LOYAL MIDAS. (Foto: J. A. Ríos Romero).



PRINCIPIO DE DETECCIÓN

Juan DEL POZO BERENGUER



Siempre estoy dispuesto a aprender, pero no siempre estoy dispuesto a que me enseñen.

(Winston Churchill).



ESDE tiempos inmemoriales, la guerra en general y la naval en particular se han visto drásticamente afectadas por un aspecto muy simple: quién ha localizado primero a su enemigo.

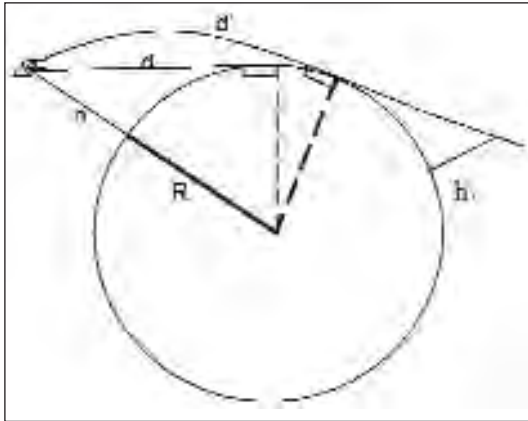
No hay duda de que en los tiempos, no tan remotos, en que no había radar todo se reducía a qué barco disponía de los mejores serviolas. ¡O de los palos más altos! Y centrándonos precisamente en la detección por encima de la superficie, la evolución ha sido extraordinaria pero, irónicamente, los problemas desde el punto de vista analítico son idénticos. Claro que ya no me centro en el clásico e insustituible serviola de carne y hueso, sino en el ahora omnipresente radar.

Exposición

La importancia de la detección es crucial, no sólo porque permite colocarnos en una posición ventajosa, sino porque con ella evitamos que sea nuestro adversario el que maniobre hacia esa posición de ventaja. Táctica elemental, no hay duda. El problema, sin embargo, adquiere unas dimensiones perfectamente descriptibles si tenemos en cuenta que, en ocasiones, la acción enemiga puede venir por múltiples sectores, complicando la compleja labor de vigilancia y alcanzando a menudo niveles de esfuerzo inaceptables cuando hay que mantenerlos durante periodos de tiempo prolongados. Y es por este motivo que todo medio capaz de detectar es fundamental, desde el modesto pero atento serviola hasta el más eficaz de los radares, independientemente de su banda

de trabajo, su velocidad de giro o su altura. ¡Ah, su altura! Qué aspecto tan fascinante. Y es que incluso en los tiempos en que la vela y el remo eran los únicos medios de propulsión, la altura a la que se podían colocar los serviolas en los palos ya era de enorme importancia.

Robert Massie describe con extraordinaria sencillez en su libro *Castles of Steel* cómo los grandes cruceros y acorazados del precavido almirante Jellicoe hacían uso de estos individuos no sólo como medios de detección, sino también como directores de tiro; cuanto más alto los colocaban, mayor era la distancia a la que podían abrir fuego con sus extraordinarios montajes de quince pulgadas. Claro que hoy en día el problema del fuego con montajes desde la mar tiene otras dificultades conceptuales más complejas que aún quedan por resolver en la Armada, así como en otras tantas marinas de guerra, y que poco tienen que ver con la detección. Pero a pesar de todo, continúa existiendo la necesidad de ver más allá del horizonte.



Analicemos el problema desde un punto de vista analítico para poder comprender los efectos que se producen en la distancia de detección por parte de la refracción atmosférica y la insoportable manía de la Tierra de persistir en su empeño de mantener sus propiedades geométricas intactas.

Veamos la analítica que hay detrás de la detección. En la figura tenemos un radar cualquiera colocado a una altura *h* sobre la superficie

terrestre, y en la que *R* es el radio de la tierra. En nuestro caso, dicho radar tiene un alcance teórico *d* y un alcance real *d'*, debido entre otras cosas a la refracción. A la vista de la figura tenemos que:

$$R^2 + d'^2 = (R + h)^2 = R^2 + 2Rh + h^2$$

De lo que se deduce que:

$$d'^2 = 2Rh + h^2$$

y por tanto,

$$d'^2 = h(2R + h)$$

Y si tenemos en cuenta que R es aproximadamente 3.960 millas, entonces h puede considerarse despreciable (un radar sobre un barco está colocado a unas pocas decenas de metros). Por tanto, nos queda que:

$$d'^2 \approx 2hR$$

$$d' = \sqrt{2hR}$$

Sin embargo, éste es un valor teórico, y para condiciones atmosféricas normales y teniendo en cuenta la forma de la Tierra (una vez más, haciendo que el problema sea aparentemente más complejo para comprender), corregimos el efecto de la refracción aceptando un radio terrestre equivalente a $4/3R$ (valor puramente experimental, tal como contempla la publicación «Naval Operations Analysis»); luego

$$d' = \sqrt{2h4/3R}$$

pero siendo $R \approx 3960$ nm, y habiendo aproximadamente 5.280 pies en 1 nm, se deduce que

$$d'(\text{en nm}) = \sqrt{2h}(\text{en pies})$$

Claro, que este caso es específico para cuando nuestro blanco se encuentra pegado a la superficie, no levantando más de un palmo sobre el agua. Si se tratara de un objeto con una cierta altura, o colocado a una altura h_1 , la distancia de detección con el efecto de la refracción será, finalmente:

$$d'(\text{en nm}) = \sqrt{2h}(\text{en pies}) + \sqrt{2h_1}(\text{en pies})$$

Pues bien, ahora vamos a analizar un caso cualquiera para poner este simple cálculo analítico en contexto. Sin duda, uno de los casos más interesantes para la aplicación de este razonamiento es el de la detección de un blanco que se encuentra a una altura más bien baja sobre la superficie, y que se desplaza a una velocidad muy considerable. Y afortunadamente no tengo que inventarme ningún móvil que cumpla con estos requisitos, puesto que hay uno en concreto que reúne estos pareceres: el misil antibuque, arma típicamente naval.

El abanico de misiles antibuque actualmente disponible en el mercado es ciertamente amplio, pero todos comparten un denominador común: se acercan a su objetivo manteniendo un perfil de vuelo bajo y rápido. Revisten particular interés, al menos de cara a este pequeño análisis, aquellos que logran perfiles de vuelo muy bajos y velocidades muy altas. Y no es casualidad que así sea, ya que buscan en la velocidad y la altura de vuelo la mejor



Morsa 509 sobre Sancti Petri. (Foto: E. Grueso García).

medida contra las contramedidas electrónicas y los sistemas de armas antimisiles.

Entre los casos de misiles antibuque más estudiados se encuentra el SS-N-19 Sandbox, que tiene un alcance de 270 millas y una velocidad de crucero de 1.612 nudos volando en su fase intermedia a 80 pies de altura. Suponiendo que nuestro radar se encuentre a 52 pies, por poner un caso hipotético, lograríamos la primera detección a 22,8 millas. Y teniendo en cuenta su velocidad de aproximación, tendríamos 0,85 minutos para reaccionar. Por supuesto, todo esto es válido en el caso de que detectemos al misil a la distancia máxima posible.

La detección, sin embargo, está enormemente afectada por otro fenómeno que voy a denominar «fenómeno eco», y me explico. Para que un individuo detecte un blanco, bien visualmente o bien por medio de un radar, lo primero es que se dé cuenta de ello. Parece razonable, ¿verdad? No es aceptable

pensar que, como físicamente y bajo determinadas circunstancias la detección es posible, ésta vaya a tener lugar.

Una detección radar implica un mínimo de dos ecos sucesivos del mismo blanco. El motivo es simple. Un único eco, que no vuelve a aparecer, posible y probablemente sea producto del ruido electromagnético o de un arrastre, mientras que si tiene lugar en dos barridos consecutivos con idéntico resultado, hay indicios para la sospecha: ahí hay algo. Y tanto es así que son numerosos los radares que funcionan a partir de ese principio, como el viejo Searchwater Mk-II y el modernísimo Mk-2000, dotados de integración barrido a barrido y pulso a pulso, que se basan precisamente en este principio probabilístico.

Adicionalmente, a pesar de que el nivel de alerta del operador se vea mermado por motivos de fatiga, falta de atención u otros factores propios de los seres mortales, el papel del propio operador es crucial, porque puede aparecer nuestro eco y no encontrarse nuestro sistema debidamente programado. No sería la primera vez que un sistema de armas engancha a una gaviota o deja de ver un *Mirage F 1* volando a 300 nudos y 100 pies de altura, habiendo pensado que normalmente hacen la aproximación a una velocidad mucho mayor o cualquier otra variable. Al fin y al cabo, estos sistemas no los programan pilotos de caza o personal de inteligencia especializados en este tema. Parece sensato pensar que la intervención humana en algún momento es necesaria, a pesar de esos factores mortales a los que he hecho mención.

Supongamos, pues, que efectivamente nuestro operador radar o nuestro avanzadísimo sistema de combate, que previamente ha sido adecuadamente programado, no advierte la presencia de un blanco en el primer momento en que físicamente es posible hacerlo. Esos 51 segundos que antes mencionamos como un caso perfectamente factible se reducirían hasta un valor que puede ser ciertamente mortal, si es que no lo es ya. La cuestión es la siguiente: ¿no sería de gran ayuda que alguien nos advirtiera de antemano por dónde va a haber un eco radar y poder así centrar los recursos de nuestro sistema de armas y la atención del operador radar en la demora en cuestión? Todo apunta a que sería de gran ayuda saberlo. Y no es ningún secreto que los operadores de sistemas de alerta previa aeroembarcados en la Armada saben cómo hacerlo. Es cuestión de tener fe en otro medio de detección alternativo, que necesariamente ha de ser independiente de cualquier barco o medio de detección; su optimización se logra precisamente porque es independiente del sistema de armas de un barco, con sus múltiples operadores y sistemas auxiliares que facilitan el procesado de la señal. Y es necesario que sea siempre autónomo, puesto que de lo contrario si el barco fallase, necesariamente lo haría también la unidad aeroembarcada. Por si fuera poco, un sistema de combate de un barco cualquiera programado erróneamente, fenómeno perfectamente factible como lo demuestra el caso del USS *Vincennes* (crucero clase *Ticonderoga* con sistema de combate Aegis y radar AN/SPY-1) que derribó un avión comercial iraní, desvirtuaría por completo la existencia de la unidad de alerta previa.

Conclusión

No cabe duda de que esta pequeña reflexión es de aplicación fundamentalmente a una situación de enfrentamiento en aguas abiertas. Pero tampoco cabe duda de que mientras que en este escenario aún podía albergarse alguna duda sobre la existencia de unidades de alerta previa y su independencia de un barco y su sistema de armas, no hay discusión alguna cuando el enfrentamiento tiene lugar sobre tierra, donde ejerce su labor la Infantería de Marina y donde la cobertura radar de los barcos —que no han de acercarse a tierra más que lo imprescindible para proporcionar fuego naval de apoyo con una u otra arma— no puede garantizar la seguridad de los infantes. La época de las grandes batallas en mar abierta ha sido reemplazada por las propias de las misiones anfibas, donde considerar un anillo de protección de digamos veinte millas alrededor de un barco ya no es factible. Es necesario que las aeronaves de alerta previa queden sujetas a las necesidades de la Infantería de Marina, puedan integrarse con sus medios y no tenga que depender todo de una única fragata que, desgraciadamente, no puede ver a través de las montañas, aunque éstas estén dentro de las veinte millas de distancia. Sería un lamentable error táctico.



EVALUACIÓN Y ASCENSOS EN LAS FUERZAS ARMADAS: LOS INFORMES PERSONALES

Luis ASTORGA GONZÁLEZ



A Ley 39/2007 supone una importante transformación del modelo de carrera militar, cuyas profundas repercusiones comienzan a ser visibles. Dada su importancia, es una ley que requerirá un gran desarrollo normativo y un largo periodo de transición (1), porque todas las normas, incluso aquellas bien hechas técnicamente y que corrigen de forma notoria graves anomalías, producen en su rodaje inicial numerosas molestias, hasta que con el paso del tiempo la fricción lima las asperezas.

La historia de las últimas décadas no invita al optimismo; la Ley 17/89 estuvo vigente apenas diez años, los que tardó la 17/99 en reemplazarla. Y esta última no ha perdurado un decenio; apenas ocho años han servido para rendirla obsoleta. Como la anterior, todavía se encontraba en pleno desarrollo normativo, todavía circulaba con demasiada fricción en sus engranajes cuando ha sido sustituida por otra, que no busca enmendar sus errores o fallos, sino erigir un nuevo modelo. No es una evolución: es una revolución, con lo que ello conlleva.

Para los oficiales, quizá de las cosas más significativas es que se ha terminado el modelo «multiescala», que permitía que los oficiales de la escala superior llegasen habitualmente al empleo de capitán de navío o coronel, mientras que los de las escalas «auxiliares» estaban limitados al empleo de capitán de corbeta/comandante. Las posibilidades de ascenso venían en gran medida determinadas por la titulación de origen, de grado superior o medio,

(1) Para los ascensos de oficiales no habrá adaptación alguna; las nuevas escalas se constituyen el día 1 de julio y el nuevo sistema de ascensos arranca el 1 de mayo.



siguiendo la normativa que de manera análoga rige para la Administración General del Estado.

Este modelo tenía, como todos, ventajas e inconvenientes. No vale mucho la pena debatir sobre ellos, porque ha terminado. Lo que es indudable es que con el modelo también morirá un soterrado pero innegable «conflicto de clases» entre las distintas escalas de oficiales, que no hacía demasiado bien a la Institución. Conflicto que se ha mostrado en toda su sórdida crudeza con la discusión de las medidas y baremaciones para la integración en la escala única. Pero, aunque desagradables, son los estertores del moribundo. Las discusiones reflejadas en algunos foros anónimos con descorazonadora miseria moral tratan fundamentalmente de la defensa de intereses personales —no de los de la Institución—, intereses en algunos casos más justificados que en otros.

La institución militar es piramidal. Son necesarios más marineros que sargentos, más capitanes que coroneles. La «piramidalización» (permítaseme el palabro) de los oficiales descansaba hasta ahora en dos factores principales: uno, la lenta promoción por el escalafón hasta la edad de reserva, y dos, los límites al ascenso establecidos en las diferentes escalas, que repartían los oficiales en los empleos apropiados, gracias a colocar con carácter general el techo en el empleo de comandante a los oficiales de la escalas medias, distribuyendo así a la mayoría de los oficiales en los empleos más bajos.

A partir de ahora, la pirámide la constituirán el mérito y la capacidad. No habrá escalas *ad hoc* que faciliten el adecuado reparto en los distintos empleos. Y sin duda hay que buscar, en la medida de lo posible, que mérito y capacidad se valoren de manera objetiva (formación, expediente académico, destinos, idiomas, etc.); pero es indudable que las valoraciones subjetivas (los informes personales) van a continuar teniendo una importancia fundamental. Y hay la sensación, muy extendida, me atrevería a decir que mayoritaria entre los profesionales de la milicia, de que el actual sistema de informes es un instrumento tedioso, complejo y poco adecuado para la apropiada evaluación del personal. Desgraciadamente, con estos mimbres hay que hacer el cesto: la integración de escalas y las ordenaciones en los ascensos se van a basar fundamentalmente en esos informes.

El legislador era indudablemente consciente de que era necesario un cambio, porque la Ley 39/2007 se ha ocupado de dar directrices para transformar el modelo de informes y evaluaciones. Pero a mi modo de ver, esas directrices no van a contribuir a solucionar el problema, sino más bien lo contrario, por las razones que expondré, después de analizar siquiera de manera somera, nuestro actual sistema de informes comparándolo con lo que se hace en el mundo empresarial y en la Marina norteamericana.

El sistema actual de informes personales

El sistema de informes personales lleva, *grosso modo*, quince años en vigor. Es común para oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas y sustituyó a los específicos de la Armada y de los Ejércitos. Contempla 50 conceptos diferentes, englobados en características profesionales y personales. Cada uno de estos conceptos debe valorarse de 0 a 10, de tal forma que la población debería distribuirse de manera normal alrededor de la media (2). También se considera el prestigio profesional, que se valora en cuatro conceptos con cinco calificaciones cerradas.

Incluso obviando que las notas medias sufren año tras año una inflación permanente y conforman una sucesión que todos los rumores dicen que converge vertiginosamente (3) al 9.99, el sistema presenta algunas características problemáticas que no requieren un análisis comparado:

(2) La Distribución de Gauss es tan frecuente en la naturaleza que se la conoce por Distribución Normal. Fenómenos como la altura de la población, la distribución de la renta, el coeficiente intelectual, etc., siguen una distribución Normal.

(3) De hecho sospecho (sin prueba alguna) que esta razón, más que ninguna otra, es la que fuerza la modificación de los informes.

- Complejidad. Cincuenta conceptos son demasiados. Es dudoso que todos esos datos sean relevantes. Y muy probablemente algunos están totalmente correlacionados (4) con otros, por lo que el esfuerzo empleado en su calificación es inútil.
- Subjetividad «gratuita». Algunas de las cosas que se preguntan tienen una sencilla valoración objetiva; por ejemplo, la forma física o la salud. Y otras deberían ser respondidas simplemente con «sí» o «no».
- Pérdida de información relevante. Por ejemplo, las capacidades profesionales de un marino se diluyen entre 49 conceptos más. Cuentan de igual manera la competencia como oficial de guardia en el puente y la simpatía. Porque, en síntesis, lo único que importa es la *nota final*.

Este sistema de informes en la Armada ha determinado básicamente los ascensos en aquellos empleos en los que había elección o selección. Y pese a la crítica, muy extendida, también hay acuerdo mayoritario en que en un grupo grande suele seleccionar a los mejores y descartar a los peores. Con excepciones, como no podía ser menos (5). Pero hay también la sensación colectiva de que este sistema no vale para ordenar al conjunto. Cuando entre —pongamos como ejemplo— las notas de 7,43 y 7,45 hay cien oficiales o suboficiales, reordenarlos modificando su antigüedad en base a esas diferencias mínimas genera un gran rechazo —al menos *a priori*— entre los implicados.

La problemática específica de la evaluación en las Fuerzas Armadas

Las Fuerzas Armadas tienen algunas características que hacen que el sistema de evaluaciones, aunque se base en principios empresariales, tenga necesariamente que ajustarse a sus peculiaridades. Entre ellas, quizá la más significativa sea que el ascenso y la promoción no sólo son permanentes, sino que además casi nadie queda al margen. Todos los miembros de las FAS son candidatos al ascenso, todos son evaluados y casi todos son evaluadores.

(4) Correlación estadística; una información interesante para elaborar el nuevo sistema de informes sería conocer cuántos conceptos de los 50 valorados sobran para obtener la misma nota final en capacidades profesionales y personales.

(5) A este respecto, una leyenda urbana afirma que en Harvard admiten todos los años un pequeño número de alumnos mediocres para limitar la frustración de los «peores» de los buenos estudiantes, acostumbrados a ser siempre los números 1 y confundidos con muchos otros tantos o más brillantes que ellos. Desde una perspectiva parecida, la hipotética existencia de algún almirante mediocre no sólo no sería mala, sino que resultaría beneficiosa para la Armada: es un factor de motivación, un espejo en el que nos podemos mirar muchos oficiales y decirnos: «Yo también puedo».

En las FAS las evaluaciones son periódicas y se pueden utilizar durante toda la vida profesional de sus miembros. Desde los empleos más bajos el sistema de evaluación tiene una importancia fundamental y supone el 90 por 100 del peso del concurso para ascensos, cursos, etcétera.

Por otro lado, la promoción es independiente del puesto que se va a desempeñar. No se asciende para ocupar una plaza libre y realizar una tarea determinada, sino para cubrir una vacante genérica del escalafón.

Todo esto implica que la valoración de los individuos tenga que ser en gran medida genérica: se definen las características básicas deseables y los informantes valoran esas características.

La evaluación de la empresa

Lo más significativo de la evaluación en la empresa es que la promoción no es permanente ni forma parte de la carrera de los empleados. Se promociona para ocupar un puesto concreto, que *requiere unas habilidades determinadas*.

¿Qué tipo de evaluaciones existen en el mundo empresarial? Desde la perspectiva del cómo se evalúa, encontramos (6):

- Ensayo escrito.
- Incidentes críticos.
- Escalas de valoración gráficas, como BARS (*Behaviorally Anchored Rating Scale*), que miden rasgos de comportamientos relevantes.
- Comparación multipersonas.
- Medición de la productividad.
- Valoración por cumplimiento de objetivos.

Es importante también considerar quién evalúa. En los métodos antes descritos, los encargados de realizar la evaluación de un trabajador pueden ser los siguientes (7):

- El supervisor del informado, método más habitual.
- El propio interesado, o autoevaluación.
- Los subordinados.

(6) ROBBINS, Stephen, y DECENZO, David: *Fundamentals of management*. 5.ª edición, Pearson and Prentice Hall, New Jersey.

(7) BOLLANDER y SNEL: *Managing Human Resources*. Editorial Thomson Higher Education, 14.ª edición. Mason, Ohio, 2007.

- Los iguales.
- Un equipo.
- Un equipo externo (una empresa u organismo ajeno realiza la evaluación).
- Evaluación «360º» (se combinan casi todas las anteriores).

Las diversas investigaciones realizadas sobre métodos de valoración no son concluyentes. La complejidad de un método no garantiza que sea mejor que otro más simple. Lo importante, según la mayoría de los expertos, es diseñar un método que tenga en cuenta los siguientes elementos:

- Finalidad: para qué se evalúa.
- Sencillez: si el método es demasiado complejo o requiere mucho tiempo, no se hará bien.
- Discriminación: si el sistema genera una torre alta y de base estrecha en vez de una pirámide, no proporcionará información relevante (8).

La evaluación en la Marina de los Estados Unidos

La Armada norteamericana utiliza distintos formatos para oficiales, suboficiales y marineros. Es un sistema basado en muchos menos conceptos que el español y con una escala de puntuaciones de 1 a 5; el valor 3 significa que se cubren expectativas (9). Sólo se contemplan nueve conceptos evaluables, diferentes para aquellos que realizan labores de supervisión (como oficiales y suboficiales) y para los que no lo hacen (los marineros).

Para los que realizan labores de supervisión se contempla:

- Éxito en la misión.
- Formación y orientación de los subordinados.
- Autodesarrollo profesional.
- Administración de recursos.
- Habilidades de comunicación oral.
- Integridad y profesionalidad.
- Liderazgo de personal.
- Liderazgo en transformación.
- Sabiduría organizativa.

(8) LEVY-LEBOYER, Claude: *Evaluación del personal: los métodos a elegir*. Ediciones Díaz de Santos, 1992.

(9) El sistema previo de la Armada era, curiosamente, muy parecido al de la Marina norteamericana, pero sin notas; los conceptos se valoraban en A, B, C, D y E.

El sistema utiliza una herramienta informática para confeccionar y enviar los informes, y su principal misión es contribuir a la selección del personal para ascensos y promociones. Las calificaciones negativas tienen que estar motivadas, y el informado, que siempre tiene que firmar, puede realizar alegaciones. La aplicación proporciona a los informantes las medias de los empleos de los evaluados, y en los propios impresos de informes se proporcionan *critérios claros y objetivos para realizar las valoraciones*.

Este método, en vigor desde el año 2003, es el resultado de un trabajo liderado por cinco doctores de reputado prestigio en evaluación de recursos humanos, que disponían de 24 grupos de trabajo (unas 190 personas) para identificar las dimensiones y los rasgos profesionales que debían de evaluarse.

Es, en resumen, un método más simple y que permite una mejor discriminación de los evaluados que el de las Fuerzas Armadas españolas.

Aportaciones de la Ley 39/2007

Los informes personales se regulan en el artículo 81 de la Ley 39/2007. Hay algunas novedades, como apunté, respecto del modelo anterior; las más significativas son las siguientes:

- La calificación se hace en equipo: son tres los calificadores, aunque la ley reconoce que en ciertos casos podrá haber un único calificador.
- El superior jerárquico debe informar al evaluado.
- El evaluado podrá formular alegaciones.
- El modelo de informe será igual para todo el mundo «sin perjuicio de condiciones específicas para los diferentes cuerpos y escalas».

Como antes señalé, no parece que se hayan definido medidas específicas para corregir los defectos descritos, pero sin embargo se implantan algunas de dudosa utilidad, que incluso pueden llegar a resultar contraproducentes para las repercusiones pretendidas. Es evidente que con la introducción de tres calificadores se aumenta el trabajo administrativo. La calidad de los informes puede mejorarse o no; más firmas, de por sí, no garantizan más objetividad. En el caso concreto de la Armada, introduce problemas de difícil solución: ¿quién, además del comandante del buque, puede informar del segundo comandante? Posiblemente la reserva que hace la ley vaya en este sentido.

El que los informes sean iguales para todos los miembros de las FAS ignora el hecho de que las características y las capacidades de un cabo y de un coronel ni son *ni deben ser* las mismas, tal y como reconoce la Armada norteamericana en su sistema. El actual modelo para tropa y marinería es simple, y se parece más al que acaba de poner en vigor la Armada norteamericana que al de oficiales y suboficiales. A la espera del reglamento que desarrolle la ley,

parece que en vez de simplificar el de cuadros de mando se complica el del personal de tropa. Y cabe preguntarse por el objeto de esa modificación: ¿va a proporcionar una mejor selección del personal de tropa? Es dudoso.

Apuntes finales

No hay sistema perfecto. Y cualquier valoración subjetiva, por bueno que sea el método que se aplique, estará sujeta a las imperfecciones de la naturaleza humana. Pero las transformaciones en el modelo de carrera que ha generado la ley exigen modificar profundamente el actual sistema de informes, de una manera mucho más extensa que simplemente introduciendo los cambios que se regulan de forma expresa, a menos que queramos que los informes dejen de ser una herramienta útil para la evaluación y promoción del personal.

El sistema en vigor para los cuadros de mando es complejo y de objetividad mejorable; tampoco discrimina bien. La Ley 39/2007 introduce modificaciones, sin duda con la pretensión de mejorar la objetividad y la discriminación, pero desde mi punto de vista pueden producir el efecto contrario al deseado, aumentando la complejidad y el coste, pero sin generar mejora alguna.

