

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

MARZO 2012





Nuestra portada: Última singladura del *Marqués de la Ensenada*. Gracias por los servicios prestados.

(Foto: J. García Delgado).

TEMAS GENERALES

PARTE DE ACCIÓN SOBRE LA INCURSIÓN DOOLITTLE DESDE EL USS <i>HORNET</i>	237
Javier Yuste González, licenciado en Derecho	
OPERACIÓN <i>ATRINA</i> : LA ARMADA SOVIÉTICA A LA OFENSIVA	
Luis V. Pérez Gil, doctor en Derecho	249
LA GRAN VICTORIA NAVAL ESPAÑOLA DE 1582 FRENTE A LA ISLA DE SAN MIGUEL EN LAS AZORES	253
Ernesto Iglesias Almeida, cronista oficial de la ciudad de Tui	
MÁS ALLÁ DE LA GUERRA IRREGULAR	265
Guillem Colom Piella, doctor en Seguridad Internacional	
LA ARMADA Y LA ORDEN DE SAN FERNANDO: LOS MARINOS LAUREADOS	275
Alfonso de Ceballos-Escalera y Gila, marqués de La Floresta. Universidade técnica de Lisboa	

TEMAS PROFESIONALES

EL FUTURO DE LAS COMUNICACIONES POR SATÉLITE EN LA ARMADA	287
Capitán de navío Manuel Abalo Cores	
¿SEGUIMOS FORMANDO LÍDERES?	295
Capitán de fragata Enrique Núñez de Prado Aparicio	
ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL MANTENIMIENTO EN LA ARMADA	305
Alférez de navío (ing.) Miguel Blanco Galdo	
DISQUISICIONES SOBRE EL CONTRATO MENOR	313
Teniente coronel de Intendencia Manuel A. Pérez García	

INFORMACIONES DIVERSAS

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

NOTICARIO - CULTURA NAVAL GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 083-12-012-4 (edición en papel)
NIPO: 083-12-011-9 (edición en línea)

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

Dirección y Administración:

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

Publicidad:

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

Precio ejemplar (IVA incluido):

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

Suscripción anual (IVA incluido):

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

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2 / Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Central Librería*. Dolores, 2 y Real, 71 / *Kiosko Librería*. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo)
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo Don Álvaro de Bazán
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

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

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



INALIZABA mi carta del último número dedicando un merecido recuerdo al petrolero de flota *Marqués de la Ensenada*, que causó baja en la Armada el pasado día 31 de enero, del que reproducimos en la portada de este número el inicio



de su última singladura.

Como, aunque los horizontes están tomados y el cielo casi totalmente cubierto, nuestro buque insignia, *la Armada*, está gobernado con mano firme y previsor, la añoranza de aquel que finalizó su vida operativa se ha visto compensada por la incorporación de un nuevo buque a la Lista Oficial de Buques de la Armada, el BAM *Relámpago* (P-43); y la publicación, el 13 de enero, de los nombres que llevarán los cuatro submarinos de la clase *S-80* que están siendo construidos en Cartagena por Navantia, cuya entrada en servicio se irá efectuando a partir del año 2015 de forma escalonada. Esto nos hace rememorar aquellos versos en los que el poeta nos decía:

... Y ahora
los viejos barcos y sus hombres se han ido
y han tomado la guardia nuevos barcos
que llevan antiguos nombres evocadores,
y ante esa mar severa e implacable
que no da oportunidades
sino a los que saben cómo surcarla
con mano firme y valiente corazón.

Efectivamente, la Armada, fiel a nuestra historia y tradición, ha recurrido a viejos nombres evocadores para la denominación de los nuevos buques. El tercer BAM será el noveno buque de la Armada que a lo largo de nuestra Historia naval lleve el nombre de *Relámpago*. Por su parte, los cuatro submarinos han sido denominados con tres nombres de célebres inventores españoles de submarinos: *Isaac Peral*, *Narciso Monturiol* y *Cosme García*, y con el del primer jefe del Arma Submarina española, *Mateo García de los Reyes*; nombres que ya llevaron también anteriores submarinos de la Armada, en algún caso hasta en tres ocasiones; los últimos, los *Guppy* de la serie 30 que fueron transferidos a España por los Estados Unidos.

En este número de nuestra REVISTA se evocan tres hechos históricos que tuvieron como protagonistas hombres como a los que alude el poeta. El primero, dentro de la

cronología de la Segunda Guerra Mundial, trae a nuestras páginas el Parte de Acción redactado por el vicealmirante Marc Andrew Mitscher, comandante del USS *Hornet*, en el que se detalla una audaz operación reseñada como la primera acción ofensiva por parte de los Estados Unidos en la guerra; documento que hoy puede ser consultado gracias a la Ley de Libertad de Información norteamericana. El segundo nos relata una de las operaciones de despliegue mejor preparadas y ejecutadas de la Guerra Fría que, planificada por el almirante N. Chernavin, comandante en jefe de la Armada, llevaron a cabo en marzo de 1987 las fuerzas submarinas de la Unión Soviética. El tercero rememora la famosa batalla naval, frente a la isla de San Miguel en las islas Azores, en que las fuerzas españolas estuvieron al mando de don Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, en 1582.

En el artículo *Mas allá de la guerra irregular*, el autor nos introduce en el concepto de «guerra híbrida», barajado y controvertido entre la comunidad de defensa internacional y utilizado para definir las nuevas guerras del siglo XXI, el cual ha logrado hacerse un hueco entre la jerga especializada, porque no sólo muestra la enorme complejidad de los conflictos actuales y la cada vez más difícil delimitación de la frontera entre lo regular e irregular, sino también porque ilustra a las élites militares y políticas de los países de nuestro entorno sobre la necesidad de superar el paradigma militar de la Guerra Fría.

El futuro de las comunicaciones satélites en la Armada, algunas consideraciones sobre el contrato menor y el mantenimiento en la Armada y la forma en que la Escuela Naval Militar continúa formando oficiales dotados de la capacidad de liderazgo necesaria para llevar a cabo las misiones que esta les encomiende en el futuro en el marco del nuevo modelo de carrera recién instaurado, mediante la puesta en marcha del *Plan de Formación de Liderazgo*, constituyen los temas profesionales de este número.

El compromiso de la Armada con el fomento y la promoción de la cultura de seguridad y defensa, y en concreto con la Historia y Cultura naval y la protección del patrimonio, se pone una vez más de manifiesto en las páginas de nuestra REVISTA.

Al igual que el arco íris es alivio de aguaceros, a principios de febrero un claro apareció en esos horizontes tomados que últimamente nos acompañan. En esta ocasión su repercusión va más allá del ámbito específico de la Armada, ya que afecta al patrimonio histórico de España. Tras casi cinco años de difíciles búsquedas documentales y de una tenaz defensa por parte de nuestro Gobierno, la justicia de los Estados Unidos falló a favor de España en el contencioso que se había interpuesto contra la empresa estadounidense Odyssey por la apropiación del tesoro de la fragata de la Armada española *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida en 1804. Los argumentos aportados, tras arduas investigaciones efectuadas por personal del Órgano de Historia y Cultura Naval en documentos custodiados en los archivos históricos de la Armada, han sido determinantes para el éxito de la batalla legal. Este dictamen representa un precedente importante para la defensa del rico patrimonio subacuático de España.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



PARTE DE ACCIÓN SOBRE LA INCURSIÓN DOOLITTLE DESDE EL USS *HORNET*

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Licenciado en Derecho



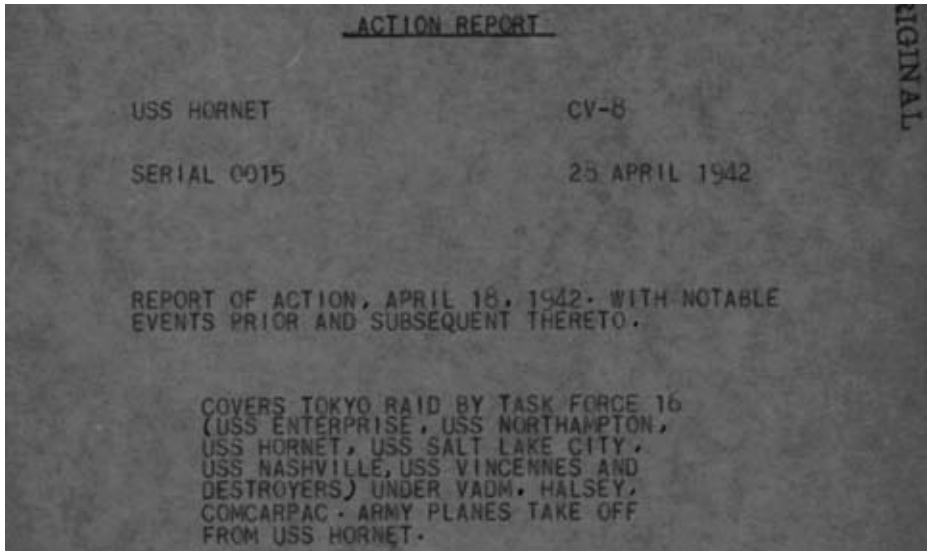
ENTRO de la cronología de la Segunda Guerra Mundial, la audaz operación del teniente coronel Doolittle es reseñada como la primera reacción ofensiva por parte de los Estados Unidos de América en su obligada entrada por la puerta grande en una contienda cuyas llamas consumían el mundo entero.

No obstante, ciertos historiadores ponen el razonado reparo de que la primera reacción contra el enemigo nipón la llevaron a cabo aviadores voluntarios americanos, los cuales ya volaban mucho antes del ataque a Pearl Harbor bajo el pabellón de la China nacionalista —formados en los escuadrones AVG 1 y AVG 2 (1), denominados Adams & Eves y Panda Bears—. Dicha venganza se llevó a cabo en los cielos de Asia continental el 20 de diciembre de 1941. Aquellos pilotos fueron bautizados por la prensa de su país como los *Flying Tigers* una vez conocida su exitosa operación de aborto de un bombardeo sobre Kunming (2).

Pero no vamos a entrar en discusiones a la hora de determinar esta etapa de la guerra. Por el contrario, mi intención es volver la mirada hacia Doolittle y sus hombres, hacia sus *B-25* trincados sobre la cubierta del portaaviones USS *Hornet*. A una misión que podía considerarse suicida, descabellada... pero que acabó siendo un revulsivo moral para la sociedad civil y militar estadounidense. Una misión llena de curiosidades y peligros. Aun sobreviviendo a la respuesta de las defensas antiaéreas y de los cazas enemigos en territorio del

(1) *American Volunteer Group* (Grupo Voluntario Americano).

(2) Hacia dicha localidad se dirigía, procedente de Hanoi, una *Hikotai* (formación de 10 unidades de bombardeo, flanqueadas por otras 10 de caza y escolta), compuesta, principalmente, por bombarderos medios *Kawasaki Ki-48* (código aliado: *Lily*) de la Fuerza Aérea del Ejército Imperial japonés. El informe oficial revela un total de cuatro *Lily* abatidos y la frustración total del plan enemigo.



Detalle de la portada del Parte de Acción.

Japón, había que sumar a la ecuación la incertidumbre, a pesar del compromiso del generalísimo Chiang Kai-shek sobre la real colaboración de diferentes pistas de aterrizaje ubicadas cerca de la costa china bañada por el mar Amarillo, o la posibilidad de precipitarse al mar por falta de combustible o, simplemente, ser apresado por las garras del enemigo (la peor opción) o también acabar muy al norte, siendo retenido durante toda la guerra por el Ejército Rojo y objeto de una anécdota bien curiosa cuando el Kremlin remitiera factura a Washington por la manutención de la tripulación rescatada de un B-25.

Encontré, en su momento y por cuestiones ajenas a mi voluntad inicial, el Parte de Acción redactado por el vicealmirante Marc Andrew Mitscher, comandante del USS *Hornet*, el cual he decidido traducir con mis escasas artes y ofrecerlo en el presente artículo a los lectores de nuestra REVISTA por su interés histórico.

Dicho parte reza de la siguiente manera (3):

(3) Se han respetado las palabras en mayúsculas, tal y como se redactó el parte, incluso en los nombres de los buques que, en vez de escribirlos en cursiva, se han mantenido como en el original.

Portada

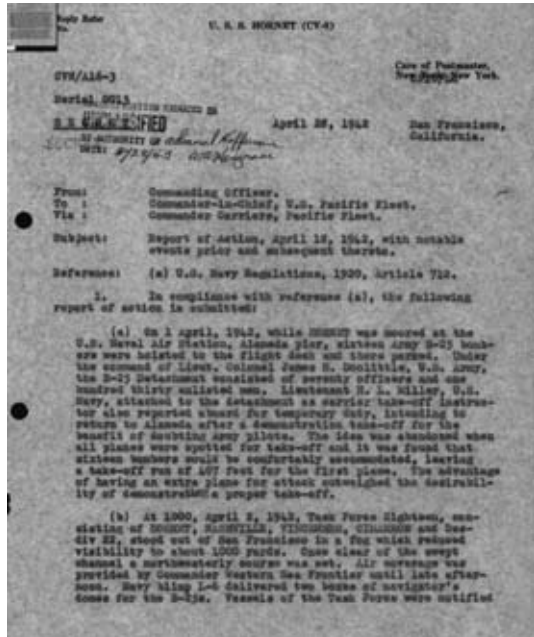
«Parte de acción.

USS HORNET CV-8.

Serial 0015 28 de abril de 1942.

Parte de acción, 18 de abril de 1942, con notables eventos anteriores y posteriores a ello.

Acerca de la incursión (sobre) Tokio (realizada) por la Task Force 16 (USS ENTERPRISE, USS NORTHAMPTON, USS HORNET, USS SALT LAKE CITY, USS VINCENNES (4) y destructores (5) bajo el mando del vicealmirante Halsey, COMPARCAP. Aviones del Ejército despegan desde el USS HORNET.»



Primera página al completo del Parte de Acción.

Parte

«Del oficial al mando.

Para el comandante en Jefe de la Flota de los Estados Unidos en el Pacífico (6).