Aunque los modelos de terceros no pueden importarse tal cual, en mi opinión un sistema de informes para nuestras FAS no debería diferenciarse mucho del de la Marina norteamericana (10). Quizá debería añadirse un mecanismo corrector que impidiera la inflación en las calificaciones, penalizando al informante cuando se alejara a lo largo del tiempo de la distribución normalizada (tanto por exceso como por defecto) para ajustarse a la idiosincrasia latina, tan distinta en esos aspectos de la anglosajona; y también podría considerarse la incorporación de algunas de las herramientas usadas en la empresa, como las encuestas de prestigio, ya aplicadas en la Armada (11); pero en conjunto, un modelo similar al de la Armada norteamericana sería más simple y proporcionaría más discriminación que el que tenemos actualmente, dos de las características deseables.

La Ley 39/2007 es un gran reto. A los norteamericanos les gusta mucho señalar que los retos no sólo originan riesgos y problemas, sino que también proporcionan oportunidades para aquellos que saben aprovecharlas. Por ceñirnos a los informes personales, ésta es una gran ocasión para mejorar y corregir el modelo en vigor que, en mi modesta opinión, nunca ha funcionado demasiado bien.

(10) Se debe copiar sin vergüenza (si es legal, claro). En las escuelas de negocio se estudia el caso de una gran empresa multinacional que premiaba con gran generosidad al empleado que mejor adaptase ideas... de otras empresas, competidoras o no. No es necesario inventar la rueda si otro ya lo ha hecho.

(11) Con un esquema muy simple; y sin embargo son consideradas un éxito, lo que prueba que «más complejo» no significa necesariamente «mejor».



HISTORIAS DE LA MAR

EL BUQUE CORREO ALEMÁN *M. S. IBERIA DE LA HAPAG*

Manuel GARCÍA GARCÍA



USCAR entre antiguas tarjetas postales depara muchas veces interesantes y curiosos descubrimientos, cuyo estudio nos lleva a profundizar en el origen de un matasellos, marca, censura, etc. Tal es el caso del presente artículo, centrado en una que encontré en 2008 entre un grupo de postales de Cuba, por pura casualidad, ya que lo que realmente buscaba eran postales coloreadas de ese país impresas en los Estados Unidos entre 1900 y 1920 con motivos relacionados con la Guerra de 1898 (monumentos con piezas de artillería española, baluartes, fortificaciones, etc.). Al mirar el anverso de una dedicada al Capitolio de La Habana, vi el sello de dos centavos (Máximo Gómez),



Postal del *Iberia*.

matasellado en la oficina postal del buque correo alemán *M. S. Iberia*, de la HAPAG. Además, una curiosa «censura» y un fechador de tránsito de Lisboa. Pregunté el precio y me dijeron: «vale dos euros, ¿le interesa?». «¡Por supuesto que me interesa!», contesté.

Una vez en casa la examiné detenidamente y me felicité por mi buena suerte. La postal está fechada en La Habana el 2 de febrero de 1939, franqueada con un sello de Cuba de dos centavos y dirigida a Barcelona. El texto del remitente expresa preocupación al no saber nada del destinatario. Si nos situamos en el tiempo, vemos que cuando se escribe la postal han pasado siete días desde la caída de Barcelona en poder de los «nacionales» (26 de enero de 1939), noticia sin duda dada a conocer en la prensa y radio mundiales y esperada por muchísimas personas dentro y fuera de España. El remitente de la postal —sin duda español— era una de ellas, y siguiendo la costumbre de la «zona nacional» también escribe los lemas habituales de «Viva Franco» y «Arriba España». El medio más rápido en la época para enviar una carta a Europa era aprovechar la presencia en puerto de alguno de los buques correo extranjeros que hacían escala antes de cruzar «el charco». Y eso fue lo que hizo. En La Habana estaba el *M. S. Iberia* de la HAPAG alemana, procedente de Veracruz (México), y en el buzón colocado en la escala real depositó la postal, franqueada con sello de Cuba e indicando —por si había duda— «vía Lisboa». El buque debió zarpar ese mismo día y, tras cruzar el Atlántico (unos 14 días más o menos), el encargado del correo mataselló toda la correspondencia con el fechador de a bordo, que reza textualmente: «DEUTSCHE

SCHIFFPOST- HAMBURG-CUBA-MÉXICO - M. S. *IBERIA*- 15.2.39- HAPAG- HAMBURG». Al llegar a Lisboa entregó la correspondencia al correo portugués, que estampó un fechador de tránsito: «LISBOA CENTRAL-2.^a SECCIAO -16-2-39-5.^a EXP.», siguiendo curso hacia la frontera española (¿Badajoz?, ¿Ciudad Rodrigo?), donde se entregó al correo español que, sin «censurar», la encaminó a la recién ocupada Barcelona, donde debió de llegar a finales de febrero, siendo allí «censurada» y entregada al destinatario.

Matasellos de la estafeta postal del *Iberia*

Igual que sus gemelos *Orinoco*, *St. Louis*, *General Osorio* y *Milwaukee*, el *Iberia*, como buque correo, disponía de oficina postal —autorizada también en buques de otras nacionalidades— a cargo de un empleado postal o de un oficial, y de acuerdo con las normas de la UPU de 28 de agosto de 1924 (renovadas en el IX Congreso de 1929 en Londres, que definen los objetos, modalidades de franqueo, señas, aplicación del sello de fechas, etc.) podía admitir correo franqueado con sellos de los países en cuyas aguas territoriales navegase, aparte del generado a bordo, que lógicamente se franqueaba con sellos alemanes. Por ello, el franqueo con sello de dos centavos de Cuba, aunque se trata de un valor bajo, era correcto, ya que se enviaba a un país de



la UPAE (Unión Postal de las Américas y España). Ojalá algún día encuentre alguna otra postal enviada en fechas similares depositada en Veracruz con sellos mexicanos. Sin duda las hay, ya que como vemos en el matasellos se indica la ruta que cubría este buque.

La entrega a Lisboa y «censura» en destino

Cuando me propuse dar a conocer esta pieza empecé a investigar buscando los datos que les estoy detallando. Hay uno que no he podido averiguar, rogando que si alguien lo tiene, lo dé a conocer: Antes de la Guerra Civil, ¿qué puertos españoles tocaba en su ruta hacia Centroamérica con pasaje y carga? Tengo claro que la «escala de Lisboa», tanto a la ida como a la vuelta, fue motivada por la Guerra Civil de 1936-39. Antes, y también pocos meses después, debió hacer escala en La Coruña, Vigo o Cádiz. Sería interesante ver la hemeroteca de diarios de esos años, pues sin duda esas entradas y salidas

estarán reflejadas. Y llegamos a la «censura»: se trata sin duda de una marca que hasta el 26 de enero de 1939 ponía «REPÚBLICA ESPAÑOLA-CENSURA». Tras caer Barcelona y hacerse cargo los «nacionales» de la administración, servicios, correos, etc., encontraron los sellos republicanos y eliminaron con una cuchilla «REPÚBLICA ESPAÑOLA», como se ve claramente por el espacio que hay encima. Esto debió durar hasta finales de febrero, en que llegaron los nuevos sellos «nacionales». He comprobado que no está catalogada, ya que hay dos muy similares con números RB3-15 (noviembre de 1938) y RB3-17 (enero de 39) con esta misma medida y tipo de letra (90 x 15), pero la reproducida, como vemos, tiene la palabra «censura» casi pegada al margen, y las otras tienen



un «adorno» y un «1» entre dichos lados. Hay otra similar, pero con medidas 87 x 15 (junio de 1938).

Mirando el plano de Barcelona vemos que el número 435 de la calle Muntaner queda en la parte alta, a la falda del Tibidabo, y muy alejada de la Central de Correos frente al puerto, por lo que no sería nada extraño que fuera «censurada» en la Oficina de Correos de Sarriá, antigua población que desde 1921 forma parte de Barcelona.

Algunos datos sobre la Compañía Naviera HAPAG y el *M. S. Iberia*

El 27 de mayo de 1847 un grupo de notables y prósperos comerciantes de Hamburgo se reunió para fundar una compañía marítima con el fin de explotar una línea regular entre ese puerto y Nueva York. Había nacido la Hamburg Americanische Paketfahrt Aktien Gesellschaft, o sea, la HAPAG. En la década de 1920 popularizó el buque de carga y pasaje, potenciando las rutas a toda América, de norte a sur. En 1927 fue botado el *New York*, en cuyas chimeneas se mostraban por primera vez los nuevos colores de la compañía: de arriba abajo, negro, blanco y rojo sobre amarillo. Tras el hundimiento de la Bolsa de Nueva York (o sea, el *crack* de 1929), la HAPAG se vio afectada (como el resto de compañías), tomando la decisión de llegar a una asociación con su rival, la alemana Nordeutsher Lloyd. Dicha unión sólo era «operativa», pues en lo demás ambas seguían siendo dos compañías diferentes.



El *M. S. Iberia* en su etapa rusa con el casco pintado de blanco y con el nombre de *Pobjeda* (*Victoria*).

Al inicio de la Segunda Guerra Mundial tenía navegando 108 buques, siendo la mayoría hundidos durante el conflicto. Los que sobrevivieron fueron reparados y entregados a diversos países como «compensación o reparación de guerra». El *Iberia* fue uno de ellos.

Completado el 23 de agosto de 1928 en los Astilleros Schichau de Danzig como *M. S. Magdalena* (Motor Schiff: Motonave) para la HAPAG, inició su viaje inaugural el 29 de diciembre de 1928 con un desplazamiento de 9.779 toneladas, una eslora de 140,4 m y una manga de 18,5 m. El 8 de febrero de 1934 encalló frente al buque-faro de Curaçao, dirigiéndose a los astilleros Blohm&Voss de Hamburgo, donde fue modernizado, con un nuevo registro de tonelaje (9.829 t), y siendo colocada una nueva chimenea más amplia en lugar de las dos con que fue botado. En enero de 1935 zarpó de nuevo hacia América con el nuevo nombre de *Iberia*. Requisado por la Marina de guerra de la Alemania nazi en 1939, se le destinó como «nodriza» de submarinos en Danzig y Kiel. Capturado por los ingleses, fue usado como buque-hotel hasta que el 18 de agosto de 1946 fue cedido a la URSS como «reparación de guerra». Allí le pintaron el casco de blanco y cambiaron el nombre por *Pobjeda* (*Victoria*), con registro de Odessa. Fue dado de baja y desguazado en 1980.

Y ésta es la historia de la curiosa tarjeta postal de Cuba a España. Si alguien puede aportar o ampliar más datos, desde este momento le quedo muy agradecido.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENT AÑOS



Comienza la REVISTA de octubre de hace cien años con el artículo *Nuevas causas posibles de explosiones en polvorines*, por Antonio Cervera y Guerrero, coronel de Artillería de Marina, escrito a resultados de la explosión ocurrida en los polvorines de Batuco del Ejército chileno el 23 de marzo de 1908. Siguen a continuación: *La Astronomía aplicada a la navegación de los buques rápidos*,

por don José Ricart y Giralt; *La lucha de la artillería naval y los proyectiles cargados con explosivos*, traducido de la *Revue générale des Sciences pures et appliquées*; *Teoría de los fletes fluidos y las colisiones en la mar*, traducido del *Engineering*; *Los Dreadnoughts americanos*, por J. V., traducido del *Yacht*, y *La Nautilus en Montevideo*, reseña de la visita efectuada por la corbeta española a la capital uruguaya el día 8 de julio, donde fue recibida con grandes muestras de cariño y simpatía.

La sección de información sobre *Noticias de la prensa profesional extranjera* nos ofrece en primer lugar información sobre las marinas de América Latina, a saber: Argentina (*Proyecto de presupuesto para el año 1910*), Brasil (*Botadura del Río Grande Do Sul*), Chile (*¿Cuál es el armamento más conveniente para nuestros futuros buques de combate?*) y Uruguay (*Reorganización de la Marina*). A éstas le siguen las de las siguientes marinas: Alemania (*Nuevo crucero Emden*; *Botadura de un Dreadnought perfeccionado*), Austria-Hungría (*Programa naval*; *Pruebas de un submarino*), Estados Unidos (*El submarino Narwhal*; *Grado de adelanto de los buques en construcción en los Estados Unidos el 1º de septiembre*), Francia (*Nuevos Destroyers de 750 toneladas*; *Presupuestos reformados*); *El concurso de honor de las flotillas*), Inglaterra (*Accidente en el Warrior*; *La velocidad de construcción en Inglaterra y Alemania*); *Las colonias y la Marina*), Italia (*Nueva base naval*; *Los nuevos acorazados*), y Japón (*Los nuevos acorazados de Alemania y el Japón*).

El presente número de octubre de 1909 se cierra con varias *Misceláneas*, noticias sobre la Marina Mercante, la *Bibliografía* y el tradicional *Sumario de Revistas nacionales y extranjeras*.

G. V. A.

HACE CINCUENTA AÑOS



Encabeza este número un reportaje sobre el viaje a Italia del ministro de Marina almirante Abárzuza, entre los días 1 y 8 de julio, en el que visitó diversas ciudades e instalaciones navales en Roma, Pisa, Florencia, Nápoles, Gaeta, La Spezia y Venecia, incluyendo una audiencia con S. S. el papa Juan XXIII. La serie de artículos que viene a continuación está compuesta por los siguientes: *Troncos de*

leguas, por el coronel S. García Franco, que trata de la escala de medidas que en la antigüedad debía acompañar a toda carta náutica para transformación de las distancias; *Tríptico de las armas*, por el capitán de corbeta F. Fernández-Aceytuno, segunda parte del citado tríptico dedicado a los proyectiles dirigidos; *El poder adquisitivo de la ración de Armada. Su medida estadística*, por el teniente coronel de Intendencia J. López Rapallo; *Una nueva etapa en la Escuela de Estudios Superiores*, por el teniente de navío R. Díez Davó, y *En pro de la objetividad*, por el capitán de corbeta A. Senac Calderón.

La primera de las *Notas Profesionales* relata la odisea de un grupo de supervivientes del crucero alemán *Emden*, encabezado por el teniente de navío Von Mucke, que constituye un episodio apasionante y poco conocido de la Primera Guerra Mundial, relatada por el capitán de corbeta A. Valles Suárez-Llanos. Le siguen: *El Departamento de Buques del Almirantazgo*; *Posición del Inspector General de Máquinas*; *Simplificación en los proyectos de buques*, y *La fragata de hélice Petronila 1855-1863*, por Juan Llabrés, asesor de Marina de distrito. *La fragata Petronila* fue el primer buque de tornillo construido en el arsenal de Cartagena, similar a las *Blanca* y *Berenguela*, que se construían al mismo tiempo en los arsenales de Ferrol y La Habana, respectivamente.

A continuación de las tradicionales *Misceláneas* viene el *Noticiero* sobre asuntos de interés marítimo, al que sigue un artículo con amplia información sobre *La Marina Mercante en 1958*, por el capitán de navío Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil, jefe del Registro Central de Buques de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que pone punto final a esta REVISTA.

G. V. A.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

Día Año

1 1553.—En este día, llegan a Santiago del Nuevo Extremo en Chile cinco sacerdotes franciscanos enviados por el emperador Carlos I con la misión de evangelizar e instruir en las escuelas a los indios mapuches.

2 1535.—Antonio de Mendoza, político y militar en la corte de los reyes Fernando y Carlos I, es el primer hombre que recibe el cargo de virrey en territorio americano. Nombrado virrey de la Nueva España, llega en esta fecha al puerto de Veracruz en México.

3 1496.—A principios de este mes, el almirante Colón, que seguía llevando el hábito franciscano, fue al encuentro de los reyes, que se hallaban en Burgos. Isabel y Fernando lo recibieron en la Casa del Cordón. Colón hizo a los reyes algunos presentes de oro y animales exóticos y les presentó a Diego, el hermano del difunto cacique Caonabó, que llevaba un collar de oro que pesaba seiscientos castellanos.

4 1563.—La Real Audiencia de La Plata de las Charcas, conocida como Audiencia de Charcas, era el más alto tribunal de España en la zona conocida como Alto Perú, en el actual territorio de Bolivia, del virreinato del Perú, con sede en la ciudad de La Plata (actual Sucre). Por real cédula de esta fecha quedó regulado su funcionamiento.

5 1492.—Colón reúne a los capitanes de las otras dos carabelas y les pide consejo acerca de lo que debía hacer con su tripulación, ya que lo estaba pasando muy mal. Vicente Yáñez, capitán de la *Niña*, repuso: «Avancemos dos mil leguas y entonces, si no encontramos lo que buscamos, podemos dar media vuelta». Su hermano Martín Alonso, no fue de la misma opinión y apoyó a Colón. «¡Bendito seáis!», exclamó el almirante.

6 1567.—Muere en esta fecha, en el mineral de Pánuco en Zacatecas, el conquistador y explorador español Cristóbal de Oñate. Fue tres veces gobernador de Nueva Galicia; durante la conquista de Zacatecas fueron descubiertas minas de plata que lo convirtieron en uno de los hombres más ricos de Nueva España, destacando su generosidad a los necesitados.

7 1528.—Con la cesión administrativa por parte de la Corona de los territorios del norte de Venezuela a los banqueros alemanes, los Welser, en compensación de deudas contraídas, sale de La Española su representante y gobernador, Ambrosio Alfinger, para Santa Ana de Coro.

8 1585.—Francis Drake, después de sus dos viajes de piratería realizados en los territorios españoles del Nuevo Mundo, de los cuales obtuvo grandes beneficios, sale de Inglaterra en esta fecha, iniciando su tercer viaje con idénticos fines que los dos anteriores.

9 1542.—Juan Rodríguez Cabrillo, comisionado por Pedro de Alvarado y apoyado por el primer virrey de Nueva España Antonio de Mendoza para explorar el Pacífico norte, llega en este día a bordo de su navío *San Salvador* a Santa Mónica, que hoy día forma parte de la zona metropolitana de la ciudad de Los Ángeles (Estados Unidos.).

10 1513.—Regresa a Puerto Rico la expedición mandada por Juan Ponce de León después de su viaje de exploración marítima a La Florida. No encontró la «fuente de la eterna juventud» ni el oro que buscaba; lo que sí encontró fue la corriente del golfo y algo tan importante como el descubrimiento de La Florida.

11 1493.—Colón, en su segundo viaje a las Indias, se detiene en la isla de La Gomera para hacer aprovisionamiento general y organiza un festejo en honor a la gobernadora Beatriz Bobadilla por las facilidades prestadas.

12 1536.—Sebastián de Benalcázar, al frente de una numerosa expedición, sale de Quito por estas fechas hacia el norte en busca del mítico país de El Dorado y para conquistar la región del Cauca.

13 1542.—La expedición de Juan Rodríguez Cabrillo por el Pacífico norte arriba en este día a la ciudad de Santa Bárbara.

14 1566.—Tras diversas negociaciones, en esta fecha, el virrey del Perú, Lope García de Castro, ratificaba el Tratado de Acobamba, por el cual el inca Titu Cusi Yupanqui reconocía su sumisión a la Corona a cambio de continuar residiendo en Vilcabamba y de importantes encomiendas cuyas rentas anuales eran superiores a tres mil quinientos pesos de oro.

15 1550.—El río Bío-Bío atraviesa parte de la zona sur de Chile y es uno de los principales del país, cruzando las provincias de Biobío y Concepción. Pedro de Valdivia escribe en esta fecha al emperador relatando las dificultades que tuvo en atravesarlo y los fuertes y ciudades que estableció en su cuenca.

16 1571.—El nuevo virrey del Perú Francisco de Toledo, convencido de que había que hacer desaparecer la ficción de un Estado neoinca, peligroso ejemplo y nido siempre de rebeliones latentes, dirige una carta al inca Titu Cusi Yupanqui apremiándole a salir pacíficamente de Vilcabamba.

17 1542.—El capitán Juan Rodríguez Cabrillo, navegando por la Baja California, llega en este día a la punta Concepción.

18 1595.—Álvaro de Mendaña y su expedición a través del Pacífico se encuentran en la bahía La Graciosa, en una de las islas de Santa Cruz, con sus dotaciones mermadas por calenturas y fiebres de origen desconocido.

19 1547.—Con grandes esfuerzos y penalidades iban Gonzalo Pizarro y Carvajal de huida camino de las Charcas. En este día avistan por el Collado al ejército realista de Centeno tratando de impedirles el paso.

20 1543.—El gobernador del Río de la Plata, Álvar Núñez Cabeza de Vaca, envía a Martínez de Irala con tres barcos y treinta españoles a remontar el río Paraguay y descubrir un camino hacia Perú, después de fracasados intentos anteriores.

21 1585.—Iniciado Francis Drake el tercer viaje de piratería a las posesiones españolas del Nuevo Mundo, el rey Felipe II, al tener conocimiento del hecho, envía tres navíos de aviso a las Indias, llegando a su destino el dirigido a Cartagena, que puso en alerta a las guarniciones españolas.

22 1523.—Diego de Ordás, conquistador español de México, fue el primer europeo en ascender la cima del volcán Popocatepetl. Por tal hazaña y méritos militares, el emperador Carlos I le otorga mediante decreto de este día el derecho de poseer un escudo de armas con una vista del volcán.

23 1520.—Con motivo de la coronación en Aquisgrán del emperador Carlos V, los tesoros mexicanos de Cortés a la Corona son exhibidos en el salón del Ayuntamiento de Bruselas, causando gran admiración ante los cortesanos e invitados del emperador.

24 1538.—Encargado por Francisco Pizarro, la conquista de los Chunchos al capitán Peransúñez, éste cruza las intrincadas sierras de los Andes, donde se suponía que había riquísimos tesoros. Llega por estas fechas Peransúñez a la provincia de Carabaya.

25 1543.—La expedición del gobernador del Plata, Cabeza de Vaca, navegando con dificultad por el río Paraguay, unos a remo y otros a la sirga, llega en este día a un lugar en el que el río se divide en dos; ponen grandes señales para los que venían detrás siguieran al gobernador.

26 1679.—Por decreto de este día del virrey de Nueva España Enrique de Rivera, se le confiere a Guanajuato el título de villa, con el nombre de Santa Fe y Real de Minas de Guanajuato.

27 1532.—Francisco Pizarro se dirige con sus tropas a Cajamarca, donde lo esperaba el inca Atahualpa. Por estas fechas recibe una embajada enviada por el inca con abundantes presentes.

28 1527.—Sabido por Cortés que la armada de Loaysa en su expedición a Las Malucas necesitaba socorros, envía en su auxilio a Álvaro de Saavedra, que por estos días última en el puerto mexicano de Zihuatanejo sus tres navíos.

29 1508.—Diego Colón, almirante de las Indias, es nombrado por decreto del rey Fernando gobernador de La Española.

30 1533.—Ordenada por Cortés, zarpa del puerto de Santiago la expedición compuesta por dos barcos, el *San Lorenzo* y la *Concepción*, al mando de Hernando de Grijalva.

31 1541.—Fray Vicente Valverde, obispo del Perú, es asesinado por los indios de la isla Puná, en venganza por haber destruido éste sus ídolos y puestos sagrados.

CAPITÁN JIM

A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo.

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

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y en negrita (o subrayados con línea ondulada si el artículo se presenta en papel, en cuyo caso también se subrayarán con línea continua los nombres de buques). Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Marina de los Estados Unidos en vez de US Navy, etcétera).

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

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

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

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

VIEJA FOTO



Foto histórica

Marineros posando para la posteridad el día de su licenciamiento. Tras ellos se aprecia el emblema de la entonces recién creada Aeronáutica Naval y una curiosa pancarta con la leyenda «VIVAN LOS CUMPLIDOS DEL 1925». Frente al grupo de 45 marineros aparece una hélice que debió de pertenecer a un avión del modelo *Savoia S 16*, dado que parece ser de las llamadas tractoras, denominación que tenían por estar montadas en aviones con empuje trasero. Junto a ellos también

aparece una llave de grandes dimensiones, que debía de ser una especie de mascota o amuleto y en cuyo interior aparece el nombre del fotógrafo, de apellido Rizo.

Dado que en esa época la Base Aeronaval de San Javier aún no estaba construida (se comenzó a construir en 1929, continuando las obras en 1930 y no quedando operativa hasta 1931, ya con la República), se deduce que la foto debió de ser tomada en Barcelona, en la Base Aeronaval del Contradique.

D. Q. C.

MARINOGRAMA NÚMERO 449

Por TAL

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

Un poema de Antonio Colinas.

A.—Ar.: Arma submarina explosiva, fusiforme, autopropulsada y con sistema propio de dirección.....

100 3 27 89 43 69 6

B.—Org.: Técnico cuyo cometido es hacer las observaciones astronómicas, geofísicas y otras propias del Observatorio de Marina de San Fernando

35 48 73 28 90 9 1 76 57 106

C.—Pesca.: Cabo con algunos corchos que se tiende a banda y banda de la almadraba para que puedan amarrarse a él las embarcaciones

38 47 11 30 99

D.—Zool.: Pez fisóstomo de la familia de los cobitidos. Muy apreciado por la finura de su carne. Tiene diez barbillas alrededor de la boca

46 68 25 19 52

E.—Pesca.: Arte de playa actualmente en decadencia que, además de envolver al pescado, rastrea el fondo, aunque la captura principal siguen haciéndola en el cerco y no en el rastreo.....