Vía: comandante de portaaviones, Flota del Pacífico.

(4) El *Enterprise* estaba mandado por el capitán de navío George D. Murray, transportando los escuadrones VB-6, VF-6, VT-6 y VB-3. El *Northampton*, el *Salt Lake City*, el *Vincennes* y el *Nashville* se encontraban bajo el mando del almirante Raymond A. Spruance. El *Hornet*, al mando de Mitscher, además de los 16 B-25, contaba con los escuadrones VF-8, VB-8, VS-8 y VT-8.

(5) Los destructores que acompañaron a los acorazados, cruceros y portaaviones fueron el USS *Balch* DD-363, USS *Fanning* DD-385, USS *Benham* DD-397 y USS *Ellet* DD-398, que componían la División de Destructores 12 (DESDIV 12) al mando del capitán de navío Edward P. Saber; y USS *Gwin* DD-433, USS *Meredith* DD-434, USS *Grayson* DD-435 y USS *Monssen* DD-436, que componían la División de Destructores 22 (DESDIV 22) al mando del capitán de fragata Harold Holcomb. A la formación se unieron los petroleros USS *Sabine* AO-25 y USS *Cimarron* AO-22, además de los submarinos USS *Thresher* SS-200 y USS *Trout* SS-202.

(6) CINCPAC. Almirante Chester V. Nimitz.



Dotaciones de los B-25 en la cubierta del USS *Hornet*. (Fuente: Navsource).

Objeto: Parte de acción, 18 de abril, 1942, con notables eventos anteriores y posteriores a ello.

Referencia: (a) Ordenanzas de la Marina de los Estados Unidos, 1920, Artículo 712.

1. De conformidad con la referencia (a), el siguiente informe de acción es presentado:

- (a) El 1 de abril, 1942, cuando el HORNET estaba amarrado en la Estación Aero-naval de los Estados Unidos, muelle Alameda, 16 bombarderos B-25 del Ejército (7) fueron izados sobre la cubierta de vuelo y

(7) En concreto eran B-25B procedentes del 17.º Grupo de Bombardeo Medio y que componían los Escuadrones 34.º, 37.º y 94.º, además del 89.º Escuadrón de Reconocimiento. Estos aparatos estaban dotados de motores radiales dobles Wright R-2600-9 Double Cyclone, que podían generar 1.700 caballos en el despegue. Su tripulación se componía de cinco hombres: piloto, copiloto, navegante-bombardero, ingeniero-artillero y radioperador-artillero. Su potencia de defensa se limitaba a dos ametralladoras de .50 y a una de .30 en el morro. Podían transportar hasta 1.088 kilos aproximadamente de bombas, contando con una autonomía de 2.000 millas a una velocidad de 300 millas por hora y a una altitud de 15.000 pies.

allí situados. Bajo el mando del teniente coronel James H. Doolittle, Ejército de los Estados Unidos, el destacamento de los *B-25* consistía en 75 oficiales y 130 reclutas. El teniente H. L. Miller, Marina de guerra de los Estados Unidos, fue incorporado al destacamento como instructor de despegues desde portaaviones además de presentarse a bordo por deber temporal, con la intención de regresar a Alameda tras una demostración de despegue para el alivio de los indecisos pilotos del Ejército (8). La idea fue abandonada (9) cuando todos los aviones fueron dispuestos para el despegue y se constató que 16 bombarderos podían ser acomodados confortablemente, permitiendo una carrera de despegue de 467 pies (10) para el primer avión. La ventaja de tener un avión extra para el ataque pesó más que la conveniencia de mostrar un adecuado despegue.

- (b) A las 1000, 2 de abril, 1942, la Task Force 18, formada por el *HORNET*, *NASHVILLE*, *VINCENNES*, *CIMARRON* y la *DÉSDIV 22*, se destacó de San Francisco bajo una niebla que reducía la visibilidad a unas 1.000 yardas. Una vez superado el canal dragado se puso rumbo noroeste. Cobertura aérea proveída por el comandante de la Frontera Marina Occidental hasta última hora de la tarde (11). El dirigible de la Marina *L-6* entregó dos cajas con domos de navegante para los *B-25*. Los buques de la Task Force recibieron notificación (12) de la misión por semáforo a última hora de la tarde, y la tripulación de este buque fue informada por altavoz. La alegría en todas las secciones del barco fue grande con el anuncio, y la moral alcanzó un nuevo máximo de ahí en adelante hasta después del lanzamiento del ataque y de que el barco se alejara de las áreas de combate.
- (c) El 6 de abril un extraño tipo de código numérico se escucha en 3095 kcs (13), una señal fuerte (tipo de código: 69457 R 73296 R 47261 R).

(8) El parte olvida mencionar las instrucciones del capitán de fragata Stephen Jurika, que fue agregado naval en Tokio entre 1939 y 1941, el cual ofreció a las tripulaciones nociones sobre referencias geográficas, así como información sobre la ubicación de las baterías antiaéreas y sobre las tácticas que empleaban los cazas enemigos.

Asimismo, también se olvida al teniente White, oficial médico del *Hornet*, el cual dio instrucciones sobre sanidad y primeros auxilios, y la clase de navegación nocturna por los astros impartida por el oficial piloto del mismo portaaviones.

(9) Aunque el parte dice *The idea was abandoned*, seguramente se refiere a que las dudas fueron olvidadas.

(10) 142,34 metros aproximadamente.

(11) Consistió en hidroaviones Consolidated PBY *Catalina* de la Marina, protegiendo a la formación de un posible ataque submarino.

(12) Fin de la primera página del parte.

(13) Abreviatura de kilociclo, unidad de frecuencia de las vibraciones u ondas, igual a mil oscilaciones por segundo.

- Las estaciones de retransmisión japonesas fueron continuamente monitorizadas para comprobar la continuidad del programa. Ninguna desviación de sus usuales planes pudo ser considerada como una alerta de peligro cuando el HORNET estaba en la zona de combate.
- (d) Las condiciones meteorológicas fueron malas en general durante el viaje. La mar gruesa y el fuerte viento, junto con lluvia y chubascos, redujeron el peligro de ser detectados pero impidió que los aparatos de los cruceros llevaran a cabo operaciones de vuelo. En ocasiones la velocidad de la fuerza se reduce para prevenir daños estructurales en el CIMARRON. Los destructores petrolean el 8 de abril.
 - (e) El 9 de abril se recibe orden de retrasar el encuentro con la Task Force 16 hasta el 13 de abril. Se invirtió el rumbo y se redujo para cumplir (lo ordenado). Intento de petroleo al HORNET desde el CIMARRON, pero se tuvo que posponer la operación por mar gruesa. El CIMARRON pierde dos hombres que caen por la borda en el intento; uno es recuperado mediante salvavidas y sogas, el otro por el MEREDITH. Un hombre que previamente cayó por la borda desde el VINCENNES fue también recuperado por el MEREDITH de forma rápida y eficiente. El 10 de abril, el CIMARRON petroleó a ambos cruceros. El 11 de abril, rumbo 255° verdaderos, para encuentro con la Task Force 16. El 12 de abril petrolea el HORNET y se aprovisionaron los cruceros y destructores. El CIMARRON petrolea satisfactoriamente a dos destructores simultáneamente bajo condiciones meteorológicas adversas. A las 1630 LCT (14) del 12 de abril, se detectan transmisiones de radar desde los 230°, distancia de 130 millas. Contacto con la Task Force 16 a la amanecida del 13 de abril. Desde el 2 de abril hasta la reunión con la Task Force 16 no hubo contacto de clase alguna.
 - (f) Se experimentaron varias dificultades de menor entidad con los B-25 desde la partida hasta el lanzamiento. Fallos en generador, cambios de bujías, pérdidas en tanques de gas, problemas de frenos y de motor que culminó con sus traslados a los talleres del HORNET donde fueron reparados y reinstalados. Los aviones no podían ser dispuestos para el despegue hasta después del repostaje porque sus alas sobresalían por las bandas del barco. El fuerte viento encontrado (15) causa vibraciones en todos los controles de superficie. Son requeridas constantes vigilancias y rígidas inspecciones para tener la certeza de que los aviones están correctamente asegurados en la cubierta de vuelo.

(14) *Local Civil Time.*

(15) Fin de la página segunda del parte.



B-25 trincados sobre la cubierta del USS Hornet. (Fuente: Navsource).

- (g) Los *B-25* fueron dispuestos para el despegue el 16 de abril. El último avión fue enganchado sobre la rampa de popa en precaria posición. El avión líder tuvo 467 pies de pista libre para despegar.
- (h) El 18 de abril a las 0800 se recibieron las órdenes de lanzamiento para los aparatos. Las tripulaciones del Ejército, expectantes por el despegue desde última hora de la tarde, tuvieron que ser convocadas y se les dio instrucciones de última hora. Se calentaron motores, el *HORNET* aprobó al viento y a las 0825 el primer aparato (comandado por el teniente coronel Doolittle) Estados Unidos, piloto, abandona la cubierta.
- (i) Con solo una excepción, los despegues fueron peligrosos y realizados incorrectamente. Apparentemente, el estabilizador de todo atrás fue empleado por algunos de los primeros pilotos. Al llegar cada avión a la proa, con más velocidad de la requerida, el piloto pudo levantar y superar una peligrosa situación de baja energía, forcejeando salvajemente para picar, entonces lucharon con los controles durante bastantes millas para ganar velocidad de vuelo y más de cien metros de altitud. El teniente Miller, USN, presentó una pizarra con instrucciones



Los destructores no se alejaban de sus protegidos. La fotografía, tomada desde algún punto de la isla, muestra un estado de la mar que no fue, ni por asomo y por suerte para la discreción de la misión, la tónica a lo largo de toda la derrota. (Fuente: Navsource).

- finales para los pilotos, pero pocos las siguieron. Que el despegue podía ser realizado fácilmente mientras se realizara correctamente se mostró cuando un *B-25* rodó por la cubierta, se levantó con suavidad en un ascenso fácil y ganó altitud sin problema.
- (j) La colocación de los aviones sobre la cubierta de vuelo fue rápida y bien realizada. Un controlador perdió un brazo al apoyarlo sobre una hélice de un *B-25*. Un fuerte viento sobre los cuarenta nudos y una fuerte marejada provocaron que el *HORNET* cabeceara violentamente, encapillando en ocasiones aguas verdosas sobre la proa humedeciendo la cubierta de vuelo. El tiempo total para el lanzamiento de los dieciséis bombarderos fue de 59 minutos. Promedio de intervalo (entre aparatos) de 3.9 minutos (16).
 - (k) Desde el 13 al 16 de abril, pocos sucesos de anotación ocurrieron; el tiempo continuó duro y turbulento, con escasa visibilidad en general, lo cual contribuyó al éxito de la misión. El *ENTERPRISE* mantuvo patrullas aéreas. Navegando rumbo oeste.

(16) Fin de la página 3 del parte.

- (l) El 17 de abril todos los buques pesados fueron aprovisionados y los petroleros y destructores fueron despachados. Tras el repostaje, los cruceros y los portaaviones continuaron con su avance hacia poniente a varias altas velocidades (20-25 nudos). A las 2000 posición de 17 de abril: Lat: 38°-33'N; Long. 157°-54'E. A las 0310 del 18 de abril se hace contacto por radar con un objeto desconocido, a una distancia de 3.100 yardas por el través. A las 0313, se modifica el rumbo por TBS a 350° T (17). A las 0411 se tocó zafarrancho de combate y el rumbo se modificó de nuevo hacia el oeste. A las 0507 se aproa hacia el viento para el lanzamiento de los aviones del ENTERPRISE. A las 0522 se cambia el rumbo hacia 270° T. A las 0633 se cambia el rumbo hacia 220° T. A las 0738 se avista un barco patrulla enemigo de alrededor de 150 toneladas rumbo 220°, distancia 20,000 yardas (18). A las 0748 se cambió el curso a 270° T. A las 0755 el NASHVILLE abrió fuego sobre el patrullero que estaba siendo también bombardeado y ametrallado por aparatos del ENTERPRISE. La embarcación se mantenía a flote mostrando la proa; el NASHVILLE se ubicó tras ella para destruirla. Posición a las 0800, del 18 de abril: Lat. 35°-26'N.; Long. 153°-27'E. A las 0800 se recibió la orden por parte del COMTASKFOR 16 (19) para lanzar los bombarderos. A las 0803 se aproa al viento y se prepara para el lanzamiento; a régimen de 22 nudos, rumbo 310° T. Tripulaciones al mando de los aparatos y el destrincado de los aviones consume gran cantidad de minutos. A las 0825 se lanzó el primer B-25 (piloto teniente coronel Doolittle). Segundo aparato lanzado 7 minutos después. Los lanzamientos se discutieron previamente. El último bombardero se lanza a las 0920, tras lo cual el HORNET invierte el rumbo hacia 090° T y se une a la formación. A las 1100 se recibe la noticia de que el contacto con avión enemigo ha sido realizado por el Japonés a las 0830 (tiempo-10) en nuestra posición aproximada en ese momento. A las 1107 el NASHVILLE se une (a la formación). Aparatos del HORNET se preparaban para su lanza-

(17) 350° verdaderos.

(18) Se trataba del *Nitto Maru*, sampán de pesca reconvertido. Formaba parte de la 5.^a Flota de la Armada Imperial y del sistema de alerta temprana de protección del territorio metropolitano japonés. Consiguió radiar la posición de la fuerza atacante, aunque la reacción defensiva no fue coordinada a tiempo.

Fue objeto de una desastrosa muestra de puntería por parte de los bombarderos en picado Douglas *Dauntless* SBD y de los cazas F4F *Wildcats* que intervinieron, por no decir de la artillería principal del *Nashville*, la cual, tras 29 minutos y alrededor de 900 cañonazos, logró echar a pique la frágil embarcación enemiga. Por supuesto, el vicealmirante Halsey solicitó explicaciones, entre otros, al propio comandante del *Nashville*, capitán de navío Craven por tan galopante miopía.