97 60 56 64 21 13

DEFINICIONES

Palabras

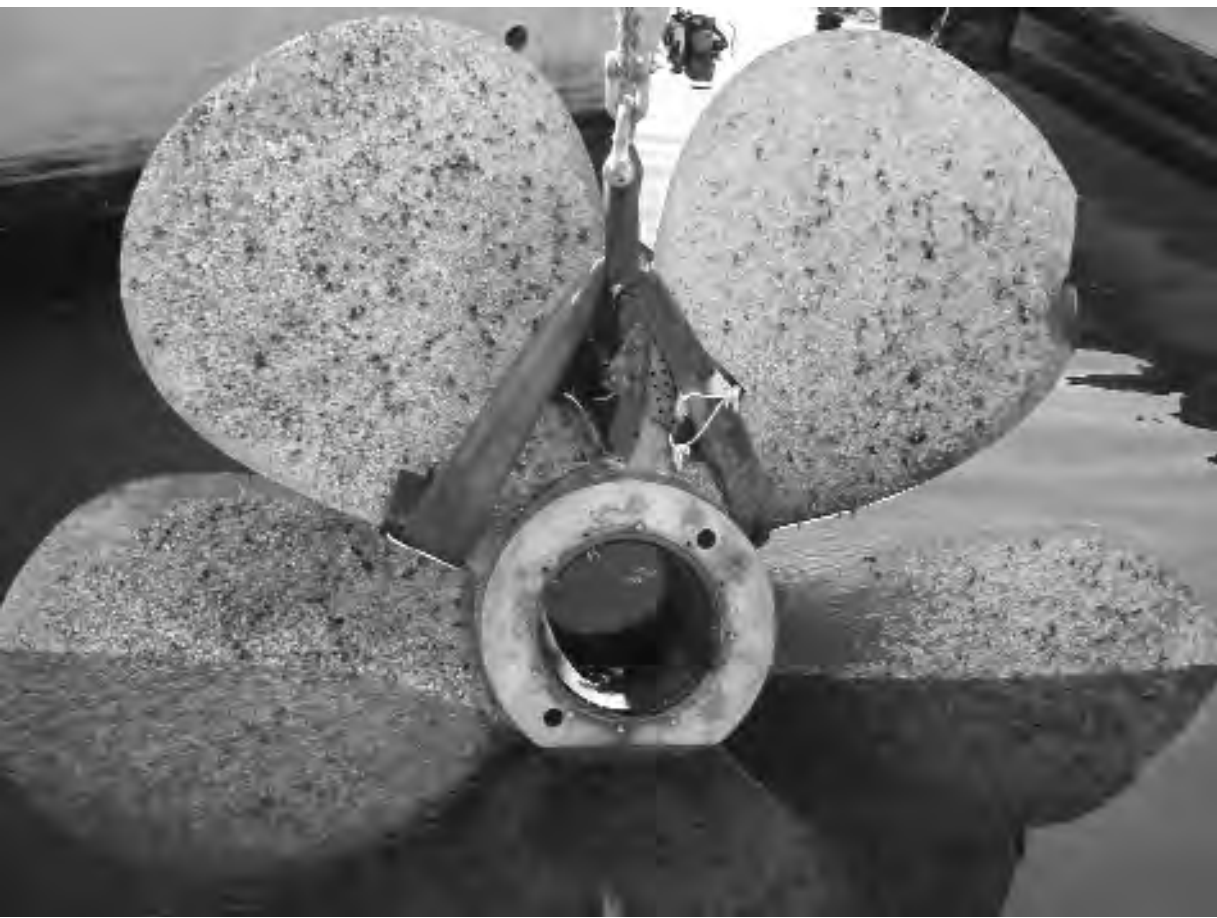
F.—Man.: Lo mismo que «andana», es decir, línea, fila o hilera de ciertas cosa, por ejemplo nasas, redes, etcétera	82	44	39	102	78	16	95	55
G.—Biol.: Que vive o crece en las aguas corrientes	92	7	93	41	87	20	63	50 103
H.—Constr. Nav.: Espolón (acepción antigua)	96	4	66	40	49	10	31	
I.—Bot.: Árbol de Filipinas cuya madera ligera se emplea en tablas de forro de las embarcaciones	29	61	83	105	53	72		
J.—Mit.: Hijo de Poseidón y de Celene. Fue rey de los meriandinos. Ayudó a los Argonautas. Luchó en una guerra al lado de Heracles	12	32	84	5				
K.—Hidr.: Dícese del cerro de Peña rodeado de mar	71	26	2	18	94			
L.—Arq. Nav.: Materialización, a escala reducida, de un proyecto de buque a fin de comprobar su rendimiento y cualidades en los canales de experiencia (plural)	65	33	17	59	81	91	51	
M.—Arq. Nav.: Bote o embarcación ligera de popa afilada y dos o tres velas al tercio	62	37	86					
N.—Mit.: Héroe de las leyendas mitológicas griegas que desarrolló sus principales aventuras en aguas del mar Egeo. Era hijo de Etra y de Egeo, rey de Atenas	14	80	34	70	101			
Ñ.—Hist.: Uno de los acorazados norteamericanos de la clase <i>Maine</i> . Prestó servicio en los primeros años del siglo xx	85	22	8	77				
O.—Hist.: Gran batalla naval ocurrida en el año 255 a. de C. (dentro de la primera Guerra Púnica) entre una armada romana y otra cartaginesa a la altura del cabo o promontorio que le da nombre, en la costa meridional de Sicilia. En la dura liz murieron 35.000 cartagineses y 1.100 romanos	15	58	79	74	23			
P.—Geogr.: Voz latina que se usa para denominar los mapas, cartas o globos terráneos que abarcan a todo el mundo	104	98	24	36	42			
Q.—Org.: Acoja al marinero que ha desertado en un país extranjero	88	54	75	67	45			

MARINOGRAMA NÚMERO 448

2x4 20x

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Y	O			I	B	A		A	C	O	D	A							
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
D	A		A		E	S	T	R	I	B	O								
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
R		V	I	E	N	D	O			D	E	S							
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
A	P	A	R	E	C	E	R		L	A									
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
C	O	S	T			F	U	M	A	N	D								
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
O		Y			F	I	L	O	S	O	F	A							
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130
N	D	O		C	O	N		P	E	R	R								
131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
A	C	H	I	C	A		S	O	B	K	E								
151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170
		E	L		M	A	R		Y		S	O							
171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
B	R	E		L	O	S		H	O	M	B								
191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210
R		E	S																

Dr. Los partidos Bembales José María Cuervojo.



Extracción a flote de la hélice de la fragata *Andaluća*. (Foto: F. M. Fernández López).



MISTERIOS INSONDABLES

A diario hay sucesos que nuestros sentidos perciben pero que la mente humana no debe intentar comprender, porque en su elaboración han intervenido fuerzas que desbordan los parámetros con que pretendemos delimitarlas y se desvanecen cuando aún no hemos conseguido determinar su procedencia. La mar, Galicia (en especial la *Costa da Morte*), un temporal, un barco... y un gato; hay que admitir que cualquiera de ellos por separado puede ser marco, génesis o protagonista de un hecho sorprendente, pero, todos ellos juntos puedan provocar un fenómeno que muestre las limitaciones del ser humano para su comprensión.

Fondeado en el puerto de Gorme, se encuentra un día ya lejano un barco llamado *Compostelano*; es un patache dedicado al transporte de madera en navegación costera, actividad muy frecuente en la comarca de Bergantiños por aquellas calendas. Su fondeo es correcto: dentro de la ensenada, en unos ocho metros de fondo, rebasada la enfilación de la iglesia con la isla Estrella, frente a la





playa de Hermida, pese a lo cual el temporal de SW que se ha levantado arrecia de tal modo que los destrozos a bordo van en aumento y todos los indicadores aconsejan rendirse a la evidencia y abandonar el buque. No fue tarea fácil pese a la proximidad del muelle, pero con esfuerzo, ayuda de tierra y destreza, la dotación pronto se vio rodeada y mezclada con la gente del pueblo, familiarizada con situaciones parecidas. Desde tierra firme contemplan todos cómo la cadena del ancla, tensa cual cuerda de violín, intenta cumplir con su misión de sujetar al buque, pero pierde su pulso con la fuerza del viento, rompe y el barco comienza a moverse. Parece inminente el desenlace fatal, ánimos sobrecoídos, angustia... y cuando parece que va a estrellarse —nunca mejor dicho— contra la isla Estrella, el buque enmienda su trayectoria, libra también el islote Tinosa y cuantos obstáculos flotantes encuentra, alcanza la

desembocadura del río Anllóns y se atreve a penetrar en el río hasta llegar a la Telleira, punto final de los barcos que, en condiciones favorables y con práctico a bordo, se internan en el río. Allí, suavemente, se detiene.

Desde el pueblo nadie se atreve a hablar. Cuna de marineros, famosos navegantes, mariscadores y *percebeiros*, lo que han visto los ha dejado mudos. Al fin, un miembro de la dotación se atreve a mirar a un compañero y dice:

—No quedó nadie a bordo, ¿verdad?

Su compañero gira lentamente la cabeza hacia él y contesta:

—Sí, el gato.

P. G. F.



LEXICOGRAFÍA

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

SOBRE PINES Y AMIANTOS A BORDO

*Somos libres, libres,
como las barcas
perdidas en el mar.*

(John Dos Passos).

Abordo y a bordo

Un compañero marino me envía una pregunta. Dice:

«Ayer embarcamos a bordo 3.000 toneladas de combustible» o «Ayer embarcamos abordo...»; ¿cuál es la expresión correcta?

Yo, humildemente, no me siento en posesión de la verdad en casi nada, y menos aún en esto del empleo de las palabras porque, como creo que ya escribí en estas mismas

páginas de *Lexicografía* de nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA (1), el hablante es soberano y tiene la potestad y la libertad de usarlas a su gusto y criterio; la RAE se limita a consagrarlas en el *Diccionario*, salvo que se

(1) Por cierto, todos decimos REVISTA DE MARINA, olvidándonos del calificativo GENERAL. Sin duda, por una lícita economía en el lenguaje hablado. Pero, no me parece oportuna esa omisión en el escrito.

haya tergiversado su significado de una manera patente, o se invente una aberración, en cuyo caso nos advierte del error e intenta que no se prodigue, sobre todo tratando de influir en los medios de comunicación hablados y escritos. Pues bien, para contestar a la pregunta, me limito a consultar la última edición del DRAE; dice:

Abordo: De abordar. 1. m. Mar. abordaje.

Abordaje: 1. m. Mar. Acción de abordar, o chocar un barco con otro, especialmente con la intención de combatirlo. *Al abordaje*. 1. loc. adv. Mar. Pasando la gente, del buque abordador al abordado, con armas a propósito para embestir al enemigo. Ú. con los verbos entrar, saltar, tomar, etcétera.

A bordo. 1. loc. adv. En la embarcación. *Comer a bordo*.

Por tanto, podemos decir «ayer embarcamos a bordo 3.000 toneladas de combustible». Pero, querido y paciente lector, ¿no crees que, a la luz del significado expuesto, embarcar a bordo es una redundancia? Basta con «Ayer embarcamos 3.000 toneladas...», ¿verdad?; como también es una redundancia *accidente fortuito*, por mucho que se emplee esta expresión, pues un accidente es siempre un acontecimiento fortuito; es decir, que sucede casualmente.

Desamiantar. Amianto friable y no friable

Hablando de embarcar y desembarcar, en estos momentos estamos sufriendo las consecuencias de haber empleado con anterioridad amianto en muchos de nuestros buques para aislar sistemas expuestos al calor, como, por ejemplo, los circuitos de vapor. La legislación actual no permite el uso a bordo de este material y exige desembarcarlo. Un proceso lento y muy costoso.

Pero, en estos párrafos, como siempre, no se trata de analizar aspectos técnicos u operativos, sino el idioma y, más concretamente, aquella parte de él que solemos utilizar los marinos. Pues bien, el verbo *desamiantar* campa a sus anchas por la Armada, como si tal palabra existiese. Tampoco está registrado en el DRAE *amiantar*, aunque todos estemos

entendiendo lo que queremos expresar. Disculpo el pecado no porque yo también lo cometa más que el que más, sino porque es sólo coyuntural, pues, con el tiempo y el proceso de *desamiantado* que estamos llevando a cabo en los buques afectados, eso de *desamiantar* y sus derivados estoy seguro de que pasarán a la historia, sin que los académicos de la Lengua deban ocuparse en analizarlos.

Un inciso: parece ser que existen dos tipos de amianto: el *friable* y el *no friable*. Reconozco que no conocía el adjetivo *friable*. Pues sí, existe, está registrado en el DRAE con el significado de: «Del lat. *friabilis*, desmenuzable. 1. adj. Que se desmenuza fácilmente». El amianto friable es el más peligroso.

Acta

Cuando desembarcamos material, tenemos que realizar una guía de entrega y, muchas veces, un acta de reconocimiento. Pero, ¿*un acta* o *una acta*?, y ¿qué debemos decir?, *el acta* o *la acta*. Vaya, vaya.

La duda surge como consecuencia de la cacofonía que se produce, pues *acta* es un vocablo femenino. Para escapar de la disonancia debemos decir *el acta*, *un acta*; pero, curiosamente: *esta, esa y aquella acta*.

De pin pineado y de dique diqueado

¡Basta ya de desembarcos! Permanezcamos a bordo.

Creo que no me equivoco cuando afirmo que los barcos de hoy son pura electrónica navegante. Pues bien, en el mundillo de la electrónica, ése es el que abundan tarjetas, chips, buses de datos, periféricos, etc., con su cableado asociado, hay unos lugares llamados *pines* donde se sueldan cables y patitas de «cucarachas», condensadores, resistencias y sabe Dios cuántos artilugios, siguiendo, eso sí, determinados esquemas de *conexión*.

La Academia, en la última edición del *Diccionario*, ha incorporado dos pines, el primero se refiere al adornito que se suele

llevar prendido a la ropa, mientras que el segundo tiene el significado de: «m. Electr. Cada una de las patillas de un conector multi-polar».

Lamento discrepar con la RAE, pues, para mí, un conector con muchos pines no tiene por qué tener muchos polos; pero, dejando aparte este matiz menor, no trago con el verbo *pinear* y sus derivados... aunque yo sea el primero en pinear continuamente, para referirme al hecho de conectar a los pines, o en revisar el *pineado* cuando quiero comprobar el estado en el que se encuentra dicha conexión, aunque en su lugar diga también —destrozando el idioma— que pretendo comprobar el conexionado (en vez de la conexión) de los circuitos.

Y también he escuchado no pocas veces que las labores a realizar en un barco durante una estancia en dique se llaman trabajos o tareas de *diqueado*, aunque nadie emplee *diquear* para referirse al hecho de «entrar en dique». Por supuesto: ni diquear ni diqueado están registrados ¿Acaso no se entiende

perfectamente la expresión «trabajos o tareas de dique»?

Para finalizar secuencialmente

No seamos soberbios. El DRAE, como toda obra humana, es mejorable. Para ejemplo, un botón: ¿por qué figura el adjetivo *secuencial*, pero no el adverbio *secuencialmente*? Seguramente haya que achacarlo al olvido, ya que, según mis escasas luces, no aprecio que con su empleo estemos cometiendo una aberración lingüística.

Ahora bien, nuestro *Diccionario* —el refrendado por la RAE—, aunque imperfecto, debe ser la brújula que nos oriente cuando navegemos por el inmenso mar de las palabras.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





Vista directa. (Foto: F. Abella Lage).



MISCELÁNEA

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

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

24.390.— Corsarios ibicencos



Sorprende al viajero ver en el puerto de Ibiza un pétreo monolito con el que la isla honra a sus corsarios. No existe homenaje más justo, ya que a finales del siglo XVIII las costas baleares estaban amenazadas por corsarios británicos, sin que hubiera buques de guerra españoles disponibles, por lo que muchos marinos ibicencos obtuvieron patentes de corso. Famosos fueron Juan Sala y sus hijos Pedro y Gabriel, propietarios del jabeque *Nuestra Señora del Rosario* que, desde que en noviembre de 1797 entraron en combate hasta la paz de 1802, rindieron seis buques enemigos y echaron a pique otro. En combate murió don Pedro en mayo de 1798,



y en febrero de 1789 fue hecho prisionero don Juan. Los tres fueron nombrados alféreces de fragata. Otros corsarios pitiusos fueron Francisco Riquer y su hijo Antonio, dueños del jabeque *San Antonio*, que el 1 de junio de 1806 apresaron al bergantín enemigo *Felicity*, poderosamente artillado, cuyo capitán era el temible corsario Michelle Novelli, afincado en Gibraltar y apodado «El Papa». El padre murió en la acción y el hijo muchos años después, habiendo alcanzado el empleo de teniente de fragata.

J. R.

24.391.—Crucero *Alfonso XIII*



En la historia de la construcción naval española, el resultado final de alguna de las series de barcos gemelos, por emplear un eufemismo, no fue todo lo excelente que se esperaba.

Los tres cruceros que formaron la serie que encabezaba el *Reina Regente* tienen una historia con triste final. El ya citado, construido en Gran Bretaña, por su trágico desenlace

al desaparecer en la mar a causa de un temporal; los otros dos, construidos ya en España, por su poco brillante hoja de servicios, más bien aburrída. Pero claro, cuando vienen al mundo, es decir, cuando nacen, que en el mundo naval se llama botadura a tal nacimiento, todo es ilusión y alegría. Así, la botadura del *Alfonso XIII*, construido en Ferrol, dio lugar a que el Ayuntamiento, en sesión de 30 de julio de 1891, acordara que para celebrar la botadura del buque, «acontecimiento fausto para la ciudad», se destinasen 1.800 pesetas y se solicitase otra subvención a la Diputación Provincial.

P. G. F.

24.392.—Jábega



Por una Real Orden de 16 de septiembre de 1867, que modificaba el Art. 24 del Reglamento de Almadrabas, aprendemos las excelencias ecológicas del arte de la Xábega, Arte Real, Arte de malla Real o Jábega Real, que por entonces estaba en uso en toda la costa meridional española



Crucero *Alfonso XIII*.

desde Rosas a Ayamonte y que tenía su origen en la dominación de los árabes, que le dieron su primer nombre (*xabaka* = red). Entre otras muchas cosas, dice la real orden citada:

«Sañez Reguart... en el tomo 5.º de su Diccionario... enemigo como fue de toda red barredera, por su persuasión de que la mar no es inagotable y de que la escasez progresiva de peces no procede de otra causa que la destrucción imprevista de la ova, exceptúa la Jábega de anatema, que juzga productiva y benéfica. La excepción debe reconocerse por causas el dedicarse principalmente el arte a la captura de especies de paso, como la sardina, la boga, etc. Que aparecen periódicamente en la costa, y a que el tiro se verifica desde tierra en calas, ensenadas o playas de condiciones determinadas, desprovistas de vegetación marina, limpias de piedra y otras condiciones indispensables para que no se destruya la red. Registrando hechos posteriores, se ve que los matriculados de las provincias de Málaga y Huelva, que con tanto empeño combatieron el arte del bou, como el causante de la ruina de sus pesquerías; habiendo conseguido desterrar aquel por convenio mutuo, han adoptado en su lugar la Jábega, con la que han conseguido considerables beneficios, según demuestra la estadística. Estas dos provincias son las dos únicas del Departamento de Cádiz que exportan salazones...»

E. C.

24.393.—Superviviente nato



El 27 de mayo de 1941, poco después de que el acorazado *Bismarck* fuera echado a pique en un terrible y desigual combate cuando el destructor HMS *Cossack* intentaba rescatar a supervivientes del acorazado, entre los restos del naufragio apareció un gato subido a un madero. Un marinero del destructor fue bajado hasta la superficie y lo rescató. El gato era negro con un zuncho blanco en el cuello, tenía los ojos amarillos y llevaba un collar con una placa con su nombre, *Oscar*, y explicaba que formaba



Acorazado *Bismarck*.

parte de la «dotación» del acorazado alemán. El felino náufrago se dejó adoptar por la Marina británica y permaneció en el *Cossack* hasta que el 23 de octubre fue hundido por el submarino alemán *U 563*. *Oscar* pudo ponerse a salvo en uno de los botes del destructor, siendo rescatado por el portaaviones HMS *Ark Royal*, en el que fue nuevamente adoptado, aunque por poco tiempo, ya que el 14 de noviembre el *U 81* torpedeó al portaaviones, hundiéndolo. Superviviente nato, *Oscar* salvó de nuevo el pellejo, aunque ya no volvió a embarcar, quizá por entender el Almirantazgo que si no era un espía germano, era un gafe redomado. Pasó «destinado» al hogar de marinos retirados de Belfast, donde después de una plácida existencia murió, dicen que mirando al mar, en 1955.

J. R.

24.394.—*Mare Nostrum*



Es el título de una novela de Vicente Blasco Ibáñez, marino frustrado por mor de las matemáticas. En ella se narran las aventuras de Ulises Ferragut, capitán del



Vicente Blasco Ibáñez.

buque mercante *Mare Nostrum*, en las que se mezclan espías, amoríos y la vida en la mar y en el puerto de Nápoles en la Primera Guerra Mundial. Junto con *La vuelta al mundo de un novelista*, forman la pareja más sobresaliente de su obra sobre novelas con fondo marítimo.

TAGOMAGO

24.395.—Tercios de la Armada



Recoge Zalvide en su *Historia Marítima* documentos relativos a la historia de los antiguos Tercios de la Armada, y en uno de ellos, dirigido al capitán general de la Armada don Jerónimo Gómez de Sandoval por el rey, cuya copia dice tener a la vista, se transcribe que: ...Fue soldado de los Tercios el gran ingenio de la Nación don Francisco Quevedo Villegas, a quien en atención a su calidad y buenas partes se le concedieron cuatro escudos de ventaja por Real

Cédula de 12 de marzo de 1645. Pero lo disfrutó poco, ya que su fallecimiento se produjo el 8 de septiembre del mismo año en Villa de los Infantes.

Desgraciadamente esta documentación desapareció de la Contaduría de las galeras reales al pasar Cartagena en el año 1706 de manos del archiduque a las borbónicas durante la Guerra de Sucesión.

J. A. G. V.

24.396.—Justo Gayoso



En los últimos siglos, y también en la actualidad, ha habido siempre alguna persona que sin formar parte del colectivo militar ha visto y sentido la necesidad de una Marina de Guerra poderosa. Cada uno de ellos merece ser recordado. Justo Gayoso López fue en dos ocasiones alcalde de Ferrol, allá por la mitad del siglo XIX. Uno de los libros que escribió, que puede leerse en Internet, se titula *Estudios sobre la Marina Militar de España*. Su dedicatoria deja bien clara la filosofía que lo anima; dice así: «A la Nación Española, cuyo porvenir está enlazado con el engrandecimiento de la Marina Militar».

P. G. F.

24.397.—Pan de munición



Ya había pasado la época terrible del primer cuarto del siglo XIX, pero de vez en cuando volvía a surgir el espectro del hambre. El año anterior a «La Gloriosa» fue de mala cosecha de cereales, lo que obligó al ministro de Marina a dictar la siguiente real orden:

«En la imposibilidad de poder adquirir la ración de pan de seiscientos noventa gramos al precio de cien milésimas de escudo, tipo fijado en el presupuesto vigente, para suministrar dicho artículo a las fuerzas de Artillería e Infantería de Marina, y de Inválidos que

radican en los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, por la carestía de cereales que se experimenta en la actualidad; la Reina (q. D. g.), teniendo en cuenta lo resuelto en R. O. de 20 de noviembre de 1856, y conformándose con el parecer del Director de Contabilidad de Marina... se ha dignado determinar que se abone el expresado artículo a los precios a que se contrate en los citados Cuerpos, con cargo a los artículos segundo y tercero del capítulo cuarto del Reglamento vigente. Dios... Madrid 25-09-1867.-Belda.-Sr. Director de Artillería e Infantería de Marina.»

E. C.

24.398.—Captura de moros



La captura de moros se había procurado alentar desde la época de los Austrias mediante la condonación del «quinto real». En el siglo XVIII, el marqués de la Ensenada estableció una prima de 300 reales por moro y de 500 reales por turco capturado en la mar.

EBUSUS

24.399.—Martín Sarmiento en Tambo



Una miscelánea publicada en la REVISTA correspondiente al mes de abril 2009 hablaba del viaje del erudito fraile benedictino Martín Sarmiento de Madrid a Galicia, ida y vuelta, de nueve meses y un día de duración, y en el que visitó, en Ferrol, el navío *Glorioso*. Otra de sus visitas que puede interesarnos es la que hizo a la isla de Tambo en el mismo viaje, en 1745. Dice así: «La isla de Tambo tendrá de circuito una legua muy corta y media legua corta de oriente a poniente... Entré en la isla y allí vi ruinas de un mediano monasterio que ha sido de nuestros monjes... A la parte del mediodía, no lejos del arruinado convento, y veinte pasos del sitio a donde el mar alcanza en sus mayores mareas, hay una fuente de agua admirable, que es perenne todo el año, pero es poco el caudal o raudal, pues es casi resudado de las peñas».

Entran deseos de volver a Tambo y buscar todo eso y un sepulcro socavado a pico en un peñasco a poca distancia del convento, a oriente, del que habla más tarde.

P. G. F



Isla de Tambo; al fondo, la villa de Marín (Pontevedra).

24.400.—Duque de Arión y marqués de Povar



Ostentó ambos títulos nobiliarios el teniente de navío don Fernando Fernández de Córdoba y Mariátegui, que al inicio de la Guerra Civil estaba en situación de retirado. Se le concedió la vuelta al servicio activo, pasando destinado al Estado Mayor de la División de Cruceros. Murió a bordo del *Baleares*, hundido el 6 de marzo de 1938.

ESPARTÁ

24.401.—Marqués de la Victoria



Con motivo de la petición que en el año 1762 hizo al rey el marqués de la Victoria solicitando le conceda «...las tierras, montes, pozos, fuentes, abrevaderos y cuanto contiene el paraje nombrado Rincón de San Ginés, comprendido el cabo de Palos, islas del Mar Menor y demás que se expresa en el memorial...», para fundar una nueva villa con su nombre, «...que sirva de freno a los piratas y para que se contengan en sus

insultos...», elevan a S. M. los capitulares de la ciudad de Cartagena un extenso informe, fechado en 2 de julio de dicho año, en el que, tras aportar documentalmente la propiedad y la antigua posesión con que goza Cartagena de lo que por dicho marqués se solicita, finaliza exponiendo en relación con el fin defensivo que expone en su petición que «...de muchos siglos a esta parte, no haya memoria de que les hayan ejecutado en aquellos parajes resguardados por las torres respectivas y por las temibles armas del Rey que es lo que sucede en los demás de la costa donde no hay poblaciones del mayor vecindario, no parece motivo que pida igual providencia con tan conocido perjuicio de este público, corto de término, y a quien no podía menos de causar mil embarazos una nueva jurisdicción en medio de la suya y especialmente en sus pastos, pesquerías y montes».

J. A. G. V.

24.402.—Cabo de Hornos



Situado en el estrecho de Drake, que separa el continente americano de la Antártida, es punto de unión de los dos



Vista del cabo de Hornos desde el sur.

océanos más extensos del mundo: Pacífico y Atlántico. El 29 de enero de 1616, el navegante holandés Willem Cornelius Schouten inauguró esta ruta a bordo del *Unity*, y bautizó la punta con el nombre de cabo de Hornos en memoria de su ciudad natal, Hoorn.