(19) Comandante de la Task Force 16 vicealmirante W. F Halsey.

miento. A las 1115 se lanza el 8 VF (20). A las 1410 se avista una pequeña embarcación enemiga a 15,000 yardas por la amura de babor. El NASHVILLE procede y destruye ese barco. A las 1425 un VSB (21) del ENTERPRISE se estrella fuera de su cubierta cuando las operaciones de vuelo se estaban llevando a cabo. El NASHVILLE recoge al personal del avión. A las 1445 se anuncia lluvia sobre Japón a través de una retransmisión en japonés e inglés. No se avistó en ningún momento avión enemigo alguno (22). Los puestos de combate se mantuvieron durante todo el día (23).

- (m) Lo que quedaba de viaje de regreso se realizó sin incidentes (24) excepto por la pérdida de un VSB —ambos tripulantes fueron avistados al hundirse— uno con el avión y otro inconsciente al lado de este (25). Se entra en Pearl Harbor a la mañana del 25 de abril.

2. El oficial al mando desea declarar que la moral de la tripulación estuvo excepcionalmente alta. Todos los oficiales y hombres cumplieron con su deber de forma completamente satisfactoria. Ninguna persona resaltó o fue digna de mención especial, y no hay razón para la censura. La moral estaba un poco baja después de que el peligro de un ataque aéreo hubiera disminuido; una mayoría de los oficiales y hombres se sentía completamente sorprendida porque no se contemplara más acción contra las bases enemigas, y obviamente se sentían defraudados. Se considera que los ataques han de realizarse tan frecuentemente como sea posible mediante misiones de incursión para mantener la moral y las «gananas de acción» en un alto nivel.

3. El empleo de submarinos en conjunción con un ataque sería muy valioso (26). Podrían cubrir la retirada de la fuerza atacante y eliminar las embarcaciones

(20) Escuadrón de cazas 8, compuesto por U S Navy *Grumman F-4 Wildcat*.

(21) Bombardero explorador que cayó en esta acción al ser alcanzado por metralla. Otro aparato resultó dañado conforme al Diario de Guerra del USS *Enterprise*.

(22) Tomando como apoyo el Diario de Guerra del USS *Enterprise*, se detectó un contacto con un avión que acabó siendo amigo.

(23) Fin de la página 4 del parte.

(24) Se produjeron varios accidentes de diversa entidad en las cubiertas de vuelo por mar gruesa el día 19.

(25) *April 21, 1942 2310 (CGT) 1110 (LWT) HORNET plane landed in sea bearing 267 and about 10,000 yards from ENTERPRISE; plane sank, personnel not recovered.* Diario de Guerra del USS *Enterprise*.

(26) Los submarinos *Trout* y *Thresher*, en vanguardia, vigilaban las aguas al este de Honshu antes de la llegada de la Fuerza Expedicionaria, realizando varios ataques. Así el *Trout* torpedeó sin éxito dos pequeños cargueros el 9 de abril. Mismo resultado obtuvo al día siguiente al lanzar sus torpedos contra otra embarcación, hasta que el día 11 logró alcanzar un mercante de dimensiones nada desdeñables, pero sin llegar a hundirlo.

Por su lado, el *Thresher*, que patrullaba la zona de Inubo Saki durante el despegue de los *B-25*, también erró al tratar de hundir un mercante de 10.000 toneladas el día 10, aunque consiguió



Un B-25 despegando por última vez desde la cubierta del USS *Hornet* (fuente Navsource). Como detalle y curiosidad, se puede apreciar en la fotografía como los miembros de las Fuerzas Armadas (cuadrante derecho) aún portaban el casco Brodie o «Doughboy» (M-1917) de la Primera Guerra Mundial, antes de que se impusiera, prontamente, el US M-1, creado el mismo año 1941.

de patrulla en seguimiento de la fuerza atacante, permitiendo a esta alcanzar un punto de lanzamiento más favorable sin ser descubiertos.

M. A. MITSCHER.»

Así termina el parte firmado por el vicealmirante Mitscher, compuesto de cinco páginas mecanografiadas y dividido en tres epígrafes diferenciados en los que, al igual que en la mayoría de los documentos oficiales de la Marina de los Estados Unidos durante este periodo —y que pueden ser consultados con total tranquilidad gracias a la Ley de Libertad de Información—, la brevedad y la concisión son sus notas predominantes. Como bien han podido apre-

una presa en Yokohama de 5.000 toneladas. Entonces, se vio en la obligación de huir al ser descubierto por un cazasubmarinos, y es que su dotación casi no lo cuenta.

Ambos submarinos reportaron lo sorprendente que les resultaba que no hubiera respuesta naval contra la Task Force 16.

ciar los lectores, la relación del propio parte en sí detalla de forma específica los hechos más destacados de la operación sin entrar en profundidad.

El escrito en sí no guarda, en ciertos momentos, mucha coherencia cronológica, saltando de un día a otro en cuanto a los hechos que se describen en sus líneas. En algunos momentos resulta un tanto mareante para el lector, sensación que igual comparten conmigo algunos de los que hayan llegado a este punto.

Se podría comentar también la ausencia de información explícita acerca del éxito en sí de la incursión, como bien podrían haber sido las retransmisiones y las comunicaciones enemigas o de los aparatos desplegados tras el lanzamiento. Incluso se aprecian carencias sobre las mejoras que podrían aplicarse a una operación de este tipo, ya que el parte no va más allá del interés por la participación de unidades submarinas para abrir y cerrar el paso de la Fuerza expedicionaria. Datos «olvidados» que, sin duda, serían recogidos en otros tantos informes de inteligencia de la Marina y del Ejército por parte de los diferentes responsables de sus áreas. Informes que aún no han podido caer en mis manos.



BIBLIOGRAFÍA

Para la realización de este artículo me he servido de las siguientes fuentes:

AA. VV.: *America in WWII*. November-December 2010. Number four, volume six (USA).

CLAYTON K. S. Chun.: *The Doolittle Raid 1942, America's first strike back at Japan*. Ilustrado por Howard Gerrard. Osprey Publishing, USA, 2006.

<http://www.destroyerhistory.org/>

<http://www.navsource.org/>

<http://wwiarchives.net/servlet.jsessionid=D374741EBA7DC64B95E3BB32A17E90F2>

Si desean contactar con el autor de este artículo, pueden hacerlo a través de su blog *El Navegante del Mar de Papel*, <http://navegantedelmardepapel.blogspot.com/>

OPERACIÓN ATRINA: LA ARMADA SOVIÉTICA A LA OFENSIVA

Luis V. PÉREZ GIL
Doctor en Derecho



AJO la planificación del almirante N. Chernavin (comandante en jefe de la Armada, 1985-1992) (1) en marzo de 1987, las fuerzas submarinas de la Unión Soviética llevaron a cabo una operación extraordinariamente planificada y ejecutada que sembró el pánico entre las autoridades navales y políticas de los Estados Unidos y Gran Bretaña (2).

Los años ochenta del siglo pasado se conocen en el contexto del enfrentamiento geopolítico de las superpotencias como la Segunda Guerra Fría (3). La paridad nuclear alcanzada por la Unión Soviética en este periodo tuvo como respuesta una rápida expansión de las fuerzas navales y aéreas occidentales dentro de la estrategia de la OTAN de respuesta flexible en caso de ataque masivo. Sin embargo, el acceso al poder de Gorbachov en marzo de 1985 abrió una nueva etapa de distensión en las relaciones entre bloques, que se plasmaron en

(1) Existe una breve referencia biográfica del almirante Chernavin en la obra clásica de POLMAR, N.: *The Naval Institute Guide to the Soviet Navy*. US Naval Institute (5.^a edición). Annapolis, 1991, p. 13. Algo más extensa en <http://dlib.eastview.com/browse/doc/9675383>, entrada el 5 de agosto de 2011.

(2) Hay que destacar la casi ausencia de referencias occidentales sobre el tema. Para la elaboración de este artículo nos hemos basado en dos fuentes principales: un breve artículo del almirante CHERNAVIN, V. N.: «*Operation Atrina: History Lessons, Military Thought*», abril de 2006, pp. 174-176; y el vídeo de la televisión rusa Voennoe Delo: *Operation Atrina*, disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=vb2DqLBVWIA>, entrada el 5 de agosto de 2011.

(3) Así, por ejemplo, KISSINGER, H.: *Diplomacia*. Ediciones B-Grupo Zeta. Barcelona, 1996 (trad. de *Diplomacy*. Simon and Schuster. Nueva York, 1994), pp. 819-863; y ZUBOK, A.: *Un imperio fallido. La Unión Soviética durante la Guerra Fría*. Crítica. Barcelona, 2008 (trad. de *A failed Empire. The Soviet Union in the Cold War from Stalin to Gorbachev*. The University of North Carolina Press. 2007), pp. 399-455.

nuevas conversaciones para el control de las armas estratégicas. La Administración Reagan se negó a incluir en estas negociaciones a las fuerzas navales y, de hecho, la expansión de la Armada americana se hallaba en su apogeo. En consecuencia, la actividad naval se incrementó rápidamente y grupos de combate de portaaviones y submarinos nucleares americanos patrullaban constantemente a las puertas de las zonas de influencia de la Unión Soviética, tanto en el mar Blanco como en los accesos a las bases navales del Pacífico norte, donde se concentraban los submarinos estratégicos soviéticos (4). El control permanente de los movimientos de la Flota soviética llevó a los estrategas navales occidentales a considerar que todas las rutas de navegación eran conocidas y podían ser vigiladas. Desde el otro lado, la búsqueda de salidas inexploradas a mar abierto se convirtió en la misión más importante del mando de las fuerzas submarinas soviéticas.

En este contexto, y después de casi dos años de planificación en el más absoluto de los secretos, el 1 de marzo de 1987 zarparon de la base naval de Zapadnaya Litza cinco submarinos de ataque (*SSN*) de la clase *671RTM*, pertenecientes a la 33.^a División de Submarinos, con la misión de alcanzar el hemisferio occidental y ejecutar sus patrullas de combate bajo la premisa de la más absoluta indetectabilidad (5). Para ello, los responsables de las fuerzas submarinas de la Flota del Norte escogieron la mejor división de submarinos de la Flota, equipada con las naves más modernas, los oficiales más experimentados y las tripulaciones mejor entrenadas. Los cinco *SSN 671RTM* (6), bajo el mando del capitán de primer rango Anatoly Schevtchenko, zarparon sucesivamente de su base naval en la península de Kola, doblaron la península de Escandinavia y siguieron la ruta previsible hasta el estrecho de Dinamarca. Pero, una vez allí, desaparecieron de las pantallas de los sistemas de seguimiento de la OTAN. Hasta esa fecha, los medios de vigilancia espaciales, aéreos y navales de la Alianza habían permitido la detección, seguimiento y

(4) Durante los meses de abril y mayo de 1983 la Flota del Pacífico de los Estados Unidos realizó unos ejercicios a gran escala con la finalidad de detectar posibles brechas en la vigilancia oceánica y en los sistemas de detección soviéticos; al mismo tiempo se ejecutaron simulacros de asalto a submarinos estratégicos con misiles nucleares a bordo.

(5) Los antecedentes de la Operación ATRINA se encuentran en la Operación APORT desarrollada entre el 29 de mayo y el 1 de julio de 1985, durante la cual cuatro *SSN* de la Flota del Norte siguieron exitosamente en diferentes momentos a varios *SSBN* americanos a lo largo de las costas canadienses sin ser detectados. En concreto, el *K-324* tuvo tres contactos con *SSBN* y *SSN*, manteniendo el seguimiento durante 28 horas seguidas, y el *K-147* siguió la estela de un *SSBN* durante cinco días empleando sus sonares pasivos.

(6) Los submarinos que participaron en el operativo fueron los *K-299*, *K-244*, *K-298*, *K-255* y *K-524*, todos ellos asignados a la Flota del Norte, 33.^a División de Submarinos, y entraron en servicio entre 1977 y 1985. La cronología operativa de estos submarinos puede consultarse en http://russian-ships.info/eng/submarines/project_671rtm.htm, entrada el 5 de agosto de 2011.



Submarino clase 671RTM.

rastreo de los submarinos soviéticos desde sus propias bases navales a las zonas de patrulla e, incluso, se habían demostrado capaces de detectar, identificar y posteriormente rescatar un submarino soviético hundido en el océano Pacífico en marzo de 1968 (7).

La Armada soviética había planificado la Operación ATRINA desde 1985 con la finalidad de superar las barreras antisubmarinas de la OTAN y demostrar la capacidad de sus fuerzas submarinas realizando un despliegue de una fuerza de combate en las mismas costas de Norteamérica, y todo ello sin ser detectados. El reto al que se iban a enfrentar las fuerzas submarinas y antisubmarinas de los Estados Unidos era inesperado y pondría al límite las capacidades de despliegue en tiempo de paz. Traspasada la barrera de detección tendida a lo largo del estrecho de Dinamarca, los cinco SSN rompieron la formación y se dirigieron a sus respectivas zonas de patrulla en el océano Atlántico y el Caribe, donde permanecerían rastreando y monitorizando a las fuerzas submarinas y antisubmarinas de la OTAN sin ser detectados. Para ello

(7) El denominado *Proyecto Azorian*; véase al respecto la nota publicada en la REVISTA GENERAL DE MARINA, t. 260, junio de 2011, pp. 939-941.

contaron con la colaboración de barcos de apoyo e inteligencia y aviones de reconocimiento de largo alcance *Tu-142*, que operaron desde bases aéreas en la península de Kola, Rusia central y Cuba. Los mandos navales aliados movilizaron todos los medios antisubmarinos disponibles, incluidos tres grupos de portaaviones y tres barcos de investigación hidroacústica (se ha señalado una tasa de empleo del 90 al 95 por 100 de la fuerza disponible), y seis *SSN* americanos se dirigieron a la zona con la finalidad de detectar y expulsar a los submarinos soviéticos. Durante ocho días los *SSN* soviéticos permanecieron indetectados, temiendo los mandos navales aliados, en medio de una dramática situación de carencia de información, la presencia de al menos un *SSBN* entre las fuerzas de combate soviéticas (8). Es preciso señalar que el mando de la Flota había autorizado a los comandantes de los submarinos el empleo de dispositivos de señales falsas y señuelos para enmascarar sus acciones, que fueron suministrados ex profeso con la finalidad de confundir aún más a los medios antisubmarinos aliados.