ERESO

24.403.—Fábrica de Trubia



La ubicación de esta fábrica de armas en las cercanías de la confluencia de los ríos Navia y Nalón se fundamenta en la *Memoria* publicada a finales del siglo XVIII por el ingeniero de Marina Fernando Casado de Torres, quien después de recorrer las costas de Cantabria señaló el lugar a propósito para ello, debido a los abundantes y ricos minerales que había reconocido a media legua del lugar, así como la ventaja del empleo de combustible mineral obtenido en las minas de Langreo. Sus achaques no le permitieron llevar a cabo la construcción de la fábrica que se la había encargado en 1794, siendo sustituido por el capitán de fragata Jerónimo Tuberer.

J. A. G. V.

24.404.—Marino, arzobispo y virrey



Éste fue Juan Antonio Vizarrón, que ingresó en la Armada a los 20 años, embarcando en el galeón *Nuestra Señora del Rosario*. Al desembarcar se hizo sacerdote, siendo nombrado arzobispo de México en 1730, y cuatro años después virrey de México. Cesó en ese cargo en 1740, y durante su mandato estalló la guerra con Inglaterra con el ataque inglés a Cartagena de Indias. En la organización de su defensa participó Vizarrón, y en el ataque se distinguió Blas de Lezo. Continuó de arzobispo hasta su muerte en 1747, siendo enterrado en la iglesia catedral de México.

DAUS



Jorge Juan.

24.405.—Jorge Juan y la aeronáutica



De pocos es conocido que Jorge Juan fue un prodigioso precursor de la moderna aeronáutica. En su obra *Examen marítimo teórico-práctico* agrega a los capítulos dedicados a la navegación por el agua unas geniales consideraciones —nada fantásticas, sino basadas en sólidos fundamentos científicos— sobre la navegación por el aire y acerca de la construcción de lo que aquel insigne sabio español denominaba entonces «voladores» o «cometas».

J. A. G. V.

24.406.—Arquitectura naval



La tecnología naval en el siglo XVI supuso para España la búsqueda del barco más resistente y más capaz, pero no el



Monasterio de Santa Clara en la villa de Moguer.

más rápido ni el más maniobrero. La primera mitad del siglo es rica en tratados de navegación gracias a la labor de la Universidad de Mareantes de Sevilla, que establece los fundamentos de la arquitectura naval española, compilando datos empíricos y racionalizando las decisiones. Aunque durante los primeros años del siglo se siguieron fabricando naves con los métodos de antes, en la segunda se planteó el fortalecerlas para defender el tráfico con las Indias, pues los galeones españoles no eran agresivos navíos de combate y sólo se usaban como defensa de las flotas mercantes que eran necesariamente lentas y navegaban en conserva. El velamen evolucionó con el porte, estableciéndose la nao de tres palos cruzados como paradigma del navío de altura. Las armas eran escasas y aún no condicionaban el diseño, pero su peso y su manejo obligaron a resolver las ecuaciones que relacionaban el empacho (espacio o volumen que ocupa la carga o un objeto a bordo de un barco) con el calado y la estabilidad con la velocidad. Las naves mediterráneas

no alteraron sus soluciones, pero sin embargo, al cerrar el siglo XVI había surgido un nuevo problema en el Atlántico: diferenciar los diseños de los navíos trasatlánticos de los que operaban en los mares europeos.

J. A. G. V.

24.407.—Almirante de Castilla



Alonso Jofre Tenorio, señor de la villa de Moguer, de ascendencia gallega, fue almirante mayor de la mar y murió en combate el 4 de abril de 1340 en el estrecho de Gibraltar, al enfrentarse con sus veintisiete navíos a una escuadra de doscientos cincuenta al mando del rey de Marruecos Abul Hassan. Sus restos descansan en el monasterio de Santa Clara en la villa de Moguer.

J. A. G. V.



EN EL CENTENARIO DE ERROL FLYNN

En octubre de 1959, en la ciudad canadiense de Vancouver, falleció Errol Flynn. Ahora hubiera cumplido cien años. No pasó del medio siglo, y ya fue un milagro tras una vida agitadaísima plagada de aventuras y odiseas. Cansado, enfermo, derrotado, murió en la más absoluta decadencia física, como quedó reflejado en su interpretación en el papel secundario de su última película, *Kim de la India*, donde un Errol Flynn, roto, agotado, con el semblante desfigurado, ofrecía un aspecto patético y un cuerpo devastado, destrozado por una vida de sexo y drogas de todo tipo, consumidas de forma ávida,

alcohol —siempre una botella de ron acompañándole en los rodajes— y todo aquello que pudiera aportar excitación, furia y riesgo, hasta el punto de que cuando se le realizó la autopsia aquel cuerpo más parecía el cadáver de una persona de ochenta años que de cincuenta.

Aventurero siempre, viviendo al límite, ejerció en todos los oficios hasta su desembarco en Hollywood. Allí emprendió nuevas experiencias, ahora cinematográficas, interpretando papeles que no dejaban de ser una prolongación de su anterior vida de aventuras y peligros. Entre ellos, cabe destacar *Robin de los bosques*,



Murieron con las botas puestas, Gentleman Jim, Objetivo Birmania (la película, por cierto, favorita del general Franco), *Camino de Santa Fe, El burlador de Castilla, La carga de la Brigada Ligera*. Pirata, bucanero, militar de diversa graduación (fue el mejor Custer de la historia), boxeador, galán de excelente presencia y mejor puesta en escena, recorrió diversas galerías, personajes y escenarios. Lógicamente, la mar fue uno de los que más imperó en su filmografía. *El capitán Blood* (Michael Curtiz, Estados Unidos, 1935) marcó el inicio de una carrera que acabó a su muerte en 1959 y que sumió en la tristeza a sus innumerables admiradores en todo el mundo. Ahora, para celebrar la efeméride, TB Editores lanza en España su biografía, *Erroll*

Flynn, aventuras de un vividor. Un libro muy recomendable para todos los cinéfilos.

Pero ahora, centrémonos en la magnífica película que antes comentamos, *El capitán Blood*. Agotado el filón del actor Douglas Fairbanks en el género de las aventuras, Hollywood necesitaba, y a la mayor urgencia posible, un sustituto, una alternativa al clásico actor de toda la vida. Errol Flynn de inmediato se convierte en la necesaria pieza de recambio para que el engranaje industrial prosiga su hoja de ruta. Tras breve aparición en *In the wake of the Bounty*, inédita en España y rodada en al isla de Tahití, aceptó el papel de protagonista en *El capitán Blood* junto a una jovencísima Olivia de Havilland, a cuatros años justos de su adorable Melanie en *Lo que el viento se llevó*. Después, ambos actores, pareja de hecho en la vida real, coincidieron en ocho películas. La cinta marcó su biografía de manera fundamental. Por la historia, ambientes, climas y personajes parecía escrita a su medida. *El capitán Blood*, inspirada en una novela original del escritor italiano Rafael Sabatini, narra la terrible odisea de una injusticia para la que habrán de pasar muchos años para que se pueda esclarecer. Toda la acción se desarrolla en el mar de las Indias Occidentales. Errol Flynn da vida a un prestigioso médico en la Inglaterra del siglo XVII, de Jacobo II. En momentos de conspiración e inestabilidad política, es acusado de preparar un acto contra el rey para deponerlo. Es entonces cuando, condenado sin apenas pruebas, es enviado a un

penal, concretamente a la isla de Barbada. Ante lo inevitable y para huir de una melodramática situación, sólo cabe una reacción rápida y eficaz. Organizándose en el interior de la prisión, coordina un grupo de afectos a su causa. Atrapan, con gran peligro, una embarcación española atracada en la costa. Es el principio de la dilatada y aventurera odisea del ex doctor Blood. Ahora y por varios años, será, a bordo del *Arabella*, un temido pirata en todos los mares. Pasan los años y continúa la aventura bucanera; tras atacar el puerto hispano de Maracaibo, la leyenda irrumpe de forma espectacular. A la muerte de Jacobo II, le sucede Guillermo II de Orange. Interesado por la historia del antiguo médico, averigua la verdad de todo el engranaje y la falsa intervención en la conspiración. Es llamado a la corte y nombrado gobernador general de Barbada.

Dirige la función otro clásico del género, Michael Curtiz, el autor de la célebre, todo un mito en la historia del cine, *Casablanca*. Era, sin la

menor sombra de duda, el realizador oportuno y necesario en la adaptación de la novela de Sabatini. Ágil de reflejos, dotado de gran imaginación, contenido y reflexivo en las secuencias de intimidad, pero con furia narrativa y pasión cinematográfica en las numerosas secuencias de acción filmadas con la pericia y la habilidad propias del género. Desde el principio, basado en un guión muy bien escrito, atrapado en su espíritu vital, el espectador se entrega en los primeros minutos de la película a la trepidante historia, narrada de forma convulsa y que prende en el ánimo del cinéfilo. La verdad es que *El capitán Blood*, después de siete décadas de su rodaje, es una espléndida película en blanco y negro que se encuentra joven y fresca sin que los años la hayan arrebatado aquel estado de gloria registrado, quizá para siempre, en el ya lejano 1935.

Toni ROCA



ODAS Y OLAS

EN EL MUSEO NAVAL

Busco a Tintín
en estas salas
con galeones,
cuadros, banderas
y altos mástiles.

 Mi historia
 está en ellas,
 mis barcos,
la derrota y la victoria,
la cultura del oleaje
y el último amor.

 Es la historia
 de mi ignorancia,
 mi pasión
 y un libro
que va escribiéndose
solo.

 La Historia
 de mi país,
de mi civilización,
el sueño
de todos los poetas.

El mar enseña grandeza
y humildad,
y yo busco
en este museo
aquella fiesta
del capitán Haddock
tras el tesoro
de Rackham el Rojo,
con uniforme de gala.

 Qué grande
 y qué humilde
 me siento aquí,
envuelto en mi tierra.

Eduardo Martínez-Rico



LAS PALMAS, XX AÑOS DE PRESENCIA ANTÁRTICA

En abril del presente año 2009, el pequeño buque de investigación oceanográfica (BIO) *Las Palmas* ponía fin a su duodécima campaña antártica, coincidente con el vigésimo aniversario de su primera campaña por aquellos parajes, que tuvo lugar desde octubre de 1988 a abril de 1989. Son precisamente estos «XX años de presencia antártica» los que me dan pie para escribir esta pequeña crónica filatélica, en la que el BIO *Las Palmas* será con todo merecimiento el gran



Las Palmas en un boceto de sello realizado por Manuel García.



Las Palmas en un boceto realizado por Manuel García para el sello emitido en 1991.



Marca de la segunda campaña del *Las Palmas*, 1989-1990.

protagonista. No es la primera vez que el barco aparece en esta sección, ya lo había hecho con anterioridad, pero el citado vigésimo aniversario es una cifra más que redonda para recordar, aunque sólo sea de forma muy resumida, al pequeño barco, su gran historia y su aparición en la filatelia.

En primer lugar, recordemos que el barco fue construido en los Astilleros del Atlántico, de Santander, en 1978. Nació como remolcador de altura, y la Armada lo adquirió en 1982 para misiones de vigilancia, salvamento, auxilio, apoyo y otras por el estilo, hasta que se preparó para desempeñar misiones en la Antártida, para lo que su casco fue reforzado y sufrió importantes mejoras en comunicaciones, sistemas de navegación y habitabilidad.

En la elección del barco sobre otros candidatos para operar en la Antártida hubo algunos factores que seguramente tuvieron una gran influencia en su momento, ya que, a pesar de ser muy pequeño había sido diseñado para aguantar mucha mar y poder aprovisionar plataformas petrolíferas, tenía dos motores muy potentes y una alta capacidad de

combustible que le proporcionaba una gran autonomía y, además, su casco estaba reforzado y sus hélices protegidas por toberas

Como características principales del barco, basta decir que mide 41,2 metros de eslora, 11,6 de manga, 6,10 de calado y desplaza 1.500 toneladas. Cuenta con dos motores diésel de 7.040 CV, puede cargar 510 toneladas de combustible y su autonomía es de 7.000 millas a 10 nudos. Su dotación la componen 36 personas (comandante, ocho oficiales, seis suboficiales y 21 cabos y marineros). Puede transportar 20 científicos, y carga tres contenedores, de los que uno es frigorífico.

Llama poderosamente la atención el extraño color rojo anaranjado que luce desde el principio de sus andaduras por la Antártida, cuando por norma general los demás buques científicos de la Armada son blancos, lo que en su momento fue motivo de controversias. Pero resulta que en el paisaje de la Antártida, que es blanco, los barcos blancos son difíciles de ver o se hacen «invisibles»;



Las Palmas en el sello emitido por España el 27 de diciembre de 1991.



Sobre de la primera campaña del *Las Palmas* (1988-1989), con matasellos de la Base Antártica «Juan Carlos I».

en cambio los anaranjados y rojos se ven mucho mejor en la mar y, por supuesto, mucho mejor entre los hielos polares.

Entre las principales misiones del barco se cuenta el colaborar con las instituciones y organismos científicos españoles que llevan a

cabo investigaciones en la Antártida, sobre todo prestando apoyo logístico, esencial para el buen funcionamiento de las bases antárticas españolas. Además, siguiendo los acuerdos adoptados en el Tratado Antártico, mantiene la presencia física de España en la



Sobre de la segunda campaña del *Las Palmas* (1989-1990), con matasellos de regreso.



Sobre de la campaña 2004-2005 del *Las Palmas* (1989-1990), con marcas postales del barco y de las bases «Juan Carlos I» y «Gabriel de Castilla».

Antártida y enseña el pabellón. Y por último, es una muestra de cara al público y al mundo de las posibilidades y disponibilidad de la Armada para desempeñar sus misiones en cualquier punto del planeta. Dentro de estas misiones, muchas de ellas están orientadas al apoyo a las bases españolas «Juan Carlos I» y «Gabriel de Castilla» y al BIO *Hespérides*, como transporte de personal en la zona, o entre Sudamérica y la Antártida; transporte de muestras científicas, suministro de víveres, combustible y material, apoyo técnico y médico, lucha contra la contaminación y apertura y cierre de las bases.

En octubre de 1988 salió hacia el sur, rumbo al continente helado para comenzar su primera aventura antártica, de la que regresó lleno de orgullo al año siguiente. Y desde entonces efectuó varias campañas más, pasando por diferentes modificaciones, entre ellas las del año 1999, orientadas sobre todo a seguir un escrupuloso cumplimiento de lo especificado en el Tratado Antártico.

El BIO *Las Palmas* apareció en un sello emitido por España el 27 de diciembre de 1991 con la leyenda «Tratado Antártico», con motivo de la trigésima reunión del Tratado, celebrada en Madrid en dicho año. En ésta, 24 naciones aprobaron un protocolo por el que se acordó no extraer minerales de la Antártida durante 50 años, pasando la zona a ser considerada reserva natural consagrada a la paz y a la ciencia. La imagen del barco aparecida en este sello, obra del diseñador y experto filatélico Manuel García, también figura en sobres especiales y marcas postales.

Las dos bases españolas a las que presta apoyo el *Las Palmas* también suelen aparecer en documentos filatélicos, tales como sobres, matasellos y marcas postales. Una de ellas es la «Juan Carlos I», abierta en enero de 1988 y localizada en la isla Livingston de las Shetland del Sur, a 12 m sobre el nivel del mar, a 40 m de la línea de costa, a 1,7 km de la base más cercana —la búlgara «Sant Kliment Ochridsky»— y a unos 12.500 km



Tarjeta postal en la que aparece el BIO *Hespérides* con el sello del *Las Palmas*.

de España. La Base «Juan Carlos I» también apareció en un sello puesto en circulación por España el 6 de noviembre de 1998 con motivo de su décimo aniversario, que también lo fue de la primera campaña del *Las Palmas*. La otra base es la «Gabriel de Castilla», que nació como refugio militar, instalado a finales de 1989 y principios de 1990 para apoyar los trabajos de investigación y levantamientos topográficos que se llevaron a cabo en aquella época. Se encuentra en la isla Decepción, en el archipiélago de las Shetland del Sur, a casi 100 km al norte del continente antártico, a más de 1.000 km del lugar poblado más cercano y a unos 13.000 km de España.

Como cierre de esta corta crónica, vale la pena enumerar los trabajos desarrollados por el *Las Palmas* en su última campaña 2008-2009 para dar una idea más clara de las muchas actividades que este pequeño gran barco desarrolla; actividades que con mucha

frecuencia son recordadas en sobres, matasellos y marcas postales de muchos países. Colaboró en la apertura de las bases españolas «Juan Carlos I» y «Gabriel de Castilla», de la búlgara «Sant Kliment Ochriski» y del campamento temporal «Byers»; realizó abastecimientos a 17 bases nacionales e internacionales y retiró los residuos generados en ellas; participó en distintos programas de investigación, dos de ellos bajo el liderazgo del Real Instituto y Observatorio de la Armada y el Instituto Hidrográfico de la Armada, y efectuó el traslado de 176 técnicos e investigadores, de los que 21 eran extranjeros. Lo dicho: un pequeño gran barco.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





El almirante jefe de la Fuerza de Acción Marítima recibe al presidente de la Comunidad Autónoma de Murcia Ramón Luis Valcárcel, al presidente de la Asamblea Regional Francisco Celdrán y a la alcaldesa de Cartagena Pilar Barreiro, durante la visita efectuada por éstos el 27 de julio pasado. (Foto: A. Arévalo).

HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Balso de calafate

Nudo cuya denominación de *balso* nos indica que pertenece a los del tipo lazo. Toma su nombre por la aplicación que los calafateadores hacían de él en las reparaciones a bordo de los buques.

Historia

Por calafate se conocía al miembro de la dotación del buque cuyo oficio era el de aplicar estopa en las juntas de las tablas de los costados y cubiertas de los buques, que posteriormente se cubrían con brea o alquitrán para sellar la entrada de agua.

La descripción más detallada que he podido encontrar se encuentra en las láminas 64 (contramuras y balzos...) y 66 (vueltas, nudos y grupos) del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1), que data de 1719. En ambas se menciona al balzo, que se emplea para hacer labores por el costado del navío, donde un hombre no se puede tener de pie, y en una de ellas se explica cómo aquél se utiliza para guindar a los marineros.

Etimología

El nombre de *balso* proviene de la palabra *balteo*, del latín *baltheum*, y *calafate* proviene del árabe hispano *qalafat*. El nudo es una evolución necesaria del *as de guía*, motivada por la necesidad de efectuar reparaciones en los costados durante las travesías atlánticas.

Confección del nudo y usos más comunes

Éste es otro tipo de nudo empleado para alzar/descender personal por el costado de las naves durante las reparaciones de calafateado. La confección del nudo es sencilla, bastando seguir el dibujo anejo: se hace una coca y un

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



seno en el cabo; se pasa después el chicote por su interior; se hace otro seno y se vuelve a introducir el mismo chicote por el interior de la coca; seguidamente se pasa alrededor del firme del cabo, volviendo a introducir el chicote por la coca en sentido contrario; se azoca y se ajusta a la medida de la persona.

Otras denominaciones

En italiano se denomina *balzo de calafato*; en inglés, *caulker's bowling knot*; en francés, *noeud de qalafat*; en alemán, *palstek*; y en portugués, *volta do calafate* o *balso de calafate*.

Juan OZORES MASSÓ





PILAR SÁNCHEZ CÁNOVAS

Tenemos hoy el gusto de traer a nuestro *Pañol* a una pintora que lleva muchos años entregada a esta faceta del arte, que conocíamos, pero que, por razones de lejanía en principio y de desconexión después, no habíamos tenido la oportunidad de ahondar en su trayectoria que, como veremos, es larga y brillante.

Pilar Sánchez Cánovas (Murcia, 1946), *Pisaca* artísticamente, está casada con el general de Intervención de la Armada —hoy Cuerpo Militar de Intervención— José Amián Martínez.

Como siempre, comenta-





Atardecer en el cabo de Palos.

mos circunstancias que hayan podido influir en esta afición (que se transforma en profesión frecuentemente). Descubrimos que en *Pisaca*, como suele decirse, «de casta le viene al galgo», ya que según nos transmite su padre era un gran artista y de él recibió clases desde muy niña. Por si eso fuera poco, de sus ocho hermanos tres se dedican a la pintura, por lo que también recibió enseñanzas de Carmen, una hermana algo mayor.

Actualmente imparte clases, con independencia del tiempo que dedica a preparar sus exposiciones y el que emplea en un taller de Majadahonda. Sus temas versan sobre paisajes captados en sus viajes, pero que no

acaparan por completo su quehacer, pues alterna esta faceta artística con el retrato que, como hemos comentado en alguna ocasión, quizá sea el tema más difícil, ya que captar el carácter y la expresión del retratado constituye siempre un reto. Además de esta actividad, *Pisaca* colabora con el Ayuntamiento de Majadahonda formando parte del jurado del concurso anual de pintura que celebra dicha institución.

Entre sus pintores favoritos se encuentran los impresionistas. Su pintura es figurativa, desde mi modesto punto de vista, pero con una clara tendencia a ese impresionismo que ella admira (y también nosotros)

y donde con oficio y gran habilidad va prescindiendo de formas nítidas, reemplazadas por color atrevido y entonado (*Castañar de calendario*). Especialmente atractiva es su obra *Atardecer en cabo de Palos*, donde el realismo de la arena mojada y los niños jugando es una muestra de la vivencia que en ocasiones puede aportarnos la pintura. Como muestra del retrato citamos *Sole*, bella joven-cita plasmada con gran naturalidad y un suave fondo que resalta el personaje, que sin duda refleja con certeza a la protagonista.

Finalmente, como apoyo de lo dicho anteriormente, transcribimos

su notable currículum, que nos demuestra ese perseverante trabajo que da como resultado una artista consolidada que enriquece nuestro *Pañol de Pinturas*.

Principales premios y distinciones:

— 1980: Medalla de Plata en el X Salón del Gran Prix Internacional de la Academie Europeenne des Arts en el Palais de Beaux Arts de Charleroi (Bélgica).

— Medalla de Honor de Cultura de la Academie Europeenne des Arts (Bélgica).



Castañar de calendario.



Sole.

— 1989: Medalla de Oro de la Academia Europea de las Artes en París.

— 1993: Medalla de Oro de la AEA en la Fundación Sotomayor de Madrid.

— 1995: Medalla de la Oro de la AEA en el Centro Cultural Moncloa de Madrid.

— Miembro de la Asociación Española de Pintores y Escultores y de la Academie Europeenne des Arts.

Exposiciones individuales:

— 1976: Exposición en la Caja

de Ahorros de Cartagena.

— 1978: Exposición en la Sala Santa Isabel de Murcia.

— 1982: Exposición en la Galería Eureka de Madrid.

— 1986: Exposición en la Galería Wessel de Cartagena.

— 1987: Exposición en la Sala de Exposiciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia.

— 1999: Exposición en la Concejalía de Cultura de Majadahonda, Madrid.

— 2000: Exposición en la Galería Municipal de Arte de Marbella (Málaga).

Exposiciones colectivas y otras actividades:

— 1977: Exposición en la Galería Zero de Cartagena.

— Exposición en la Galería Sanal de Cartagena.

— 1978: Exposición Antológica de Pintores Cartageneros en Cartagena.

— VI Concurso Nacional Villa de Fuente Álamo (Murcia).

— 1979: Exposición de Pintura Figurativa Murciana en la Caja de Ahorros de Cartagena.

— II Concurso Nacional de Pintura de Ansorena en Madrid.

— I Concurso Nacional de «Arte en la mujer» en Cartagena.

— 1980: Exposición en la Galería Zurbarán en Cartagena.

— Exposición Antológica de Pintores Murcianos en Cartagena.

— Exposición subasta en la galería Ansorena de Madrid.

— X Salón del Gran Prix Internacional de la Academie Europeenne des Arts, en el Palaix de Beaux Arts de Charleroi (Bélgica).

— 1981: Exposición en la Galería Torres de Cartagena.

— 1982; Exposición en la Sala Arte al Día de París.

— 1983: IV Manifestación Artística de pintura en la Galería Vrona de Albacete.

— Exposición en la Galería Zurbarán de Cartagena.

— 1987: IV Exposición de Artistas de la Generación del 98 y de la Academia Europea de las Artes, Fundación Sotomayor, Madrid.

— Exposición de Pintura y Escultura Contemporánea en Cartagena.

— Seleccionada para ilustrar el almanaque de las Fuerzas Armadas de Cartagena.

— 1989: I Certamen tema «Jardines» en el Aula de Cultura de Aranjuez.

— XXVI Certamen «San Isidro 89», en la Sala «Santa Catalina» de Madrid.

— LVI Salón de Otoño, en el Centro Cultural Casa del Reloj de Madrid.

— Exposición de la Academia Europea de las Artes en París.

— 1990: Inaugura su Estudio y Academia de Pintura en Madrid y desde entonces se dedica a la enseñanza. Colabora con el Aula de Cultura del Ayuntamiento de Majadahonda y es miembro del jurado de los concursos de pintura que regularmente se vienen celebrando.

— 1993: Exposición de Artistas de la Academia Europea de las Artes en la Fundación Sotomayor, Madrid.

— 1996: V Certamen de Dibujo y Grabado en la Asociación Española de Pintores y Escultores. Madrid.

— 1998: Exposición en Concejalía de Cultura en Majadahonda (Madrid).

— 1999: XXIII Certamen Nacional «Fiesta del Olivo» en Mora de Toledo.

Con mi admiración y afecto, un fuerte abrazo, extensivo al general.

Rafael ESTRADA





Marcación al orto. (Foto: A. Ortigueira Gil).

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación ALTHEA (CHARLIE-SIERRA).—El 18 de agosto tuvo lugar la Transferencia de Autoridad (TOA) entre los comandantes de la FIMEX B-H VII y la FIMEX B-H VIII. Además finalizó el despliegue y repliegue de las segundas rotaciones de cada FIMEX. Actualmente la FIMEX B-H VIII realiza sus cometidos en la zona de operaciones con 209 efectivos.