Los *SSN* soviéticos regresaron a puerto en el mes de mayo después de realizar una de las operaciones de despliegue mejor preparadas y ejecutadas de la Guerra Fría (9) y que puso de manifiesto las nuevas capacidades de combate de las fuerzas submarinas soviéticas con la introducción de los nuevos diseños de la clase *671RTM* y, seguidamente, de los *945 Barrakuda* y *971 Schuka-B*, con los que consiguieron igualar, e incluso superar con la serie *971A*, durante un breve periodo de tiempo a sus homólogos occidentales (10).



(8) Idea que mantenían POLMAR, N., y MOORE K. J., en *Cold War Submarines. The design and construction of US and Soviet Submarines*. Brassey's. Washington DC, 2004, pp. 171-172.

(9) Los comandantes de los submarinos fueron condecorados con Orden de la Bandera Roja, y los oficiales y marinos que participaron en el operativo recibieron premios y distinciones oficiales.

(10) POLMAR y MOORE: *Cold War Submarines. The design and construction of US and Soviet Submarines*, op. cit., pp. 281-291.

LA GRAN VICTORIA NAVAL ESPAÑOLA DE 1582 FRENTE A LA ISLA DE SAN MIGUEL EN LAS AZORES

Ernesto IGLESIAS ALMEIDA
Cronista oficial de la ciudad de Tui



N este artículo quisiera reproducir lo que vivió y posteriormente describió un testigo visual de la famosa batalla naval frente a la isla de San Miguel en las islas Azores, en que las fuerzas españolas estuvieron al mando de don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz.

El testigo de excepción en cuestión era un clérigo, don Gaspar Fructuoso, quien fuera vicario de la iglesia matriz de la villa de Ribeira Grande, en la propia isla de San Miguel, nacido en 1522 en la villa de Ponta Delgada de la misma isla y que había hecho sus estudios en Salamanca.

Es muy reconocida su probada instrucción, curiosidad y letras. En su obra *Saudades da terra* (1) hace una amplísima y detallada relación de todo lo acontecido en aquella batalla por la cual Felipe II conquistó los últimos reductos rebeldes para el total dominio del reino de Portugal.

En este interesante relato, aquí muy extractado, se citan numerosos nombres de personajes y navíos, así como los pormenores en cuanto al sistema organizativo de la batalla. También aparecen detalles anecdóticos que nos hablan de las costumbres y usos en este tipo de batallas, lo que sin duda constituye un documento de gran valor histórico.

(1) FRUCTUOSO, Gaspar: *Saudades da Terra*. Libro 4.º, cap. 7. Reproducido en *Arquivo dos Açores*, vol. II, pp. 389-457. Universidade dos Açores. Ponta Delgada 1986.

Antecedentes históricos



Tras la muerte en Alcazarquivir del rey portugués don Sebastián, sin descendencia, mientras guerreaba contra los musulmanes por la conquista de aquellas plazas del norte de África, en las que con él también pereció lo más destacado de la nobleza portuguesa, quedó vacante el reino de Portugal.

Ante tal circunstancia, fueron varios los pretendientes al trono que compitieron con Felipe II, que era el más firme candidato por ser hijo de Isabel de Portugal, la hermana mayor del desaparecido rey, y de Carlos V. Antes de su anexión, Felipe II había adquirido el compromiso de respetar todos los organismos políticos y administrativos de aquel reino independiente. Su principal oponente era el llamado don Antonio, prior de Crato, hijo ilegítimo del infante don Luis, a quien habían

aclamado como rey muchos portugueses, pero que no había podido reunir un ejército suficiente.

El imperio portugués se había desgastado en recursos humanos, estimándose en un millón de personas su población, y su comercio con Oriente también estaba en declive por la falta de oro y plata. Era una sociedad en decadencia y su burguesía estaba empobrecida como consecuencia de la crisis. El prior de Crato fue derrotado y herido en la batalla del puente de Alcántara por el duque de Alba, quien había sido el encargado por Felipe II para la conquista de Portugal, empresa que realizó en cuatro meses. Para reunir nuevas fuerzas, el prior intentó regresar a Lisboa, encontrando las puertas de la ciudad cerradas, y sin ayuda fue escapando por los montes hasta que logró, en la playa de Setúbal, embarcar en un navío inglés que lo llevó a aquel país, pasando luego a Flandes y Francia. En este último país logro contactar con la

reina madre, Catalina de Médicis, también candidata al trono de Portugal aunque en menor medida, la cual le prestó ayuda mediante una poderosa flota, con la que llegó al último reducto que le quedaba en una de las islas Azores, la llamada Terceira.

Los prolegómenos de la batalla naval de las Azores

Para reforzar el poder real en las islas Azores, Felipe II escogió como gobernador y capitán general mayor a Ambrosio de Aguiar Coutinho, hijo de Pedro Affonso de Aguiar, proveedor de los almacenes en el reino de Portugal; el cual partió para las Azores el 20 de abril de 1581. Al ser rechazado en la isla Terceira se refugió en la isla de San Miguel.

En el verano del mismo 1581, llegó una armada compuesta de siete navíos gruesos, de la que era general don Pedro de Valdez. Al mismo tiempo llegaban también para esperar a los navíos de Oriente —Guinea, Mina y otras partes— con una ayuda de 1.000 hombres. Su plan era esperar el momento adecuado para unirse con don Lope de Figueroa, que vendría de la isla Terceira, pensando que sería necesaria poca gente y buena para que se rindiesen los sublevados de la isla.

Los referidos siete navíos de Pedro Valdez, que traían un valeroso grupo de soldados, llamados viejos, muy esforzados, tal como habían demostrado, se trasladaron a la isla Terceira para que con el gobernador Ambrosio de Aguiar redujesen la isla en nombre de Felipe II. La resistencia fue mayor de lo que esperaban y en el intento de la conquista murieron muchos hidalgos castellanos, entre lo cuales se encontraba don Luis de Bazán, sobrino del marqués de Santa Cruz, y un sobrino del duque de Alba. En esta batalla se habían empleado 22 naos, entre ellas dos grandes, y galeones. Ante los contratiempos que había tenido Pedro Valdez cayó en desgracia y se retiró a su casa de Asturias.

El marqués de Santa Cruz, enterado de la muerte de su sobrino en esta empresa de las Azores, trató de vengarla y pidió licencia a Felipe II para armar una flota para la definitiva conquista de los rebeldes, en particular de los de la isla Terceira. Para ello fue nombrado por el rey general mayor de Mar y Tierra, tratando de juntar una armada para tal efecto.

Con tal motivo se trasladó a El Puerto de Santa María donde secuestró cuantas naves y navíos allí se encontraban. Se trataba de naves gruesas aragonesas, tomando por cabeza a Francisco Moreno y a Francisco de Benavides, los que entrado el mes de mayo zarparían rumbo a la isla de San Miguel.