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A).—Desplegó en Qala-E-Naw (Afganistán) un equipo TACP/FAC (ASPFOR XXIII) compuesto por 10 efectivos de la FIM, y un segundo equipo con otros



Helicóptero de la 5.^a Esadrilla en Bosnia.
(Foto: A. Sánchez Macizo).

NOTICARIO

10 efectivos, que forman parte del Grupo Táctico desplegado como refuerzo con motivo de las elecciones para la presidencia que tuvieron lugar el pasado 20 de agosto.

Operación ATALANTA (23 enero 09-finalización).—El pasado 13 de agosto se efectuó el relevo de Mando de la EUNAVFOR/TF-465, que hasta entonces había sido ostentado por el capitán de navío español Juan Garat Caramé, pasando a manos holandesas. El día 18 se incorporó la fragata *Canarias* tras efectuar el relevo con la *Numancia* en el puerto de Larnaka (Chipre). Esta última regresó a España junto al *Marqués de la Ensenada* una vez finalizado este periodo de la Operación ATALANTA, tras cinco meses de misión para disuadir, prevenir y reprimir la piratería en aguas de Somalia. El almirante de la Flota les dio la bienvenida en la Base Naval de Rota. A finales de septiembre la agrupación estaba compuesta por la fragata holandesa *Evertsen* como buque insignia y los escoltas *Canarias* (España), *Lafayette* y *Germinál* (Francia), *Bremen* y *Karlsruhe* (Alemania), *Fridtjof Nansen* (Noruega),

Adrias (Grecia), *Louise Marie* (Bélgica), *Stockholm* y *Malmö* (Suecia), así como el buque sueco de apoyo *Trossö*. Cuenta también con medios aéreos, como un avión de patrulla marítima CN 235 de nuestro Ejército del Aire, basado en Djibouti, un P 3C alemán y un ATL 2 francés, que actúan en diferentes zonas del área de operaciones.

Operación INDALO (11 de septiembre-30 de octubre).—Operación que tenía como finalidad el control de la emigración ilegal, organizada y dirigida por la Agencia Europea FRONTEX mediante un ICC (*International Coordination Center*) ubicado en dependencias de la Guardia Civil de Almería. Participaron unidades marítimas de Italia, Francia y Portugal. Por parte de la Armada española participaron los siguientes patrulleros: *Serviola*, *Infanta Cristina*, *Ízaro*, *Centinela*, *Formentor* y *Vencedora*.

Operación CENTINELA GALLEGO (1-30 de septiembre).—Operación para prevención de incendios forestales en Galicia, en el marco de un convenio de colaboración



El patrullero *Infanta Cristina* atracado en el puerto de Cádiz.

firmado entre el Ministerio de Defensa y la Xunta de Galicia. La Fuerza de Protección de Infantería de Marina del Tercio Norte participó con personal y medios para el establecimiento de la Jefatura del Área de La Coruña, una célula de seguimiento de la operación y patrullas en número variables (cinco, siete o diez), dependiendo del nivel de activación (mínimo, medio o máximo). La Flota participó con tres helicópteros *H 500* de la 6.^a Escuadrilla de la FLOAN (para mantener dos operativos), basados en la Escuela Naval Militar de Marín. Estaba previsto también prestar apoyo logístico a unidades de los ejércitos de Tierra y Aire en Ferrol en caso de aumento del nivel de esfuerzo.

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG-1).—La agrupación entró en el puerto de Rota el 9 de julio para tomar parte en la celebración del NATO SEA DAY en la base naval española, que tuvo lugar el día 13 con la participación del portaaviones USS *Eisenhower*. Asistieron el secretario general de la

Alianza Atlántica, Haap de Hoop Scheffer, y el comandante supremo aliado en Europa (SACEUR), almirante James G. Stavridis, quienes se reunieron con la ministra de Defensa Carme Chacón, a quien felicitaron por la excelente labor realizada por las unidades navales españolas en todas las misiones aliadas.

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—El cazaminas *Duero* se integró el pasado 1 de agosto en esta agrupación, actualmente formada por el buque español, el buque de mando italiano *Granatiere* y los cazaminas *Chioggia* (Italia), *Fulda* (Alemania), *Evniki* (Grecia) y *Alanya* (Turquía). El reagrupamiento tras el descanso veraniego se llevó a cabo entre los días 24 y 28 de agosto en el puerto de Souda en la isla de Creta.

Ejercicios

Escuela Naval Militar.—Las fragatas *Álvaro de Bazán*, *Méndez Núñez* y *Navarra*, con sus unidades aéreas embarcadas, realiza-



El cazaminas *Duero* en operaciones MCM en las costas de Gerona. (Foto: C. Busquets).



Fragata *Méndez Núñez* en las proximidades de la Escuela Naval Militar.

ron ejercicios en la ría de Pontevedra en la mañana del día 11 de septiembre, en los que participaron alumnos de la Escuela Naval Militar. También colaboraron los helicópteros *Hughes 500*, que están destacados en la ENM desde el 7 de ese mismo mes.

EW TRIALS 09 (21-25 de septiembre).—La fragata *Álvaro de Bazán* tomó parte en los ejercicios de guerra electrónica llevados a cabo en el Reino Unido a finales del mes de septiembre, regresando a su base de Ferrol al finalizar, tras una escala en el puerto de Portsmouth para desembarco de material.

SEMANA ANFIBIA 02/09 (14-18 de septiembre).—Los buques anfibios *Galicia*, *Castilla* y *Pizarro*, con el Grupo Naval de Playa y un Grupo Táctico de la BRIMAR, llevaron a cabo ejercicios en puerto y en aguas del golfo de Cádiz, bajo el mando de

COMGRUFLOT, como preparación para los próximos ejercicios MARFIBEX 92 y TAPÓN 09.

MAR 93 (7-11 de septiembre).—Bajo el mando de COMANDES-31, que izaba su insignia en la fragata *Álvaro de Bazán*, esta unidad, junto a las fragatas *Méndez Núñez* y *Navarra*, efectuó el ejercicio MAR 93, durante el cual se realizó un PASSEX con unidades de la Marina portuguesa y una colaboración con la Escuela Naval Militar.

Adiestramiento

Siroco (21 de julio).—El submarino *Siroco* salió a la mar para efectuar prácticas de lanzamiento de armas antisubmarinas en aguas próximas a Cartagena. El buque de salvamento y rescate *Neptuno* colaboró en el adiestramiento.

Tofiño (6-31 de julio).—Salió a la mar diversos días para realizar adiestramiento propio tras un periodo prolongado de inmovilización, en el que realizó actualización de la plataforma.

Hespérides (31 de julio-4 de agosto).—Realizó adiestramiento y calibración de equipos en aguas de Cartagena, antes de su incorporación a la campaña ZEE 09, que tuvo lugar entre el 5 y el 22 de agosto.

Infanta Cristina (3-5 de agosto).—Llevó a cabo adiestramiento propio y colaboración con el Tercio de Levante en aguas de Cartagena.

Turia (9 de septiembre).—Realizó prácticas de contraminado y demostración de capacidades MCM a los alumnos del Curso de Operaciones MCM, contando con la colaboración de la Unidad de Buceadores de MCM para vigilancia de zona en la detonación de la carga de contraminado.

Cazadora (7-25 de septiembre).—Tras un adiestramiento en el fondeadero de Arguineguin, en el que se incluyó un ejercicio de tiro ARMEX-12, efectuó Calificación Operativa CALOP A2 en la Base Naval de Rota y aguas del golfo de Cádiz.

Formentor (8 y 28 de septiembre).—Salió a la mar para efectuar adiestramiento con el Tercio de Levante en aguas próximas a Cartagena.

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Álvaro de Bazán y Méndez Núñez (12-15 de septiembre).—Tras finalizar su participación en el ejercicio MAR-93 hicieron escala en Leixoes (Portugal), para proceder posteriormente a su base en Ferrol.

Navarra (12-15 de septiembre).—Tras la realización de los ejercicios MAR 93 se diri-



La fragata *Álvaro de Bazán* entrando en Cartagena. (Foto: A. Galán Cees).

gió a Lisboa para participar en los actos de relevo de mando de la EUROMARFOR.

Malaspina y Tofiño (9 de septiembre-4 de diciembre).—Comenzaron la ejecución de la actualización de la cartografía y publicaciones náuticas de las costas de las islas Canarias.

Arnomená (31 de agosto-3 de septiembre).—Tras finalizar la campaña del bonito llevó a cabo adiestramiento de seguridad interior en la Escuela «Antonio de Escaño» de Ferrol, antes de regresar a su base en Las Palmas.

Vigilancia marítima

Infanta Elena (7-15 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en el Mediterráneo occidental en misión de lucha contra el narcotráfico, junto a la fragata francesa *Jean*

de Vienne, llevando a bordo un helicóptero y un equipo de la Fuerza de Infantería de Marina. Otros medios aéreos operaron desde Almería, Morón y Nimes.

Infanta Cristina (2-18 de septiembre).—Llevó a cabo vigilancia marítima en aguas del golfo de Cádiz y de las islas Canarias. Antes de regresar a Rota hizo escala en el puerto de Funchal (Portugal).

Alborán (6 agosto-9 de octubre).—Ha efectuado la campaña NAFO 2009 en aguas del Atlántico Norte, durante la cual hizo diversas escalas en el puerto canadiense de St. John's para embarque, relevo y desembarque de inspectores de pesca y descanso de dotación.

Chilreu (1-30 de septiembre).—Realizó una campaña del bonito en la primera mitad del mes y vigilancia del caladero nacional en la segunda quincena, haciendo escala en el puerto francés de La Rochelle entre los días 18 y 21.

Formentor (14-18 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas próximas a Cartagena y Almería, con ambientación del nuevo comandante. Entre los días 14 y 17 colaboró con el Ejército de Tierra.

Bajas en la Lista Oficial de Buques de la Armada

Asturias (30 de junio).—En el Arsenal de Ferrol, presidida por el almirante jefe del Apoyo Logístico, Manuel Otero Penelas, antiguo comandante del buque, tuvo lugar la ceremonia de baja en la Armada de la fragata *Asturias* (F 74), única de la serie de la clase *Baleares* que permanecía en servicio, aunque con operatividad restringida. La *Asturias* estuvo especialmente ligada a la Familia Real española, pues en ella se trajeron a España los restos mortales de S. M. Alfonso XIII en enero de 1980, y S. A. R. Felipe de Borbón formó



Ceremonia de baja en la Armada de la fragata *Asturias*.
(Foto: A. Pintos Pintos).



Último arriado de bandera en el patrullero *Descubierta*. (Foto: A. Arévalo).

parte de su dotación como guardia marina en 1987. Con su baja se pasa página a la propulsión principal de vapor en la Armada, y desaparece una clase de buques que supuso un verdadero salto tecnológico; entre otros, el de incorporar los primeros misiles con que contó la Armada.

Descubierta (30 de junio).—El almirante del Arsenal de Cartagena, vicealmirante Jorge Rosety Fernández de Castro, presidió la

ceremonia de baja en la Armada del patrullero *Descubierta*, que tuvo lugar el mismo día que la de la fragata *Asturias*. La *Descubierta* fue la primera de la serie de seis corbetas de su clase que conformaban la 21.^a Escuadrilla con base en Cartagena, y que posteriormente fue reconvertida, junto a otras, en patrullero de altura.

G. V. A.



Sainsel

Al Servicio de la Armada Española



CONSOLAS



SISTEMA WECDIS



Homologado según requisitos funcionales ECDIS de la I.M.O. por el organismo certificador B.S.N.



Australia

Escala en Ferrol de buques de la Marina australiana.—Entre los días 6 y 9 de junio efectuaron escala en Ferrol las fragatas *Sydney* y *Ballarat* de la Marina australiana. Los buques daban la vuelta al mundo, dentro

de la operación denominada *NORTHERN TRIDENT 09*, en la que visitarán puertos de trece países en los seis meses de duración del periplo. Antes de dirigirse al Reino Unido aprovecharon el paso por el puerto ferrolano para conocer *in situ* el astillero que construye para su Marina los dos buques de proyección



Fragatas *Ballarat* y *Sydney* atracadas en Ferrol. (Foto: J. L. Blanco Lorenzo).

NOTICARIO

estratégica LHD, *Canberra* y *Adelaide*, y que también diseña tres futuros destructores para ella.

La fragata *Sydney* es la tercera de las seis clase *Adelaide* y pertenece al diseño norteamericano *Oliver Hazard Perry*, al igual que las españolas de la clase *Santa María*. Las dos primeras, *Adelaide* y *Canberra*, fueron ya dadas de baja. La *Sydney*, que se construyó en los Estados Unidos y entró en servicio en 1983, acaba de ser modernizada, incorporando el misil Evolved Sea Sparrow.

La fragata *Ballarat* es la sexta de las ocho clase *Anzac*. Entró en servicio en 2004; su propulsión es CODOG, con una turbina de gas LM-2500 y dos motores diésel MTU 12V 1163. El armamento consta de un cañón de 127 mm, un lanzador vertical de misiles Evolved Sea Sparrow, dos montajes triples Mk 32 de tubos lanzatorpedos Mk 46 y cuatro ametralladoras de 12,7 mm.

En el tránsito, los buques tuvieron oportunidad de efectuar ejercicios con la fragata española *Álvaro de Bazán* en la zona del Estrecho. Durante su estancia en Ferrol,

además de las visitas y recepciones habituales en estas escalas, han tenido la oportunidad de visitar la factoría de Navantia y el LHD español *Juan Carlos I*.

A. P. P.

China

Buques contra la piratería.—La Marina Popular China ha enviado tres buques de guerra de su Flota Oriental al océano Índico para luchar contra la piratería en las costas somalíes y el golfo de Omán. Los buques desplazados son las fragatas *Maanshan* y *Wenzhou* y el buque de aprovisionamiento *Qiandao Hu*. Este trío reemplaza al destructor *Censen* de la clase *Luhai*, a la fragata *Huangshan* y al buque de aprovisionamiento *Weishan Hur*, que llevaban en la zona de operaciones desde el 6 de enero.

Simultáneamente, la Marina japonesa ha desplegado desde el 6 de julio a los destructores *Harusame* de la clase *Murasame* y



Fragata *Wenzhou* durante la revista naval conmemorativa del 60 aniversario de la Marina china.
(Foto: Agregaduría de Defensa en China).

Amagiri de la clase *Asagiri*, que han reemplazado a los *Sazanami* y *Samidare*, que durante su estancia en la zona han escoltado a 104 buques mercantes por aguas somalíes. Para apoyo logístico de estos escoltas, ha sido empleado el buque de aprovisionamiento *Tokiwa*, desplegado en el Índico para la Operación ENDURING FREEDOM.

A su vez la Marina rusa informó que la Flota del Pacífico envió una tercera *Task Force* hacia el golfo de Adén procedente del puerto de Vladivostok. La Fuerza estaba compuesta por el destructor *Almirante Tributs*, de la clase *Udaloy*, con dos helicópteros embarcados *Ka 27 Helix A*, un petrolero y un buque de salvamento. El destructor releva al *Almirante Panteleyev* de su misma clase. Por último, Corea del Sur ha enviado el 16 de julio al destructor *Daeyooung* de la clase *KDX 2*, que sustituirá al también destructor de 5.500 t *Moonmu Daewang*, de la misma clase.

Estados Unidos

Pruebas de mar de un portaaviones nuclear.—El portaaviones nuclear USS *Carl Vinson* regresó a la Base Naval de Norfolk, Virginia, después de cuatro días de pruebas de mar y tras tres años de inactividad al sufrir una completa gran carena. El *Vinson* salió a la mar el 28 de junio desde los astilleros de Northrop Grumman en Newport News para una primera serie de pruebas para comprobar todos los servicios del buque que han sufrido un profundo recorrido o sustitución. Esta primera serie de pruebas finalizó el 11 de julio. El reaprovisionamiento del combustible nuclear tiene lugar tan sólo una vez en la vida operativa del portaaviones, que está calculada para 50 años. El *Vinson* fue construido en Newport News en el año 1982, y entró en este astillero de nuevo en noviembre de 2005 para sufrir su primera gran carena, que tendría un costo de 2.500 millones de euros,



Portaaviones USS *Carl Vinson*.

incluido el reaprovisionamiento de los dos reactores nucleares y la reparación y sustitución de diferentes sistemas y componentes, así como una puesta al día de su tecnología. Un total de 2.300 compartimentos del buque serán recorridos y modernizados. Como perteneciente a la Flota del Pacífico, el *Carl Vinson* estaba basado en Bremerton, Estado de Washington, pero en cuanto finalice sus pruebas de la gran carena será basado en San Diego, que ya acoge a los portaaviones nucleares *Nimitz* y *Ronald Reagan*. El siguiente portaaviones nuclear que debe iniciar la gran carena en Newport News es el USS *Theodore Roosevelt*, que entrará en dique en septiembre de 2009, seguido en el año 2010 por el USS *Abraham Lincoln*.

Visita a Vladivostok.—El destructor USS *Stethem* (DDG 63) entró en el puerto de Vladivostok el día 1 de julio de acuerdo con su programa de actividades, para demostrar que las relaciones de Estados Unidos con Rusia se encuentran en un buen momento y proporcionar así estabilidad a esta zona asiática bañada por el Pacífico. Las actividades programadas durante la estancia del destructor en el puerto ruso incluían la participación en las celebraciones del aniversario de la fundación de la ciudad, así como visitas protocolarias a las autoridades civiles y militares de Vladivostok. Ésta es la segunda vez que el *Stethem* toca este puerto. Durante la visita anterior, en mayo de 2008, los miembros de su dotación participaron en los actos de conmemoración del día de la Victoria. El USS *Stethem* lleva el nombre del cabo Robert Stethem, asesinado por los terroristas en el vuelo de la TWA 847, que fue secuestrado en 1985. Posteriormente recibió la Estrella de Bronce por el heroísmo demostrado aquel día. El buque forma parte de la 15.^a Escuadrilla de Destruidores y se encuentra destacado en la Base Naval de Yokosuka en Japón, formando parte de la 7.^a Flota, que tiene un área de responsabilidad de 52 millones de millas cuadradas y un total de 50 buques, 120 aeronaves y 20.000 marinos e infantes de marina permanentemente asignados.

Operación KHANJAR.—La Operación KHANJAR, llevada a cabo por los 4.000

marines del 2.º MEB (*Marine Expeditionary Brigade*) en la provincia sureña de Helmand, es la mayor realizada por ISAF desde el año 2007, siendo el primer acto del presidente Obama dentro de su estrategia AfPak. Los *marines* han encontrado poca resistencia directa de los talibanes en el terreno; sin embargo, los altos niveles de la insurgencia han provocado que el mes de julio sea el más sangriento desde el año 2001, con medio centenar de bajas mortales entre las tropas de la coalición.

Puesta de quilla del tercer LCS.—El día 11 de julio y en los astilleros de Marinette Marine en Marinette, Wisconsin, se puso la quilla del tercer buque de combate en el litoral o LCS, el USS *Fort Worth* (LCS 3). De esta forma, la Marina norteamericana continúa por la senda correcta para alcanzar un total de 55 buques tipo LCS, de bajo costo en comparación con los grandes destructores y capaces de combatir en cualquier entorno. El *Fort Worth* se espera entre en servicio en el año 2012, uniéndose a sus hermanos de serie USS *Freedom* (LCS 1) y USS *Independence* (LCS 2), de los que el primero entró en servicio en noviembre de 2008 y el segundo se encuentra realizando sus pruebas de mar en el golfo de México. El cuarto buque de la serie, el USS *Coronado*, ha sido adjudicado a los astilleros de General Dynamics-Bath Iron Works. El USS *Fort Worth* lleva el nombre de una ciudad texana y tendrá en su día un desplazamiento de 3.000 t, siendo capaz de dar 40 nudos.

Entra en servicio el destructor USS Meyer.—La Marina norteamericana ha aceptado oficialmente el destructor USS *Wayne E. Meyer* (DDG 108) el pasado 10 de julio de los astilleros de General Dynamic-Bath Iron Works en Bath, Maine. Este destructor hace el número 56 de la clase *Arleigh Burke* y lleva el sistema Aegis número 100. El buque será capaz de desarrollar una completa gama de actividades y cometidos, desde presencia naval y operaciones de crisis hasta la guerra antiaérea, de superficie y antisubmarina, para proyectar el poder naval y realizar el control del mar. El DDG 108 lleva el nombre del contralmirante Wayne E. Meyer, que dirigió

Destructor USS *Meyer*.

el desarrollo del sistema de combate Aegis para los cruceros clase *Ticonderoga* y los primeros destructores de la clase *Arleigh Burke* entre los años 1975 y 1983.

Francia

Se ordena la construcción de un segundo SSN.—La Delegación General del Armamento (DGA) firmó un contrato el 26 de junio con la DCNS y Areva-TA para un segundo submarino nuclear de ataque clase *Barracuda*, como parte de un programa de seis submarinos por un importe de 7.900 millones de euros, de acuerdo con un comunicado oficial del Ministerio de Defensa galo. El programa *Barracuda*, que prevé la entrega de seis submarinos nucleares de ataque entre los años 2017 y 2028, proporcionará miles de horas de trabajo a los astilleros de la DCNS. El primer corte de una plancha de acero para el segundo submarino tuvo lugar el 26 de junio en los astilleros de la DCNS en Cherburgo. Estos nuevos submarinos reemplaza-

rán a la clase *Rubis/Amethyst* y podrán realizar todo tipo de misiones, como recogida de inteligencia, transportar y desplegar unidades de operaciones especiales, minado ofensivo, combate contra buques de superficie y submarinos, etcétera.

Modernización de los helicópteros Panther.—La Marina francesa ha anunciado los detalles de la modernización a media vida de sus helicópteros *AS 565MA Panther*, gracias a una inversión de 80 millones de euros de la Dirección General de Armamento (DGA), que afectará a los 16 helicópteros de ese modelo que dotan a las fragatas clase *Cassard: La Fayette, Floreal y Forbin*. El programa incluirá la instalación de una nueva cabina de cristal, compatible con los equipos de visión nocturna, un sistema de navegación con GPS, Link 11, nuevos equipos de comunicaciones y el sistema SAGEM de seguridad EUROFLIR 410. Su capacidad ofensiva la proporciona una ametralladora de 7,62 mm y misiles ANL (*Anti Navier Léger*) MBDA.

India

Entrega anticipada de un submarino nuclear.—La Marina india espera que los astilleros rusos le entreguen dos submarinos nucleares clase *Akula*, según fuentes oficiales del Ministerio de Defensa. A su vez Moscú ha aclarado que los submarinos serán entregados en cuanto acaben sus pruebas de mar este año. El Gobierno indio tuvo una cierta reticencia hacia la entrega de los submarinos, después que un SSN clase *Akula* sufriese un accidente en noviembre del pasado año cuando realizaba sus pruebas de mar, en el que tres miembros de su dotación murieron asfixiados después de que alguien disparase inadvertidamente una batería de botellas de CO₂ en un compartimento que no había sido evacuado. A su vez, el programa nuclear indio para construir un submarino propio, denominado ATV (*Advanced Technology Vehicle*), prevé tener su primer submarino operativo en el año 2010. El ATV podrá lanzar misiles de crucero con cabeza nuclear, formando así la triada nuclear de la defensa india. Ya en 1988 la Marina india pudo operar un submarino nuclear soviético clase *Charlie II*, durante tres años, como un primer paso hacia la posesión de submarinos nucleares y de donde saldría el diseño del ATV.

La Marina india justifica sus deseos de poseer submarinos nucleares para contrarrestar la creciente influencia de China en el océano Índico, ya que los submarinos nucleares, con su gran velocidad, autonomía y poder ofensivo, proporcionarán a la Marina india un gran potencial de respuesta, al mismo tiempo que son muy difíciles de detectar.

Israel

Cruce de Suez por un submarino.—Un submarino de la clase *Dolphin* o Tipo 800 ha cruzado el canal de Suez por primera vez en la historia para realizar ejercicios en el mar Rojo, lo que ha sido percibido claramente como una señal para la creciente potencia naval iraní. El submarino, el *Leviathán*, iba acompañado en el trayecto por la corbeta de la clase *Sa'ar 5*, *Hanit*, que también cruzaba por primera vez el canal, y un patrullero rápi-

do clase *Sa'ar 4,5*. Las maniobras, que tuvieron lugar durante la segunda quincena de junio, finalizaron con una entrada en el puerto israelí de Eilat. Estos ejercicios también han significado un acercamiento a la Marina egipcia, debido a la necesaria coordinación con El Cairo antes de comenzar las maniobras. Las relaciones entre ambas marinas han mejorado considerablemente desde que la inteligencia israelí advirtiera un complot de Hizbulá para atacar objetivos egipcios. La base naval israelí de Eilat se encuentra muy próxima a las fronteras con Egipto, Jordania y Arabia Saudí

Japón

Visita a China.—El jefe de Estado Mayor de la Fuerzas Marítimas de Autodefensa (JMSDF), almirante Akahoshi, ha realizado una histórica visita a Pekín entre el 13 y el 16 de julio, atendiendo una invitación de su colega el almirante Wu Shengli, jefe de Estado Mayor de la Marina del Ejército de Liberación Popular. La visita entra en el marco de medidas para contribuir a la confianza entre ambas marinas, que incluyen visitas de cortesía a los puertos de ambas naciones. El jefe de la Marina nipona preguntó a su homólogo si la Marina china persigue el construir un portaaviones, pregunta realizada para incrementar la transparencia en la política de defensa. Asimismo, la Marina japonesa realizó un ejercicio naval con la Marina surcoreana a comienzos del mes de julio para incrementar su colaboración con Seúl que, como Pekín, ha desconfiado tradicionalmente del poderío militar japonés.

OTAN

Relevo en el Mando Conjunto Aliado de Lisboa.—El vicealmirante de la Marina de los Estados Unidos Bruce W. Clingan ha entregado el mando del Joint Command Lisbon al teniente general Phillippe Stoltz, del Ejército francés. La ceremonia, realizada el 20 de julio, marcó el inicio de la transición al nuevo reparto de oficiales generales o *Flag to Post* en la estructura de mando de la Alian-

za. El acto fue copresidido por el almirante James Stavridis, de la Marina estadounidense, actual comandante del Mando de Operaciones, y el ministro de Defensa portugués, Nuno Severiano Teixeira. Francia, de esta forma, confirma su regreso a la estructura de mando de la OTAN, prometida por el presidente Sarkozy en la cumbre de Estrasburgo-Kehl.

El Mando Conjunto de Lisboa tiene a su cargo la responsabilidad de la Fuerza de Respuesta de la OTAN NRF 13 y la operación de la lucha contra la piratería ALLIED PROTECTOR en aguas de Somalia y del Cuerno de África.

Reino Unido

Programa nuclear Trident.—La continuidad del programa de submarinos nucleares balísticos clase *Trident* ha despertado una gran polémica en el Reino Unido, dado el enorme gasto que implica del presupuesto de Defensa. Por otro lado, la opinión pública es

favorable a mantener la disuasión nuclear, con un 54 por 100 de apoyos frente a un 42 por 100 que quiere se abandone el programa. Los analistas de defensa creen que el Gobierno británico debe replantearse su política de defensa, lo que implica un cambio del papel de Gran Bretaña en el mundo. El pueblo británico cree que el gasto de defensa británico no está ajustado a la realidad, porque se invierte en programas de poca utilidad práctica. Un portavoz oficial ha admitido la posibilidad de que el primer ministro haga concesiones en la renovación de la capacidad de disuasión nuclear británica, posiblemente con menos cabezas nucleares. Por otro lado, el Gobierno laborista considera inevitables los recortes en los gastos de defensa, que afectarán a todos los programas de armamentos.

Rusia

Construcción de fragatas para la India.—Los astilleros rusos han construido tres fragatas «furtivas» para la Marina india,



Fragata clase *Krivak*.

dentro de un completo programa de construcciones que incluye un portaaviones convencional y dos submarinos nucleares. La entrega de las tres fragatas, con la tecnología más avanzada, tendrá lugar a partir del año 2012, debiendo llegar la primera a su base en la India a finales de año. Los tres buques están siendo construidos en los astilleros de Yantar, en el enclave ruso de Kaliningrado en el Báltico, gracias a un contrato firmado en 2006 por un importe de 1.200 millones de euros. Como armamento principal llevarán el misil *BrahMos*, que con un alcance de 300 km ha sido desarrollado conjuntamente por los ingenieros indo-rusos, proporcionándole a la Marina india mayor capacidad en la mar. En el año 2004 Rusia ya había construido otras tres fragatas, esa vez de la clase *Krivak*, para la Marina india, aunque la entrega sufrió varios retrasos.

Turquía

Construcción de seis submarinos.—El Gobierno turco ha firmado un contrato con un consorcio alemán para la coproducción de seis submarinos clase *U 214*. El verano pasado Turquía había reafirmado sus relaciones con el consorcio formado por Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) al seleccionarlo

frente a los astilleros franceses y españoles para la adquisición de seis submarinos clase *U 214*, por un importe de 2.500 millones de euros. En la firma del contrato estuvieron presentes el viceministro de Defensa alemán Thomas Kossendey, junto con el embajador alemán en Ankara, así como el ministro de Defensa turco Vecdi Gonul y el jefe de la Marina turca, almirante Metin Atac.

El grupo HDW, basado en Kiel, forma parte de Thyssen Krupp y quedó el primero en la competición para el contrato, pero el importe final de éste conllevó varios meses de discusiones, al incluir las autoridades navales turcas varios sistemas que alteraron el precio definitivo. De acuerdo con las condiciones firmadas el 2 de julio, los submarinos serán construidos en los astilleros turcos de Golçuk. Estas nuevas construcciones forman parte de un gran programa para impulsar el Arma Submarina, el mayor del Ministerio de Defensa, después de la adquisición de 100 aviones *F 35* por un importe de 8.000 millones de euros. Ankara espera que los nuevos *U 214* puedan entrar en servicio en el año 2015, dos años más tarde de la programación inicial, cuando el programa fue lanzado.

J. M. T. R.





Asamblea general de ANAVE y relevo presidencial

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha celebrado su asamblea anual, que en este caso ha ofrecido la relevancia del cambio presidencial con el relevo de Juan Riva, que ha sido nombrado presidente de la Unión Europea de Navieros (ECSA) para un periodo de dos años. La presidencia de la Asociación ha recaído en Adolfo Utor, presidente y principal accionista del grupo Balearia, y la vicepresidencia en Gonzalo Alvargonzález, consejero delegado de ERSHIP, S. A.

Tras la celebración de la asamblea y designación de nuevos cargos, el presidente saliente ofreció una panorámica del sector en el último año, destacando el ambiente de consenso y colaboración por el que atraviesan sus relaciones con la administración marítima, pero destacando también la caída de los fletes en el último año, y reclamando una mejor utilización de los créditos ICO dirigidos a las medianas empresas, ya que no están siendo prácticamente utilizados por la banca, señalando también cómo el cuarenta por ciento de los barcos de las navieras españolas operan bajo pabellón extranjero.

En el acto estuvieron presentes los nuevos nombramientos del Ministerio de

Fomento, entre ellos la secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez, y el nuevo presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, que sustituyen en el cargo a Fernando Palao y a Mariano Navas, respectivamente .

Regulación de las titulaciones de la Marina Mercante

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, ha aprobado un real decreto por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante, consistiendo esta nueva normativa esencialmente en la actualización y refundición, en un solo texto, de la normativa vigente reguladora de los títulos profesionales de la Marina Mercante, aportando claridad a la regulación y seguridad jurídica a todos los agentes intervinientes en su aplicación. Debe subrayarse, además de los requisitos y atribuciones de los distintos títulos profesionales, la mención referida a la calidad de las enseñanzas como compromiso de la Administración Marítima, al ser España parte del Convenio Internacional sobre formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio SCTW).

J. C. P.

Obras de ampliación del canal de Panamá

La empresa española Sacyr Vallehermoso lidera el consorcio Grupo Unidos por el Canal, que ha recibido el pasado mes de julio la adjudicación del contrato de diseño y construcción del tercer juego de esclusas de las obras de ampliación del canal de Panamá. El consorcio ganador está compuesto por la constructora española, la italiana Impregilo, la belga Jan de Nul y la panameña Constructora Urbana. Los pliegos de participación de este consorcio habían obtenido la mayor puntuación en la combinación de propuestas técnicas y precio, licitando por 3.118 millones de dólares hasta 2014, fecha prevista de finalización de las obras. El monto de la adjudicación ha sido de 3.221 millones de dólares, que incluyen el precio base más las opciones previstas. El consorcio ha recibido la orden de proceder el pasado 18 de agosto.

Con la recuperación del control del canal en el año 2000, el Gobierno panameño abrió un concurso de ideas para su modificación, y en octubre de 2001 se presentaron los estudios sobre el posible nuevo diseño. Se adjudicaron dos contratos diferentes para el desarrollo del diseño conceptual de cuatro posibles configuraciones de las esclusas de la zona del Atlántico y del Pacífico. A finales de abril de 2006, el Gobierno de Panamá presentó la propuesta de ampliación del Canal a través de un tercer juego de esclusas. El proyecto tiene tres apartados:

- La construcción de dos complejos de esclusas (uno en el Atlántico y otro en el Pacífico) de tres niveles cada uno y con posibilidad de reutilización del agua.

- La construcción de los cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes.

- Aumento del calado de los actuales cauces de navegación y elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

El proyecto se define como responsable desde el punto de vista medioambiental, ya que no necesita la construcción de nuevos embalses. Los depósitos laterales de reutilización del agua y los proyectos de ensanche y aumento del calado de los cauces y del lago

Gatún garantizan el caudal necesario de agua para el funcionamiento del canal y para el consumo de la población.

El programa es autofinanciable, ya que lo será con cargo a los peajes de paso del canal. Las previsiones han señalado la creación de 40.000 empleos directos entre los años 2007 y 2014. Conforme al proyecto aprobado, la Autoridad del canal de Panamá celebró el día 3 de septiembre de 2007, con la detonación de 13.600 kilos de dinamita en Cerro Paraíso, el inicio formal de las obras de ampliación, que tienen fecha prevista de terminación en 2014.

El canal cuenta con dos vías de esclusas, de tres escalones, para permitir el tránsito de los buques entre el nivel del mar y el nivel del lago Gatún. Las esclusas del extremo atlántico están en un sólo complejo en Gatún; las del lado del Pacífico están repartidas con un complejo en Miraflores de dos escalones y otro en Pedro Miguel de un escalón. Las dimensiones de las esclusas están limitadas a 305 m de eslora, 33,5 de manga y 12,5 de calado, y sólo pueden atravesar el canal buques de hasta 4.500 TEU; las dimensiones máximas permitidas a los buques actuales tipo *Panamax* para atravesar el canal son: 294 m de eslora, 32,3 m de manga y 10,8 de calado.

El proyecto creará un nuevo juego de esclusas de tres escalones en Gatún y otro en Miraflores. Las dimensiones de las nuevas esclusas serán 427 m de eslora, 5 de manga y 18,3 de calado. Las medidas máximas permitidas a los buques, ya conocidos como *PosPanamax*, con las nuevas esclusas serán: 366 m de eslora, 49 de manga y 15 de calado; se calcula que podrán atravesar el canal los portacontenedores hasta 12.500 TEU de capacidad.

A finales de julio la autoridad del canal anunció la licitación para el cuarto contrato de excavación seca de la ampliación, contrato que es el segundo más importante tras el de la construcción de las nuevas esclusas. La fecha de cierre de la licitación es el 18 de noviembre de 2009. Se trata de una porción importante de la construcción del cauce de acceso del Pacífico, de 6,1 km de longitud, que unirá el tercer juego de esclusas en el Pacífico con el Corte Culebra, que es la parte más angosta del canal.

A. P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Un año fructífero para Gestenaval

El Grupo Gestenaval S. L. ha realizado importantes trabajos en el sector de la construcción naval durante el año 2008, tales como la tasación de un conjunto de 173 buques remolcadores, Ro-Ro, portacontenedores y cisternas para un importante grupo multinacional, con presencia en tres continentes. Para ello, Gestenaval organizó y coordinó un grupo compuesto por seis expertos de la ingeniería naval y Marina Mercante que se desplazaron por distintos países para realizar las oportunas inspecciones e informes. Debe mencionarse igualmente la adjudicación del concurso para la ejecución de los trabajos de control de calidad para la construcción de nueve patrulleras para el servicio de inspección pesquera de la Junta de Andalucía, trabajos que se realizan actualmente.

En el sector de la pesca, Gestenaval está colaborando activamente con las cofradías de pescadores y las capitanías marítimas para la regulación de más de 600 embarcaciones pesqueras de pequeño porte, y estará presente en la próxima edición de la World Fishing Exhibition que tendrá lugar en Vigo durante este otoño.

Convenio de la OMI para un mayor control en los desguaces

Los materiales utilizados para la construcción de buques y las condiciones en las que se realizan los desguaces son el objeto de aplicación del «Convenio Internacional para el reciclaje seguro y medioambientalmente racional de los buques», suscrito en Hong Kong por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Con este acuerdo se pretenden regular y mejorar las condiciones de seguridad, tanto de los trabajadores como medioambientales, en las que se realiza el desguace de buques, y obliga a los barcos a llevar un inventario de los materiales y sustancias peligrosas que contienen, clasificados en función de dónde estén ubicados.

En la elaboración de este Convenio Internacional, que ha contado con un amplio y variado consenso, han participado sesenta y cinco países, entre los que figura España, la Agencia de Medio Ambiente de la ONU, la Comisión Europea y ocho organizaciones no gubernamentales.

J. C. P.

Inicio de la obra de ampliación de Astilleros Barreras

Con el derribo del muro exterior del astillero, la factoría Hijos de J. Barreras de Vigo ha comenzado las obras de alargamiento de dos de las tres gradas de sus instalaciones en la ría viguesa. Los trabajos previstos se prolongarán durante unos dos años para poder simultanearlos con la amplia cartera de pedidos que tiene el astillero. Con este alargamiento podrá construir buques de hasta 250 m de eslora y 32 de manga (manga Panamá, apta para cruzar el canal de Panamá en sus actuales dimensiones). La inversión prevista es de 24 millones de euros.

La decisión de llevar a cabo estos trabajos ha corrido paralela a la aprobación por la autoridad portuaria de la prórroga para la concesión de uso de los terrenos donde se ubica la factoría.

Inicialmente, los responsables del astillero estudiaron la posibilidad de compra de instalaciones navales en países como China, Vietnam, Turquía o Polonia, que permitirían, al menos, construir los cascos de los buques mayores de 180 m de eslora en esas instalaciones para luego ser remolcados y finalizados en la factoría de Vigo. Esos planes fueron finalmente abandonados.

Hasta estar finalizadas las obras de ampliación puede que alguno de los cascos de los buques en cartera sea construido en el exterior, como ya ha ocurrido con otras unidades anteriores. De hecho, uno de los encargos actuales, un *ferry* de 195 m de eslora para la naviera Balearia, ha sido construido en los astilleros portugueses Lisnave, en Setúbal, y está siendo finalizado en Viana do Castelo.

Noticias de Navantia. Instalaciones de San Fernando-Puerto Real

Navantia firmó el 28 de noviembre de 2005 un contrato para la construcción de

cuatro buques de vigilancia de litoral (BVL) y cuatro patrulleros oceánicos de vigilancia de Zona Económica Exclusiva (POVZEE) para la Marina de la República Bolivariana de Venezuela. El 26 de mayo de 2006 se firmaron las actas de inicio de los trabajos.

El pasado 24 de junio, en las instalaciones de Navantia en Puerto Real (Cádiz), tuvo lugar la ceremonia de bautizo del primero de los cuatro POVZEE. El buque recibió el nombre de *Caribe* y su entrega está prevista en mayo 2010. Sus características principales son: desplazamiento 2.200 t, eslora máxima 98,9 m, manga 13,6 m, calado 3,8 m, propulsión CODOD con cuatro motores, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima 25 nudos. Como armamento principal llevarán un cañón Oto Melara de 76 mm en proa, un montaje doble de 35 mm sobre el hangar popel y una ametralladora de 12,7 mm en ambas bandas del puente; su cubierta de vuelo y hangar están preparados para helicópteros tipo *AB 212* o similares. Existe la posibilidad de que con posterioridad a su entrega por Navantia puedan montar otro tipo de armamento, como misiles Su Su o Su Ai.

Los patrulleros oceánicos de vigilancia podrán desempeñar diferentes misiones, como vigilancia y protección de la ZEE, protección del tráfico marítimo, defensa de los intereses estratégicos, operaciones de búsqueda y salvamento, auxilio a otras unidades, y misiones humanitarias, control de contaminación marina, persecución del contrabando, lucha contra el tráfico de drogas e inmigración ilegal, vigilancia y obtención de información de inteligencia operativa o medioambiental, defensa de superficie y guerra electrónica pasiva.

En la tarde del mismo día tuvo lugar en las instalaciones de San Fernando la botadura del tercero de los buques de vigilancia de litoral, *Naiguatá* (GC 23).

A. P. P.



Asamblea general de Uniport en Bilbao

Las empresas asociadas a Uniport Bilbao se han reunido en su Asamblea general para repasar las actividades llevadas a cabo durante el primer semestre de 2009 y los proyectos a desarrollar en la segunda mitad del año, considerando su presidente que el modelo de negocio portuario actual requiere de un ajuste en términos de transparencia financiera y legislativa, recordando cómo la Autoridad Portuaria de Bilbao autofinanció la ampliación de dicho puerto. El presidente pidió reglas de juego iguales para todos los puertos y añadió que un sistema portuario estatal deberá ajustarse para que las empresas de un puerto no financien las obras de otro y se evite la financiación pública a fondo perdido.

En otro orden de cosas, cabe destacar el nombramiento de José Ramón de la Fuente Artegabeitia como nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao en sustitución de José Ángel Corres Abasolo. El nuevo presidente es capitán de la Marina Mercante y funcionario de carrera del Cuerpo Técnico Facultativo Superior del Ministerio de Fomento, habiendo desempeñado importantes cargos en las instituciones del Gobierno vasco.

El puerto de Tarragona cerró el año con cifras récord

El puerto de Tarragona movió el pasado año más de 36,2 millones de toneladas de mercancías, cifra que supone un récord particular y un incremento del 14,3 por 100 respecto al año anterior, alcanzando unos ingresos de explotación de 58,3 millones de euros frente a los 50 obtenidos en 2007.

La contención del gasto, la consolidación de la carga que tradicionalmente centra la actividad —productos agroalimentarios y crudo—, y sobre todo la consecución de nuevas rutas comerciales, fueron los argumentos esgrimidos por la autoridad portuaria para justificar unos resultados que sitúan al tarragonense como el puerto que más creció el pasado año entre los diez principales del Estado.

Por sectores, Tarragona se consolidó como el puerto número uno de España en la recepción de mercancías agroalimentarias, siendo también destacables los 18,4 millones de toneladas de crudo.

J. C. P

Puerto exterior de La Coruña

La construcción del puerto exterior de La Coruña, en punta Langosteira, se enfrenta a

un sobrecoste que puede poner en peligro la viabilidad de la obra y que, como mínimo, va a suponer un retraso en la finalización del proyecto más allá de la fecha de 2011 prevista.

El pasado mes de abril la autoridad portuaria reconoció que el coste de la obra, adjudicada el 20 de diciembre de 2004 inicialmente por 429 millones de euros, se había incrementado en un 27 por 100, lo que supone un coste de 544,8 millones de euros; además, se prevén posibles nuevas alzas por el encarecimiento de costes de materiales, su transporte hasta la zona de obras, y los costes del traslado de las diversas empresas y terminales marítimas a la nueva zona de Langosteira.

A mediados de agosto el precio total se ha calculado ya en unos 600 millones de euros, de los que hasta ahora la autoridad portuaria ha pagado 176 millones, como señala en su Informe de Gestión 2008. La obra está pendiente de la aportación por parte de la Unión Europea de 257 millones de euros de fondos de cohesión, pero que necesitan una prórroga en su vigencia, pues este tipo de fondos finaliza para España en 2009.

El proyecto incluye, principalmente, la construcción de un dique de abrigo de 3.360 m de longitud total y tres alineaciones, y un contradique de 579 m, que conforman una dársena de 230 hectáreas de agua abrigada y una anchura de bocana superior a los 850 m. También está prevista la construcción de un muelle transversal a la costa de 900 m de longitud con calados comprendidos entre 22 y 16 m, y la creación de 143 hectáreas de explanadas, de las que 91 serán en terrenos ganados al mar.

La ampliación a estas nuevas instalaciones del puerto de La Coruña está motivada por la inexistencia de suelo, y por tanto nula

capacidad de ampliación de las instalaciones actuales; también, se conseguirá una mejora medioambiental, ya que a la nueva dársena se llevarán los tráficlos de graneles líquidos (principalmente crudo) y sólidos (carbón y cereales) que afectan gravemente a la calidad medioambiental de la ciudad.

Las nuevas instalaciones tendrán cuatro puntos de atraque para petroleros de hasta 300.000 TPM y 24,5 m de calado, y tres muelles de 576 m (22 m de calado), 230 m (18 m de calado) y 749 m (16 m de calado), especialmente preparados para descarga de graneles sólidos.

Por su parte, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, dependiente del Ministerio de Fomento, ha presentado a través del Boletín Oficial de las Comunidades Europeas el informe previo para la construcción de los accesos viarios al puerto exterior y ha especificado que el proceso de adjudicación de estas obras comenzará en el semestre actual.

Se confía en disponer de fondos FEDER para la cofinanciación de las obras. Consistirán en una autovía de 6,5 km, libre de pago, pero que conectará con la autopista de pago AG-55 entre La Coruña y Carballo. Se espera que el nuevo vial esté listo en 2012.

Con independencia, se deberá acometer la conexión ferroviaria de las nuevas instalaciones portuarias a la red nacional para alcanzar la intermodalidad portuaria y permitir trasladar eficazmente a la nueva dársena tráficlos tan significativos como los de cereales o los de carbón para las centrales térmicas. Para iniciar los trámites del proyecto ferroviario todavía están pendientes diversos estudios de impacto ambiental.

A. P. P.





Nuevos medios para Salvamento Marítimo

El Servicio de Salvamento Marítimo ha presentado el pasado 8 de julio la nueva embarcación de intervención rápida *Salvamar Mintaka* y el helicóptero *Helimer 203*. La *Salvamar Mintaka* es de nueva construcción y quedará basada en el puerto de Barcelona, donde sustituye a la anterior existente en esta base. Ha sido construida en el Astillero Auxiliar Naval del Principado S. A., de Puerto de Vega (Navia), perteneciente al grupo Armón.

Sus características principales son: desplazamiento a media carga de 32,5 t, 21,2 m de eslora, 5,5 de manga, 1,03 de calado, dos motores de 1.044 kW. cada uno, velocidad máxima de 38 nudos y 400 millas náuticas de autonomía. Está especialmente preparada para dar respuesta a emergencias e incidencias en la mar, para lo que cuenta con una potencia de remolque a punto fijo de cinco toneladas. Su bajo calado y gran maniobrabilidad le permiten actuar especialmente en zonas costeras.

Con respecto al helicóptero *Helimer 203*, se trata de una unidad de nueva adquisición y que estará basada en el aeropuerto de Reus (Tarragona). Es de la casa italiana Augusta-

Westland y sus características principales son: dos turbinas Pratt&Whitney PT6C-67C, rotor principal de cinco palas, capacidad de transporte de dos pilotos y quince pasajeros, autonomía de vuelo superior a cuatro horas, velocidad máxima de 167 nudos y alcance de 570 millas. Está equipado con todos los medios de salvamento disponibles actualmente (FLIR, intensificador de luz residual, radar de búsqueda y exploración, grúa de rescate, faro de búsqueda), sistema de navegación avanzado, medios automáticos para efectuar vuelo estacionario, etcétera.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09 establece que a la finalización del plan la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) cuente con diez helicópteros, ocho en propiedad y dos fletados. Con la unidad ahora recibida se cuenta ya con cinco unidades en propiedad.

Con estas nuevas unidades se incluyen en el despliegue en la zona de Cataluña las nuevas *Salvamar Mintaka* de Barcelona y *Salvamar Alnilám* de Puerto de la Selva, y una embarcación adicional *Salvamar Cástor* en Rosas. Continúan las de Palamós, San Carlos de la Rápita y Tarragona. También, por primera vez SASEMAR despliega un

helicóptero en aeropuertos de esta región española.

Entrada en servicio de un buque recogedor de hidrocarburos

El día 17 de agosto tuvo lugar en La Coruña la presentación del nuevo buque recogedor de hidrocarburos *Urania Mella*. El buque, construido en los astilleros Francisco Cardama S. A. de la ría de Vigo, había sido botado el 17 de octubre del pasado año. Estaba diseñado inicialmente como buque de suministro de combustible en aguas costeras, y se ha adaptado a los requerimientos de Salvamento Marítimo para la recogida, recepción y almacenamiento de hidrocarburos en la mar.

Sus características principales son: 73,5 m de eslora, 15 de manga, 4,2 de calado, propulsión con dos motores Guascor SF 360 TA-SP y dos propulsores azimutales Schottel 330 Onatra con velocidad máxima de 7,4 nudos. Cuenta con doble casco y cubierta principal reforzada. Tiene capacidad para recoger y almacenar hasta 3.100 m³ de hidrocarburos. Para ello está dotado de todo el

material necesario para la lucha contra la contaminación marina por derrame de hidrocarburos, con elementos como barreras de contención, brazos recogedores y bombas succionadoras tipo *skimmer*. Los tanques de recogida tienen sistema de decantación por gravedad y calefacción interna para facilitar las labores de descarga.

El buque ha supuesto una inversión de 9,5 millones de euros y tiene su base en el puerto de La Coruña. La unidad ha sido fletada a la empresa Sertosa Norte S.L. por un periodo de dos años, prorrogables en otros dos, y se contempla una opción de compra por el Ministerio de Fomento. Dependerá de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

En el mismo acto estuvieron presentes el patrullero de búsqueda y salvamento *Guardamar Concepción Arenal* en servicio desde el mes de febrero, la lancha de salvamento *Salvamar Mirfak* y el buque polivalente de lucha contra la contaminación marina *Don Inda*.

A. P. P.



Buque recogedor de hidrocarburos *Urania Mella* en La Coruña.



La Unión Europea regulará la acuicultura ecológica

El Comité Permanente sobre Acuicultura Ecológica de la Unión Europea, en la que participan expertos de los 27 Estados miembros, ha pactado una normativa para regular por primera vez la acuicultura ecológica a escala comunitaria, faltando sólo la ratificación de la Comisión Europea para que la norma entre en vigor.

El grupo IFOAM, que agrupa a productores ecológicos de la UE y de otros países, ha valorado positivamente el acuerdo alcanzado en el Comité tras año y medio de negociaciones, y también lo ha hecho en España la Organización de Productores Piscicultores y APROMAR, que representan los intereses de la acuicultura continental española y de los productores marinos, respectivamente.

La normativa incluirá un periodo de transición hasta 2013 para que los productores puedan adaptarse a este tipo de acuicultura, que cuenta con los apoyos de la Secretaría General del Mar.

Se diseñan los programas de adaptación de flota

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, a través de la Secretaría

General del Mar, ha informado a las autoridades comunitarias la aceptación de seis Programas de Adaptación de Flota (PAF), que en conjunto pueden suponer el desguace de 29 barcos, con unas ayudas totales de 44,5 millones de euros, correspondiendo dichos barcos a las comunidades autónomas de Galicia, País Vasco, Cantabria y Baleares.

La medida ha sido recibida con reservas, ya que desde CEPESCA se estima que no es agradable llevar a cabo una política de desguaces por lo que supone de pérdida de activos y puestos de trabajos, pero se considera que tal como está la situación del sector se trata de una medida inaplazable, máxime si se tiene en cuenta que hay disposiciones comunitarias que contemplan esa posibilidad.

Especies autorizadas para la pesca de cerco en el Mediterráneo

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino ha establecido a través de una orden ministerial las especies autorizadas para ser capturadas con artes de cerco en el caladero nacional del Mediterráneo, habiéndose ampliado a petición del sector pesquero y de acuerdo con el informe del Instituto Español de Oceanografía el número de especies autorizadas. Como parte en la elaboración de esta norma han sido

consultadas también las comunidades autónomas afectadas

De acuerdo con la Orden Ministerial, las especies autorizadas para su captura con arte de cerco en el caladero nacional del Mediterráneo son la aguja, la alacha, la anjova, la bacoreta, la boga, el bonito, el boquerón, la caballa, la palometa, el jurel, la lisa, la melva, la sardina y el sargo.

La orden se dicta en virtud del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

J. C. P.

Prospección de los fondos marinos en aguas de Marruecos

El buque de investigación oceanográfica y pesquera *Emma Bardán*, dependiente de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, ha efectuado entre los meses de julio y agosto una campaña de investigación de la batimetría y de la calidad de los fondos marinos en aguas de Marruecos.

Por parte marroquí han participado científicos del Instituto Nacional de Recursos Pesqueros. Se ha efectuado una prospección de la región atlántica de Tensift, entre Agadir y El Jadida, para estudiar la plataforma continental hasta los 200 m de profundidad o hasta el límite de esa plataforma continental.

La campaña se inscribe en los convenios de colaboración entre Marruecos y España en materia pesquera para impulsar la investigación oceanográfica de los recursos pesqueros y del hábitat marino. Se trata de un proyecto de colaboración mutua que tendrá una duración de tres años. Se ha previsto el desarrollo a bordo del *Emma Bardán* de una serie de campañas que tendrá su continuación en el mes de octubre con la prospección de los recursos pesqueros con arte de arrastre de fondo en la plataforma continental marroquí y la campaña de calado de artes fijos (palanques, volantas y nasas).

El buque fue construido en los Astilleros M. Cíes de la ría de Vigo y entró en servicio en enero de 2006. Está especialmente diseña-

do para trabajos costeros y equipado específicamente para la prospección de la plataforma continental con sonda que permite el cartografiado fino del fondo marino hasta los 200 m de profundidad.

Primera ruta migratoria conocida del pez espada

Gracias a una campaña de marcado de ejemplares de pez espada, científicos del Departamento de Grandes Pelágicos del Centro Oceanográfico de La Coruña, del Instituto Español de Oceanografía (IEO), han podido determinar la primera ruta migratoria conocida de esta especie.

En enero de 2004, el pesquero español *Ana Barral* soltó diversos ejemplares de pez espada marcados en aguas de la costa brasileña. En febrero de 2009 uno de los ejemplares ha sido capturado en aguas del Atlántico Sur. Durante ese periodo de tiempo el ejemplar, además de aportar detalles de su movimiento, permitió que los científicos pudiesen comprobar su crecimiento (de los 75 cm a los 175) y el aumento de peso (de 5 a 72 kilos).

La pesquería del pez espada es de gran importancia para la flota española, ya que aporta unos 135 millones de euros anuales en primera venta y genera unos 3.000 empleos directos. Por ello, los centros oceanográficos del IEO de La Coruña y Tenerife han implantado un nuevo modelo de marcado electrónico de ejemplares, que permite su seguimiento durante un año, aportando datos de posición, profundidad y temperatura del agua y transmitiendo esos datos vía satélite para su recopilación y estudio.

El centro oceanográfico de La Coruña trabaja, entre otros, en el proyecto de investigación «Pez espada del Atlántico 2», con el que pretenden continuar la líneas básicas de investigación fijadas por el Comité de Investigación Permanente (SCRS) de la organización de pesquerías ICCAT (Comisión Internacional para la conservación del atún atlántico). De esta forma se estudiarán con precisión las áreas biológicas del pez espada, las áreas de reproducción, tallas, variaciones de los *stocks*, rutas migratorias, etcétera.

Colaboración pesquera entre España y Croacia

España y Croacia han intensificado su colaboración en materia de inspección pesquera. Para ello, la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, junto con la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca, ha participado en una serie de seminarios y conferencias desarrollados en la Cámara de Comercio de Split. Con estos actos se ha llevado a cabo un intercambio de información y de las mejores prácticas relativas a la Organización de Inspección Pesquera; se han tenido en cuenta los objetivos, estrategias, medios y acuerdos con otras administraciones, los planes y programas de inspección, la normativa básica y los procedimientos y recomendaciones necesarios en materia de inspección pesquera.



Prolongación de la veda de la anchoa en el Cantábrico

La Comisión Europea propondrá que el caladero del Cantábrico siga cerrado a la pesca de la anchoa, al menos hasta 2010. A mediados del mes de junio, el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) publicó un informe científico que indica que la biomasa del caladero sigue por debajo de los límites de riesgo, y recomienda mantener la veda en éste, en vigor desde hace cuatro años, hasta junio de 2010.

El CIEM se nutre de los datos de una red de más de 1.600 investigadores marinos

pertenecientes a los veinticinco países con intereses pesqueros en el Atlántico norte; sus informes sirven de base para la gestión de las pesquerías que afectan a más de un Estado y son analizados por el Comité Científico Técnico y Económico de Pesca de la Unión Europea.

Esos estudios establecen que la biomasa de anchoa en el caladero alcanza las 28.000 t, cifra que indica la recuperación parcial de la pesquería, pero que se encuentra por debajo de la biomasa de precaución establecida en 33.000 t. Además, se ha constatado que la tasa de reproducción y supervivencia de esta especie en el golfo de Vizcaya sigue siendo extremadamente baja, y la potencial apertura de la pesquería pondría en peligro la capacidad de reproducción y mantenimiento de la población.

A. P. P.





Patrullero lanzamisiles de la clase *Houbei* durante la revista naval de Qingdao, celebrada el pasado 23 de abril con motivo del 60 aniversario de la creación de la Marina china.
(Foto: Agregaduría de Defensa).



FOMENTO PRESENTA LA CAMPAÑA DE SEGURIDAD PARA LA NÁUTICA DE RECREO

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de Salvamento Marítimo, presentó a principios de julio la nueva Campaña de Seguridad en la Náutica de Recreo-Verano 2009. La campaña de prevención, centrada en la amplia difusión de información útil, consejos y normativas de seguridad, está dirigida a los miles de practicantes de deportes náuticos y a todos quienes disfrutan de la mar como medio de ocio, siendo fundamental la labor de servicio público que llevan a cabo los medios de comunicación.

La prevención, información y seguridad son esenciales para evitar situaciones que pueden terminar en graves emergencias. El 52 por 100 (1.787) de los 3.398 buques asistidos durante el año 2008 fueron embarcaciones de recreo.

La Campaña de Seguridad en la Náutica de Recreo tiene como objetivos principales aumentar la seguridad de su ocio y de la práctica de su deporte preferido, asegurar la vuelta del que sale a la mar, lograr que el bañista y su entorno sea respetado y conseguir un ejercicio deportivo respetuoso con el medio ambiente marino como bien público.

En concreto, la campaña se basa en la difusión de dos guías, con una tirada de 225.000 ejemplares, dos tarjetones y un auto-adhesivo sobre las distintas actividades náuticas. Se distribuyen gratuitamente a lo largo del litoral español y están disponibles en las capitanías marítimas, distritos marítimos y centros de coordinación de Salvamento Marítimo.

La Campaña de Seguridad Verano 2009 ha actualizado sus guías y tarjetones. Ha renovado completamente su guía *Seguridad en las actividades náuticas*, que incluye extractos en lengua inglesa. Esta novedad pretende profundizar en la prevención de los accidentes, abordando la seguridad desde todos los puntos de vista. También se ha revisado la *Guía práctica para las embarcaciones de recreo*, que se edita en todas las lenguas oficiales de España, tras la entrada en vigor del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).

Otros elementos divulgativos básicos son dos tarjetones plastificados: uno sobre el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) y otro sobre informa-



ción meteorológica marítima «Meteo». También se añade un autoadhesivo plastificado, titulado «Lista de comprobación»-

«Check List». Todo el contenido de la campaña se puede encontrar en la web www.salvamentomaritimo.es.



LA XXVIII COPA DEL REY

Su Majestad el Rey, acompañado de SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias, presidieron la entrega de premios de la XXVIII Copa del Rey, disputada en aguas de Palma de Mallorca. Lo más sobresaliente de esta edición de la Copa S. M. el Rey, celebrada del 3 al 8 de agosto, ha sido que hasta el último día de la regata no estaba absolutamente nada decidido. El *Aifos*, un TP52 que fue modificado el año pasado y que fue el ganador en la clase IRC, ocupó este año el octavo puesto, por detrás de *Alfa Romeo*, *Bella Mente*, *Container*, *Alegre*, *Cam*, *Jethou* y *Team Premier*.

Como siempre, el *Cam* estuvo patroneado por S. A. R. el Príncipe Felipe, y el *Aifos* por el vicealmirante Jaime Rodríguez Toubes. El Bribón, al mando de S. M. el Rey, ocupó el tercer puesto dentro de la categoría TP52. Le adelantaron el *RealStone Matador* y el *Mutua Madrileña*.



El *Bribón*, patroneado por S. M. el Rey.





El Bribón.

La entrega de trofeos tuvo lugar en el Parque del Mar, como el año pasado, al pie de la Catedral de Palma, el sábado 8 de agosto a las 21 horas, donde se sirvió cava acompañado de un aperitivo.

Los ganadores fueron:

Alfa Romeo en la clase IRC, *RealStone Matador* Transpac 52, *Garmin RI*, *Karma X-35*, *Vértigo Dos X-41* y *No Limits* en la Swan 45.

El *Karhu* fue el vencedor en la clase X-41, al ser descalificados el *Lexus* y el *Madrid*.

La crisis se ha notado en la disminución de los patrocinadores y, en consecuencia, en el número de barcos, así como también en la calidad y festejos a los que nos tenía acostumbrados el Real Club Náutico de Palma.

R. de O.



Cultura Naval

EXPOSICIÓN MARÍTIMA «VIRGEN DE LAS ANGUSTIAS»

En la villa marinera de Nerja, perla de la Costa del Sol, tuvo lugar el pasado mes de junio la I Exposición Marítima «Virgen de las Angustias», gracias a la iniciativa de la Real Liga Naval-Liga Naval de Andalucía.

Una colección de marinas al óleo del prestigioso pintor y oficial de la Armada Esteban Arriaga decoraban las paredes de la Sala Municipal de Exposiciones. Nada más entrar podía contemplarse una monumental maqueta, de más de dos metros de eslora, del *Cutty Sark*, obra de Álvaro García, capitán de la Marina Mercante, que ha tardado veinte años en su confección, logrando una perfecta obra de arte.

Podía verse después un diorama representando al Astillero Nereo de Málaga y algunas obras de Fernando Dols, modelista asentado en Nerja.





También destacaba en este pabellón un modelo abierto del submarino *Monturiol*, mostrando toda su maquinaria e instrumentos. Cerca no a éste, un modelo de la *Bounty* realizado por Valentín Viñolo, abogado nerjeño, mostrando toda la disposición interior.

En el patio central se mostraba una valiosa colección de aviones navales de todo el mundo desde la Segunda Guerra Mundial. A continuación, un yate de alta velocidad, navegable por radio control, y una patrullera del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Seguían algunas barcas de jábega y sardinal, de Fernando Dols, y un magnífico modelo de «traña» de pesca malagueña, confeccionada y tejida en rafia, que tiene más de cien años de antigüedad. Después, una colección de barcos teledirigidos, de una gran perfección.

La sección dedicada a la Marina Mercante contaba con un velero del siglo XIX, una maqueta del *J. J. Sister*, actualmente en servicio Málaga-Melilla, y un modelo navegable del *Titanic*. Y en la de la Marina de Guerra podían observarse modelos navegables de los patrulleros *Ízaro* y *Conejera*, un admirable modelo del *U 47* de Gunter Prien, el héroe de Scapa Flow, y otro del crucero *Galicia*. Acompañados, como no podía ser de otro modo, de una bonita maqueta del *Juan Sebastián de Elcano*.

En el centro del patio se mostraban navíos del siglo XVIII, con una gran maqueta del *Santísima Trinidad*, aún no acabada, a la que acompañaban un bonito modelo del navío español *Juno*, una fragata inglesa y un grupo de barcos egipcios desde 4.500 a. de C. hasta nuestros días, todos obra de Robert Bolle, modelista afincado en Marbella. Les acompañaban dos modelos de bombardera y goleta del siglo XVIII realizadas por Luciano Benjumea, modelista de Herrera (Sevilla).

Y dejamos para el final una de las mejores obras de la exposición, fruto de doce años de investigación y trabajo, cuyo autor es Fernando González. Se trata del navío *Santa Ana*, que en Trafalgar logró destrozar al *Royal Sovereign* de una sola descarga, antes de ser rodeado y cañoneado sin piedad por tres navíos ingleses.

Esta I Exposición Marítima «Virgen de las Angustias», que ha sido posible gracias al patrocinio del Excmo. Ayuntamiento, de la Diputación Provincial de Málaga y al apoyo inestimable de la Armada Española, ha constituido un orgullo para la Liga Naval y una gran satisfacción para el pueblo de Nerja.

R. F. D. N.

LA ESCUELA NAVAL MILITAR RECIBE LA VISITA DE LA UNIVERSIDAD ITINERANTE DEL MAR

A primeras horas del día 21 de julio atracó en la Escuela Naval Militar el buque escuela *Cervantes Saavedra*, llevando a bordo 25 estudiantes universitarios pertenecientes a diferentes universidades, como las de Oviedo, Salamanca, Tarragona, Oporto y Perú, y que participan en el proyecto Universidad Itinerante del Mar.

El objetivo de la Universidad Itinerante del Mar está orientado a la información, sensibilización y formación de los universitarios sobre la relación entre Europa y el mar en términos histórico-culturales, económicos y científicos. Además, proporciona una oportunidad para intercambiar experiencias y perspectivas entre estudiantes de diferentes nacionalidades, al tiempo que supone un contacto con la navegación a vela y la vida a bordo de un buque.

El Plan del Curso de la Universidad Itinerante del Mar, que comenzó el 18 de julio en Avilés, comprende dos fases académicas, una en Avilés y otra a bordo del buque escuela. El curso finalizó el 30 de julio, y los alumnos visitaron, además de Marín, los puertos de Lisboa, Oporto, Lagos y Cádiz. Ésta es la cuarta campaña de la universidad, y el tema de este año es «El Atlántico, una frontera abierta».

La Escuela Naval Militar se ha convertido en aula, por un día, de esta Universidad Itinerante del Mar. Así, los alumnos embarcados visitaron la escuela y recibieron una conferencia sobre «Nuevos retos de la Escuela Naval Militar». El *Cervantes Saavedra* partió de Marín el mismo día 21 de julio a las 1900 horas.



LA BATERÍA DE PUNTA VIÑAS EN SU NUEVO EMPLAZAMIENTO

Con motivo de la construcción del puerto exterior de Ferrol, realizada en la orilla norte de la ría ferrolana y cerca del cabo Prioriño, fue necesario cambiar el emplazamiento de los restos de una de las baterías instalada en dicha orilla. Se trataba de la batería de punta Viñas, que fue una de las baterías de costa perteneciente al complejo defensivo de la ría de Ferrol en el siglo XVIII.

Su construcción se había realizado prácticamente al mismo tiempo que la de otras cuatro baterías —Canelas, Cariño, San Cristóbal y Segaña—, que en su momento se encargaron de la defensa de la ría y puerto de Ferrol, en combinación con los castillos de San Felipe en la margen norte, San Martín y La Palma en la margen sur, y las baterías del propio puerto.

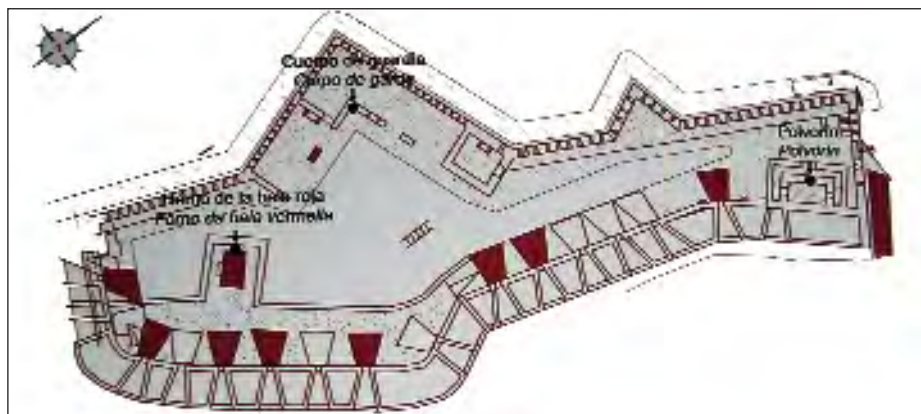
Fue construida en el año 1739, y en el 1762 fue ampliada y muy mejorada. Más adelante cayó en desuso víctima del progreso técnico y tecnológico, y se vio convertida en una venerable ruina, salvaguardada por la vegetación de la zona y por lo agreste de su lugar de emplazamiento. Por Resolución de la Dirección General de Bellas Artes y Archivos, de fecha 17 de octubre de 1994, fue inscrita en el Registro General de Bienes de

Interés Cultural. Y fue la construcción del gran puerto exterior de Ferrol la que le dio nuevo protagonismo, ya que ocupa una amplia zona de la parte exterior norte de la ría, en terrenos donde la batería estaba emplazada.

Para salvarla por su valor histórico, evitar su desaparición y preservarla para las generaciones venideras, el 26 de julio de 2002 se aprobó el traslado a su actual emplazamiento. La batería de punta Viñas fue llevada piedra a piedra unos 700 metros hacia poniente de su ubicación, cerca del faro de Prioriño, a donde se accede por la carretera del cabo, y que se puede visitar tras su reconstrucción que terminó en el año 2007.

Conserva el perímetro amurallado, con el polvorín en el extremo este cercano a la puerta; camino cubierto, restos de aposentos y cuerpo de guardia hacia la parte de tierra, el horno de bala roja hacia la boca de la ría y la cortina de artillería hacia la mar. Su actual emplazamiento permite disfrutar de una excelente vista de la entrada de la ría de Ferrol y de su gran puerto exterior.

M. G. F.



Plano de la batería.

SOROLLA Y EL MAR

La magnífica exposición que con la promoción de BANCAJA ha organizado el Museo Nacional del Prado sobre el pintor Joaquín Sorolla (1863-1923) presentó la muestra de uno de los grandes pintores españoles de los últimos tiempos, causando gran impresión por varios motivos: por su grandiosidad, por su españolismo trascendente y por su humanidad. Sean éstas las opiniones de un profano en materia del arte pictórico, que se ha visto impulsado a escribir ante la insistente presencia del mar, con uno u otro motivo, en la obra de Sorolla. Es por ello que me atrevo a expresar y resumir la condición marina de muchos de los cuadros expuestos en el Prado desde el 26 de mayo al 6 de septiembre de 2009.

Tomo del catálogo de la exposición en su versión reducida, a modo de introducción biográfica, algunas observaciones sobre la vida y obra de Sorolla, que servirán para

enmarcar el tema marítimo de su pintura, objeto de este artículo. Así, dicen los expertos del Prado (José Luís Díez y Javier Barón) que «la extraordinaria fecundidad creativa y la excepcional categoría de Sorolla como pintor le han convertido hasta nuestros días en fuente inagotable de miradas múltiples sobre los aspectos más diversos de su obra, siempre interesantes y útiles, para descubrir aspectos sugerentes y novedosos de una de las personalidades más ricas, prolíficas y fascinantes que ha dado la historia de la pintura moderna» (pag.7). Pues bien, basado en mis propias observaciones, pretendo destacar la influencia del mar en la obra de Sorolla. Podemos pensar que esta atracción hacia el medio marino le viene de su condición de valenciano que se identifica con el Levante mediterráneo, con todo lo que ello significa en relación con el mar que baña sus costas y con el sol que llena de luz los escenarios elegidos por





Sorolla para pintar momentos de la vida de personas diversas en su relación con el mar, sobre todo los pescadores, sus embarcaciones levantinas y lo que se encuentra en la vida y disfrute de las playas y costas valencianas. Es de destacar que Sorolla tuvo inicialmente un destacado maestro de pinturas marinas en su Valencia natal. Fue Rafael Monleón y Torres (1843-1900), a quien siguió aguas en su navegación pictórica inicial y que le sirvió para presentar los primeros trabajos de temas marinos a una exposición de ámbito nacional en 1881, obteniendo con sus 18 años su primer y decepcionante fracaso. Esta experiencia le sirvió de acicate para seguir la línea pictórica de Velázquez, para lo cual tuvo que visitar asiduamente el Museo del Prado. La influencia del gran pintor en Sorolla se detecta fácilmente por los profanos al comparar su cuadro sobre la mujer desnuda con el que pintó Velázquez. Ya en el ambiente de la capital siguió la corriente pictórica basada en

hechos históricos. Así pintó dos cuadros, el *Dos de Mayo* y *El Palleter declarando la guerra a Napoleón*, con los que obtuvo sus primeros éxitos en Madrid y Valencia, reconocimiento que le sirvió para viajar a Italia (Asís), donde se confirmó como pintor de alta escuela; posteriormente habría de recibir también en París la influencia de los impresionistas. Después de vivir diversas peripecias propias de la vida de un pintor, regresó a España en 1889.

A partir de aquí, Sorolla inicia la explotación de los temas en relación con el mar que tratamos de resaltar. Esta pintura conjuga en su temática de tipo social varias facetas de interés: entre ellas, las figuras femeninas que destacan en su romántico cuadro *Después del baño*, junto con las que se van conjugando toda clase de actividades humanas siempre relacionadas con el mar, lo que constituye una de las señas de identidad más destacadas de Sorolla. La mar vista desde la tierra se nos

muestra en un único cuadro en el que no aparecen figuras humanas; se trata del titulado *Mar y rocas de San Esteban* (Asturias), en el que muestra la mar del Norte como es, impresionante, con las olas rompiendo en las rocas, bajo un cielo oscuro, tormentoso y sobrecogedor, sobre todo para un levantino como Sorolla.

El resto de su obra marina contiene la luz del Levante mediterráneo de Valencia, en donde el sol se refleja según la hora, con una claridad que alegra la vista. Algunos cuadros se refieren a los juegos infantiles en la playa, que si son varones, van desnudos, mientras que las niñas se cubren con sayones; pero en todos ellos se refleja la alegría y el disfrute del mar veraniego. Son estampas en las que Sorolla insiste con títulos como *Verano, El bote blanco, El baño, Saliendo del baño, El baño del caballo, Chicos en la playa y El balandrito*. En todos ellos la luz solar se refleja en los cuerpos mojados y en las aguas remansadas que llegan a la playa donde juegan los niños.

Otros temas de Sorolla presentan a hermosas damas con vestidos blancos y enormes pamelas que las protegen del sol, como son: *Paseo por la orilla del mar y Paseo del en Biarritz*. Finalmente, llama la atención el interés de Sorolla por las escenas de pesca en sus múltiples facetas, referente a los pescadores, pero también a sus apoyos en tierra. En este sentido impresionan con un enorme realismo los cuadros en que se ven a los bueyes tirando de las lanchas para llevarlas a tierra finalizada la jornada de pesca. Una serie de cuadros nos da idea de su atención por los temas marineros y pescadores: *La vuelta de la pesca, Pescadores valencianos, Cosiendo la vela, Comiendo en la barca, Fin de jornada, Toros en el mar, Barcas valencianas, Remendando las redes y El sol de mañana*, donde aparecen los pescadores entregando a las mujeres el fruto de su trabajo nocturno para vender en el mercado.

Para completar esta impresión sobre el sentimiento marítimo de Sorolla, obtenido a través del examen de sus pinturas en la exposición del Prado, es imprescindible hacer una mención especial del cuadro *Ayamonte. La pesca del atún*, posiblemente uno de los últi-

mos (1919), es una obra de grandes proporciones (349 x 485 cm) y pertenece, como otros muchos, a la Hispanic Society of America de Nueva York. En él figuran en primer plano unos pescadores descargando enormes atunes que yacen en el muelle, todavía ensangrentados unos y con el reflejo del agua otros, mientras que las mujeres esperan en un segundo plano a que termine la faena. Pero lo que nos llama poderosamente la atención son tres jóvenes marineros que charlan animadamente, y al fondo aparece un barco de guerra en el que se distingue claramente la bandera española de popa. Los marineros van descalzos, vestidos de blanco, con tafetán y los lepantos aplastados. Probablemente son el cabo de compras del barco y sus ayudantes, que han bajado a tierra para aprovisionarse de pescado. Sorolla estuvo allí y esta escena captó su atención. El barco podría ser un patrullero estacionado en Huelva.

Esta breve reseña aún podría ser ampliada con otras obras en las que aparece el mar, de las que cabe destacar la serie monográfica de paneles encargados por el benefactor hispanista norteamericano Archer M. Huntington sobre las diversas regiones españolas, de las que tomo, por su significación marítima, la dedicada a Galicia, en la que aparecen personajes campesinos en una feria, pero con la ría al fondo con un tono de mar característico. También expone otro cuadro sobre Cataluña en *La venta del pescado*, ahora con un diferente tono de mar mediterráneo. Además, Sorolla nos ofrece también testimonios impresionantes en relación con el mar. Se trata del cuadro *Triste herencia*, en el que se muestra la visión del baño de los niños de un orfanato. Y todavía, exprimiendo las actividades marinas, por contraste, Sorolla se extiende aún con dos cuadros más: *Los contrabandistas*, que escalan afanosos las rocas con sus pesados fardos y con la mar al fondo, y *Buscando mariscos*, actividad popular propia de los que viven de la mar que, junto con *Barcas varadas en la playa* completan el arco iris inspirador de la excelente pintura de Sorolla sobre el mar.

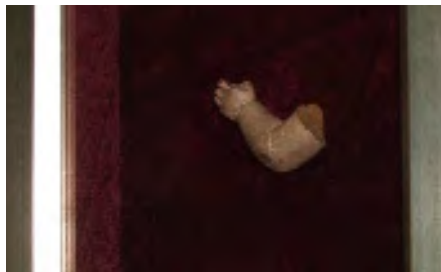
G. P. R.

DONACIONES AL MUSEO NAVAL DE SAN FERNANDO

El pasado mes de abril, los hijos del electricista segundo José Otero Lebrero, náufrago del dragaminas *Guadalete* (1954), hicieron entrega al Museo Naval de San Fernando de una reliquia del brazo del Niño Jesús que perteneció a una imagen de la Virgen del Carmen que se veneraba a bordo del citado dragaminas.

Según relato transmitido de palabra por el propio Otero a sus hijos, cuando el dragaminas se encontraba en una situación muy peligrosa poco antes de su naufragio y con anterioridad a darse la orden de abandono del buque, algunos componentes de la dotación fueron a donde se encontraba la imagen de la Virgen de Carmen y consiguieron trozos de ella con la esperanza de que les protegiese durante el naufragio.

El electricista segundo Otero cogió un trozo del brazo del Niño Jesús y se lo guardó en un bolsillo de la camisa. Después de su salvamento y ya en su casa de Ceuta, su mujer, antes de lavar la camisa que llevaba puesta durante el naufragio, descubrió esta reliquia, que ha estado en poder de la familia hasta su donación al Museo.



Y en el mes de junio, Hans-Josef Artz donó al mismo museo un documento de febrero de 1810, firmado por el duque de Alburquerque y dirigido al gobernador del Castillo de Puntales (Cádiz), en donde se le daban ciertas instrucciones acerca de cómo debería ordenar la artillería del castillo para una mejor defensa de Cádiz. También donó otro documento firmado por dicho gobernador, Felipe de Paz, contestación del anterior, notificándole al duque de Alburquerque la ejecución de su orden.

T. M.





GACETILLA

Relevo en el Mando de la SIAF (Fuerza Anfibia Hispano-Italiana)

El pasado 26 de junio tuvo lugar el acto de relevo de mando de la SIAF de los contralmirantes italianos Ruggiero Di Biase (COMSIAF) y Claudio Confessore (COMSILF) por el contralmirante Javier Franco Suanzes (COMGRUFLOT) y el general de brigada de Infantería de Marina Luis Martín de la Hoz (GETEAR), a bordo del ITS *Garibaldi*, atracado en la Estación Naval de Mar Grande, en Tarento.

En representación del COMSIAF saliente, que actualmente se encuentra mandando la Task Force 448 frente a las costas del Líbano, asistió el almirante Claudio Gaudiosi (COMITMARFOR). Por parte italiana, el acto estuvo presidido por el almirante Luigi Binelli Mantelli (CINCNAV), y por parte española, por el almirante Juan Carlos Muñoz-Delgado Díaz del Río (ALFLOT).

El almirante Binelli destacó que la SIAF es una fuerza de un gran alcance operativo que representa la voluntad de nuestros dos países de reforzar el pilar europeo de la





OTAN, así como la Identidad Europea de Seguridad y Defensa.

La SIAF constituye un multiplicador del carácter expedicionario intrínseco de una



Fuerza Naval por su capacidad de proyectarse muy rápidamente para operar eficazmente en cualquier escenario, desde la gestión de crisis a la ayuda humanitaria.

Por su parte, el almirante Muñoz-Delgado resaltó en su discurso la necesidad de hacer llegar a nuestros gobiernos el mensaje claro de que hemos puesto a punto una capacidad que permite un empleo más dinámico y más comprometido allí donde nuestros intereses necesiten ser defendidos.

La SIAF está activada desde 1997 con el fin de llevar a cabo, tanto en el ámbito nacional como OTAN, misiones de defensa común y operaciones de apoyo a la paz y asistencia humanitaria, y representa la contribución de la Marina italiana y de la Armada a la seguridad de la comunidad internacional.

Durante los dos años bajo mando italiano la SIAF ha incrementado el nivel de integración tanto de personal como de material. En 2007 la SIAF obtuvo la certificación como Fuerza Anfibia de la NRF, y en 2008 la validación como *Battle Group* de la Unión Europea. Del 2 al 13 de marzo de 2009 la SIAF tomó parte en el ejercicio OTAN LOYAL MARINER 09.

Visita oficial del AJEMA a la Escuela de Suboficiales de la Armada

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo García, visitó la Escuela de Suboficiales de la Armada de San Fernando el pasado 30 de junio. A su llegada fue recibido por el ALMIR, antes jefe de Personal, José Francisco Palomino Ulloa; el almirante de Dirección de Enseñanza Naval, contralmirante Francisco Cortés Uría, y el director de la Escuela de Suboficiales, capitán de navío Jesús Bernal García.

La visita comenzó en la sala de reuniones, donde el comandante director le expuso la situación actual de la Escuela de Suboficiales, los últimos logros, iniciativas, el plan director de infraestructuras y el acto de entrega de los despachos de la siguiente promoción de suboficiales de la Armada que en fechas próximas tendrá lugar en el centro.

Una vez finalizada la exposición, el AJEMA se trasladó a la cámara del director donde firmó en el libro de honor de la escuela y recibió un recuerdo de su visita a este centro, dando comienzo a continuación a la



visita a las instalaciones de la ESUBO. Destacó en ésta la inauguración del Salón de Actos «Galatea», último edificio construido en el centro.

A la finalización de la visita se ofreció al AJEMA una copa de vino español en los Jardines de Colón, a la que asistieron alumnos, profesores y miembros de la dotación de la escuela.



La Asociación «Lepanto» celebra la festividad de su patrona

Como en años anteriores, la Asociación «Lepanto» de veteranos de la Armada celebró la festividad de su patrona, la Virgen del Carmen, en Salinas (Asturias).

Se comenzaron los actos con una misa de campaña a las 8 de la tarde, para una vez finalizada proceder a la procesión e introducción de la imagen de la Virgen del Carmen en las aguas y bendición de las mismas.

Finalizado este acto se procedió a llevar en procesión a la imagen hasta la iglesia y se cerró el acto con un vino español en el Real Club Náutico de Salinas, al que asistieron autoridades civiles, militares y religiosas, así como los socios de «Lepanto» y sus esposas.

Esperamos y deseamos que los intrépidos socios de «Lepanto» continúen año tras año manteniendo esta tradición tan hermosa de festejar a su patrona.

M. G.



Ingreso de nuevos alumnos en la Escuela Naval Militar para el curso escolar 2009-2010

La Escuela Naval Militar de Marín recibió a los alumnos de nuevo ingreso. A las 1000 de la mañana del martes 1 de septiembre efectuaron su presentación en la Escuela Naval de Marín 80 nuevos alumnos de acceso directo, que constituirán las promociones 414 del Cuerpo General, 144 de Infantería de Marina, 85 de Intendencia e Ingenieros.

Estas promociones se completaron el día 14 de septiembre con la incorporación de los nuevos alumnos que ingresaron por promoción interna, un total de seis, pertenecientes a los cuerpos de Ingenieros e Intendencia.

Del total de estos alumnos, nueve son mujeres: cuatro pertenecientes al Cuerpo General, tres al Cuerpo de Ingenieros y dos al de Intendencia.

Cabe señalar que éste será el último año en que ingresan alumnos para cursar el actual plan de estudios, ya que a partir del año 2010 se comenzará a impartir el título de grado de ingeniero industrial conforme al convenio



de adscripción a la universidad de Vigo y de acuerdo con lo establecido en el nuevo modelo de enseñanza militar de formación.





Reunión del suboficial mayor de la Armada, Manuel García Delgado, en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima en Cartagena, el 22 de julio, con los suboficiales mayores allí destinados. Previamente, acompañado del suboficial mayor de la Fuerza de Acción Marítima Juan Casado García, se entrevistó con el ALMART, almirante Emilio Nieto Manso.
(Foto: A. Arévalo).



LIBROS

LIBERAL FERNÁNDEZ, Ángel: *Gibraltar: Base Militar. El interés anglo-americano por el Peñón*. Prólogo del embajador de España don Fernando Olivie. — (ISBN: 978-84-170-3169-6). Civitas/Thomson Reuters, 2009; 409 páginas, 21 fotografías a todo color; profusión de tablas y gráficos.

Pocas veces llegan a nuestras manos libros que lleven a la lectura con tanta curiosidad e ilusión profesional que el que nos ocupa. Cuántas conversaciones, cuántos peñotes en la cámara o en el alerón del puente ante la visión siempre incómoda del angustioso Peñón que alguien bautizó «de la discordia». Y cuán colmada se ha quedado dicha curiosidad tras leer sus páginas.

Dice el embajador Olivie, entre otras muchas cosas, en su prólogo:

«Desde hace cerca de sesenta años, casi toda la literatura española y no española publicada sobre Gibraltar se ha ocupado principalmente tan sólo de un aspecto de la cuestión gibraltareña. el de la pretensión de la actual población del Peñón de disponer, sin contar con España, del futuro del territorio en el que se asienta la base militar cedida por nuestro país a Gran Bretaña de acuerdo con los términos del artículo X el Tratado de Utrecht de 1713... Literatura que actúa como una cortina de humo que nos oculta a todos, incluso a muchos españoles, la verdadera esencia del problema gibraltareño... El libro del capitán de navío Liberal es como un soplo de viento fresco que viene a desgarrar esa cortina... Gibraltar es fundamentalmente una base militar de Gran Bretaña en territorio español. Que tiene una enorme importancia



estratégica no sólo para el Reino Unido sino también para los Estados Unidos.»

Efectivamente, ese desgarró lo ha conseguido Liberal con 17 capítulos y ocho apéndices, en los que plasma el gran interés profesional, aparte de otros no menos nobles, de su vida: saber qué es, qué tiene, cómo funciona, cómo ha evolucionado la base naval del Reino Unido en el Peñón. Para ello, ha dividido esos capítulos en tres partes: «El escenario estratégico y su evolución», «descripción de la Base», donde se ocupa del puerto, del aeropuerto, de los servicios de inteligencia, de la detección radar en superficie, de las comunicaciones, del Cuartel General, del control del Estrecho, del Regimiento de Gibraltar, de la logística, de

los servicios de policía, de las relaciones con la OTAN y con los Estados Unidos, y finaliza con un apartado sobre Gibraltar y Chipre. En la tercera parte nos ofrece sus «Conclusiones y Apéndices», fruto de su minucioso estudio «de toda una vida» dedicada a almacenar datos sobre el Peñón.

En un «Preámbulo», escrito con la claridad y precisión que emplea en todas las páginas del libro, el autor nos explica el origen de sus «abiertas informaciones» y precisa ciertos aspectos interesantísimos sobre sus fuentes.

En fin, no nos queda más que izar un «BZ», con las banderas del número más grande, y reconocer públicamente que estamos ante un libro decisivo, que se convertirá, sin dudar, en obra de obligada consulta y referencia para todo lo relativo al Peñón.

T. T. B. T.

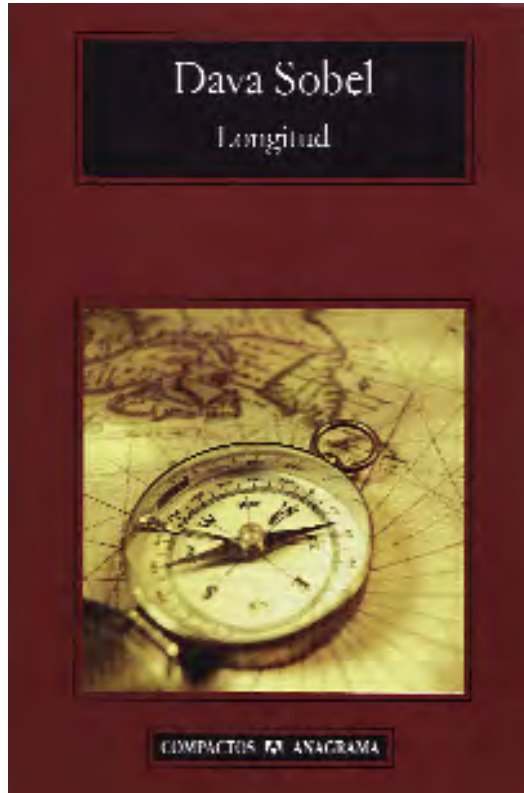
SOBEL, Dava: *Longitud*.—Primera edición en castellano Editorial Debate, S. A., Madrid, 1997 (ISBN: 84-8306-145-7); última edición Editorial Anagrama, S. A., Barcelona, 2006 (ISBN: 84-339-7095-X); traducción Flora Casas; 178 páginas.

Resulta cuando menos chocante que uno de los episodios más apasionantes y cruciales de la historia de la ciencia haya venido pasando inadvertido para, llamémoslo así, el gran público. Y es que todo el mundo ha oído hablar de Edison, Morse, Bell, Watt o los Wright, pero al parecer son pocos los que saben quién fue John Harrison, y que la invención de lo que hoy vemos como un sencillo y robusto reloj, con el que nos bañamos despreocupadamente y si se tercia jugamos al fútbol, constituyó un serio problema científico que tuvo en jaque a los más brillantes intelectos y a los más poderosos gobernantes durante siglos y de cuya solución dependía la inclinación de la balanza del poder de las grandes potencias.

Seguramente, este libro de Dava Sobel ha puesto remedio en buena medida a tal situación

de desconocimiento general, pues cuenta la historia del problema de la longitud, de John Harrison y de su invento, y se ha vendido a espuertas. Se ha traducido a más de una docena de idiomas y le ha deparado a su autora, aparte de fama mundial y carta de naturaleza como escritora de divulgación científica, unos cuantos premios, entre los que se cuenta el del «Libro británico» del año 1997. Ése es el año en el que en España lo lanzó por primera vez la Editorial Debate. Actualmente y desde el año 2006 lo vende, con idéntica traducción, la editorial barcelonesa Anagrama.

Nacida en 1947, neoyorquina del Bronx, Dava Sobel trabajó como periodista para el departamento de noticias científicas del *New York Times* y, duran-



te dos décadas, como *free-lance* para publicaciones como *Harvard Magazine*, *Science Digest*, *Life* o *New Yorker*. El inesperado éxito de *Longitud* (1995) la decidió a dedicarse en exclusiva a la escritura de libros, actividad que ya le ha reportado como frutos la publicación de *La Hija de Galileo* (2000) y *Los Planetas* (2005). Actualmente se encuentra enfrentada al reto de escribir una obra de teatro sobre el astrónomo Nicolás Copérnico.

En *Longitud* Dava Sobel narra de una manera magistral una historia ciertamente fascinante: la del hallazgo de una solución al problema de la determinación de la longitud en el océano, que se extendió a lo largo de cuatro siglos y de la que aquí se ofrece una reseña extraordinariamente resumida en dos párrafos (una documentada y completa enunciación de la cuestión se contiene en el artículo «Greenwich Means Time», del capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de enero-febrero de 2001).

Desde la antigüedad, los navegantes nunca habían dispuesto de un medio fiable con el que determinar la longitud de su posición en el océano. Podían establecer con relativas facilidad y exactitud su latitud (por las horas de luz del día o la posición relativa del Sol y las estrellas con respecto al horizonte), pero la mayor parte de las veces ignoraban si se encontraban al este o al oeste de una determinada posición (buscada o a evitar). La navegación a la estima a partir de un último punto fijo resultaba poco o nada fiable. La imposibilidad de fijar la longitud con precisión era causa continua de pérdidas de buques y de vidas. Cifrándose el poder de las naciones en el dominio de los mares, los gobiernos de las potencias marítimas ofrecían sustanciosos premios a quien diera con una solución efectiva (Felipe III de España lo hizo en 1598). Pese a que existió una extendida controversia entre los que propugnaban hallar el modo de determinar la longitud a partir de la posición de los astros y quienes abogaban por una respuesta mecánica, la solución astronómica al problema (hallada por Galileo en los eclipses de las lunas de Júpiter) se reveló impracticable en el mar. Quedaba como única alternativa el logro de un cronómetro marino que fuera capaz de mantener a bordo durante toda la travesía y de un modo fidedigno la hora del puerto (o de cualquier otro punto de referencia determinado arbitrariamente: Greenwich) para, conocida la diferencia horaria existente entre dicho punto y la posición actual del buque, reducirla a distancia (24 horas, 360°; 1 hora, 15°) y hallar así la longitud y, por ende y ya resuelto el problema menor de la latitud, la posición exacta de la nave.

Pero los primitivos relojes de la época, ya de por sí poco precisos (podían tener un error de quince minutos cada veinticuatro horas) eran totalmente incapaces de mantener una indicación fiable durante una larga travesía, sometidos a continuos balances, cabeceos, drásticas condiciones de humedad y corrosión y no menos drásticos cambios de presión y temperatura. Y aquí es donde entra en la historia John Harrison (1693-1776), un artesano de origen humilde, sin formación académica, que entre 1735 y 1772 diseñó y construyó

sucesivamente cinco relojes (los H1, H2, H3, H4 y H5), a cada cual más perfecto (el H5 tenía una precisión de un tercio de segundo al día), que lograron lo que parecía imposible: los relojes de Harrison mantenían en altamar una indicación exacta de la hora en el puerto de origen y permitieron a los navegantes conocer su longitud en cualquier momento sin grandes complicaciones. Dio con soluciones geniales para peliagudos problemas de construcción, como el de la dilatación de las piezas con los cambios de temperatura, al combinar metales diferentes en la maquinaria de modo que unas piezas compensaban la dilatación o contracción de otras, o el de los cambios de densidad del lubricante, al idear mecanismos prácticamente exentos de fricción que no necesitaban engrase.

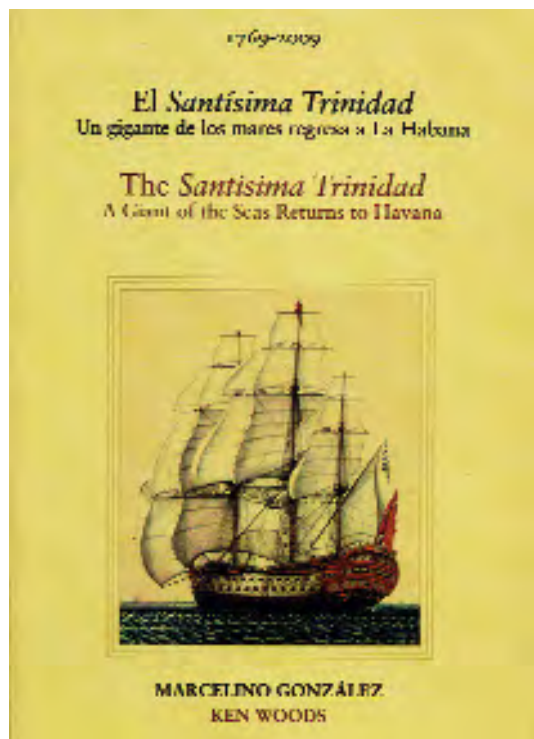
Solucionado el secular problema, al cabo de no mucho tiempo el cronómetro pasó a ser un instrumento extendido y de uso cotidiano, y la historia de su invención y el nombre de su inventor fueron cayendo en el olvido. Hoy los relojes de Harrison se exhiben en el Museo Marítimo Nacional, en Greenwich (excepto el H5, que se expone en el Museo de Relojeros, en el Guildhall, Londres, y no funciona). Abandonados ominosamente durante más de siglo y medio, debieron de ser sometidos a un proceso de restauración allá por 1930, pero al H1, H2 y H3 se les da cuerda todos los días y funcionan a la perfección; el H4 también funciona, pero se lo preserva inmóvil.

R. M. M.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino, y WOODS, Ken: **El Santísima Trinidad**. — (ISBN: 978-84-9849-726-7). Editado por la Embajada de España en Cuba, 2009, 275 páginas. Ilustraciones.

Un 3 de marzo de 1769, el público contemplaba cómo se deslizaba por las gradas del astillero de La Habana el que sería el navío más grande de la época, el *Santísima Trinidad*, orgullo de la Armada española, que tendría el honor de ser el único en el mundo con cuatro puentes. Al cumplirse los 240 años de dicho acontecimiento, como homenaje a tan impresionante buque, se ha presentado en Cuba una maqueta suya a escala 1:25.

La realización de tan llamativa réplica fue impulsada por la organización no gubernamental canadiense «Amigos del *Santísima Trinidad*», presidida por Ken Woods, y ha sido posible gracias al esfuerzo y dedicación de un gran número de personas durante dos años y tres meses, entre las que cabe destacar el equipo de modelistas navales de la Oficina del Historiador de La Habana bajo la dirección de Juan Carlos Zuloaga Izquierdo, el experto asesoramiento del historiador cubano Eusebio Leal y el entusiasmo y buen hacer de Jorge Echeverría Cotelo. También prestaron su apoyo las embajadas de España,



Canadá y Francia. El Museo Naval de Madrid se sumó al proyecto y aportó numerosa y valiosa información para su conclusión. La maqueta constituye el mayor modelo existente del *Santísima Trinidad* y uno de los más grandes del mundo, y será ubicada en el centro histórico, al amparo de los baluartes del Museo Castillo de la Real Fuerza.

Con motivo de tan significativo evento fue presentado el libro que lleva el título del navío, en el que el capitán de navío Marcelino González Fernández aporta cuantiosa información sobre el *Santísima Trinidad*, en la que no solamente incluye interesantes datos sobre la construcción y características del navío (aparejo, botes y anclas, aspecto y decoración, armamento, etc.), sobre las refor-

mas sufridas y su vida operativa, sino que ofrece al lector una amplia información sobre la evolución de la artillería y los reglamentos correspondientes en el siglo XVIII (reglamento de cañones, reglamento de artillado, pólvoras, proyectiles y otros elementos), así como sobre el reglamento de dotaciones (número de personas, procedencia, distribución interna, vida a bordo, uniformidad, etc.). En cuanto a las actividades del buque, se contemplan todas las acciones importantes en las que tomó parte, desde las primeras intervenciones en el canal de la Mancha como insignia del teniente general Luis de Córdova hasta su hundimiento tras el desastre de Trafalgar, pasando por numerosas acciones como los combates de cabo Espartel y San Vicente.

Y aprovecha el autor para dar un conciso pero importante repaso a los antecedentes históricos y hacer un excelente resumen de la historia de la Marina durante el siglo XVIII, especialmente de los programas de construcciones de buques. Numerosas ilustraciones de marinos destacados, combates navales, navíos de la época y uniformes enriquecen el contenido de la obra.

Marcelino González, capitán de navío en situación de retiro, ha publicado diversos libros y numerosos artículos sobre temas navales, en los que ha

demostrado su incansable quehacer junto al rigor técnico e histórico que le caracteriza, y de los que la REVISTA GENERAL DE MARINA se beneficia con su permanente y valiosa aportación.

En la segunda parte del libro (Sección B) Ken Woods explica los pasos seguidos para que el citado proyecto viese la luz, en los que hizo gala de un gran tesón y perseverancia para vencer los muchos obstáculos propios de una idea como ésta hasta encontrar la comprensión y el apoyo de las personas e instituciones apropiadas, tanto públicas como privadas.

El libro tiene el valor añadido de haber sido publicado en edición bilingüe, español e inglés.

R. P. G.

DELGADO BAÑÓN, Luis: **La fragata Andorinha**.—(ISBN: 978-84-7486-203-4). Editorial Noray. Barcelona, 2009; 358 páginas.

Cada nuevo libro de Luis Delgado supone un avance en la larga trayectoria histórica de la Marina española, y un toque de atención para los olvidadizos de sus luces y sus sombras. Todo nuevo barco que postula los títulos de la serie constituye un nuevo y feliz posicionamiento coyuntural y reflexivo en los avatares de la historia patria.

La vertiginosa carrera del tercer Leñanza, presente en las acciones más destacadas de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, le ha convertido en un joven brigadier que continúa al mando de la *Proserpina*, operativa para donde sea menester, y con ella participa en las operaciones navales contra los franceses y defensa de Santoña. Pero ha de abandonar esas aguas para el desempeño de una nueva misión que



entraña no pocos riesgos: la búsqueda y captura de la fragata portuguesa *Andorinha*, con un cargamento de caudales españoles y al mando de un capitán poco fiable, cuyo rastro se ha perdido, y hay motivos más que suficientes para temer lo peor.

La peripecia de esta nueva y trepidante aventura con navegaciones por la costa africana, con parajes desconocidos y peligrosos, con una nueva visión de escenarios lejanos de los habituales intereses españoles, agudizan las dotes narrativas del autor, que como en toda la saga sabe combinar realidad y ficción desde la autoexigencia de una absoluta fidelidad de los hechos históricos.

Como en libros anteriores, a buen seguro que el lector disfrutará con la lectura de estas páginas, pero a la vez se adentrará en el conocimiento de hechos pocos conocidos y situaciones peculiares que Luis Delgado plantea y resuelve con su acostumbrada eficacia.

No es ajeno tampoco a la obra el censo de hombres capaces y resolutivos, marinos de esclarecida trayectoria, que acompañan a nuestro personaje y trazan las directrices de una mayor solvencia por los caminos del mar.

J. C. P.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *Los soldados del Rey (Los ejércitos de la Monarquía Hispánica 1480-1700)*.—(ISBN 978-84-9739-073-6). Actas, 2008. Madrid; 1.070 páginas, 45 euros.

El notable sobreesfuerzo que supone la expansión de la monarquía hispana y la consolidación del imperio español en la época de la Casa de Austria ha merecido la atención de los historiadores habitualmente de forma generalizada, pero faltaba el estudio metódico y riguroso del estamento militar y sus diversas fases de desarrollo. Y el catedrático de Historia Moderna Enrique Martínez —todo un especialista en la materia— nos brinda, con su obra *Los soldados del Rey*, los logros de una investigación paciente, exhaustiva y brillante, a tono con la magnitud y grandeza del proyecto.

Una reflexión tan profunda y extensa que abarca no sólo aspectos bélicos, sino también supuestos sociológicos e institucionales, no puede por menos que ofrecer lecciones de valor permanente y deducir consecuencias en una materia que hasta ahora permanecía ignorada o poco valorada.

En las distintas épocas a las que el estudio se refiere, la guerra es el elemento determinante de la política exterior y constituye un hecho decisivo en los avatares de la historia patria. El enfoque de la problemática militar pone de relieve el sentido específico y funcional que el ejército —los soldados del Rey— tiene que afrontar desde su esencial protagonismo.

El propósito, ciertamente ambicioso, se corresponde con su excelente resultado y abre nuevos horizontes en la historiografía militar, debiendo destacarse la claridad con la que consigue el planteamiento de unas situaciones de alta complejidad, dotándolas de un hilo conductor coherente y mantenido que el lector asume desde las primeras páginas.

Diferentes cuadros estadísticos compiladores de una necesaria logística y una abundante y bien seleccionada bibliografía completan esta obra excepcional, que combina la solidez del dato con la impecable redacción por un recorrido en el que no queda ningún cabo suelto por atar.

J. C. P.