La misma operación que había hecho el marqués de Santa Cruz en El Puerto de Santa María la realizó en Lisboa con los galeones allí surtos en aquel momento. En enero de 1582 comenzó a ordenar la armada, tomando tropas del Tercio de Flandes y de La Liga, unos 10.000 hombres, logrando reunir 40 naos y nombrando maestre de campo a don Lope de Figueroa.



En el mes de abril de 1582, con anterioridad a la formación de la escuadra que preparaba el marqués de Santa Cruz, Felipe II había enviado una armada ligera de cinco naos, compuesta por el galeón *San Cristóbal*, al mando del capitán Cosme Nobo; la nao almiranta llamada *Bon Jesús*, de Vila do Conde, al mando del capitán Sebastián Gonçalves de Alvellos; la carabela *Victoria* con el capitán Manuel Simões; la carabela *Espírito Santo* con el capitán Pero Mexia; la carabela *San João*, fletada, pues no era del rey, a João Rodrigues Cordeiro, y la carabela *Mexiriqueira* de Manuel Jacomé Siguela. Tal armada había salido de Lisboa para esperar a las naos invernadas de la India. Escapando de algún enemigo se habían recogido en la isla de San Miguel, donde fueron recibidas por el gobernador Ambrosio de Aguiar. Después de estar ancladas en Ponta Delgada vieron que en el mismo puerto se hallaban surtas dos naos inglesas, las cuales fueron confiscadas, poniendo al mando de una de ellas al capitán Manuel Cordeiro de San Payo, juez del mar, y de la otra a Ruy Vaz de Medeiros, capitán de infantería.

El 23 de mayo se divisaron cerca de la isla nueve naos que formaban parte de una flota que estaba en apoyo del pretendiente al trono portugués, don Antonio, el prior de Crato. Venía como general el francés *monsieur* de Landoi, teniendo como capitán a su sobrino, *monsieur* de Lacre. Sin dar batalla para la conquista de la isla de San Miguel, viendo que no tenían fuerza suficiente, desistieron del intento retirándose a la isla Terceira, reservando el ataque para otra mejor ocasión y con mayores fuerzas.

Entretanto llegaron a la isla cuatro naos armadas de Guipúzcoa, mandadas por Pedro Peixoto, con cuatro compañías de soldados españoles al mando del cabo don Lorenzo Cenaguera, que Felipe II mandaba para defender en tierra. Al final se acordó que uno defendiese el mar y el otro la tierra, quedando Pedro Peixoto en la armada y don Lorenzo en la fortaleza, bajo las órdenes del general gobernador Ambrosio de Aguiar Coutinho, que en pocos días, el 5 de julio, fallecería de una enfermedad. A su muerte quedó como gobernador el capitán Alexandre y, finalmente, se determinó fuese nombrado Martín Affonso de Melo hasta que llegase don Ruy Gonçalves de Cámara, conde de Vila Franca do Campo.

El 15 de julio de ese mismo año de 1582 llegó a San Miguel el prior de Crato con una gruesa armada compuesta de 60 navíos, entre grandes y pequeños, con 8.000 soldados bien armados y por general en jefe el capitán Philippe Strosse, hijo de Pedro Strosse, que fuera general de campo del rey de Francia. Viendo Pedro Peixoto la imposibilidad de hacer frente a aquella importante armada, mandó hundir sus naves para que el enemigo no pudiese aprovecharse de ellas, quedando solamente las cuatro vascas, que finalmente fueron apresadas por el enemigo.

Las tropas españolas se refugiaron en las fortalezas de la isla, quedando don Lorenzo como capitán de una compañía de castellanos en la punta de Santa Clara y don Juan del Castillo junto a la ermita de Corpo Santo (San Telmo) con los del pueblo, unos 1.500 hombres.

El prior de Crato hizo llegar a la isla una lancha con un embajador con bandera blanca que llevaba una carta para Pedro Peixoto, la que no pudo entregar en mano. El contenido de la misma era de rendición incondicional; de lo contrario, serían conquistados.

Finalmente el prior de Crato desembarcó 3.000 soldados, y don Lorenzo Cenaguera se retiró con sus tropas a los altos de la isla, mientras otros escaparon en un barco a Lisboa para poner en aviso a Felipe II.

Las tropas francesas de don Antonio saquearon los alrededores e instaron a don Juan del Castillo, capitán de la fortaleza que se encontraba con el gobernador Martín Affonso de Melo y el obispo don Pedro del Castilla, a la rendición. Los sitiados le contestaron que la fortaleza era del rey de España.

Enterado el prior de Crato de la inminente llegada de la armada del marqués de Santa Cruz, reembarcó sus tropas.

La decisiva batalla naval de las Azores

Nuestro testigo de excepción, Gaspar Fructuoso, nos relata aquí con todo lujo de detalles en qué consistió esta gran batalla y la refriega principal que permitió el dominio total de Felipe II sobre el territorio insular de Portugal.

La Armada del marqués de Santa Cruz traía como maestre de campo y general a don Lope de Figueroa, victorioso en Lepanto, Granada, Navarra, Túnez y Flandes. Venía acompañado de 1.300 soldados viejos del fuerte Tercio de la Liga, junto con don Pedro de Toledo, marqués de Villafranca; don Pedro de Bobadilla, por maestre de campo de la armada con 2.000 soldados manchegos y toledanos; don Cristóbal de Eraso, por general de la Armada de las Indias; el marqués de Tábor, don Pedro de Tharses, con otros muchos caballeros, y 500 tudescos situados en tres urcas flamencas. En total se habían juntado unos 4.500 infantes, además de los llamados entretenidos: aventureros hidalgos o caballeros andaluces, manchegos, castellanos, gallegos y portugueses.

Con toda esta gente había salido el marqués de Santa Cruz del estuario de Lisboa el 10 de julio de 1582. La armada estaba compuesta por 28 naos, tres de ellas habían partido al día siguiente con cinco pataches pequeños. La flota salió sin esperar a las 19 naos, dos galeones, 12 galeazas y dos pataches que estaban aparejados en Andalucía. Al cabo de tres días, a la altura del cabo de San Vicente, por causa del mal tiempo, una nave aragonesa en la que iban tres compañías viejas de Flandes, las medicinas, con sus oficiales del hospital y cirujanos, tuvo que dar vuelta alegando que hacían agua. Con la mejoría del tiempo y al cabo de tres días la escuadra tuvo a la vista la isla de San Miguel,



La batalla naval de las Terceras. Sala de las batallas del Monasterio de El Escorial. Patrimonio Nacional.

el 21 del mismo mes de julio. A su llegada se le comunica al gobernador Ambrosio de Aguiar que en la armada llegan embarcados 5.000 soldados, incluido el tercio de don Lope de Figueroa con los 1.800 de Flandes, además de los 200 hidalgos y personas particulares. A la otra armada, procedente de Cádiz, se la esperaba en horas con otro tanto número, calidades y otros 5.000 infantes, incluidas cinco banderas del tercio viejo de Flandes. Asimismo se le pedían noticias de la armada francesa y se le informaba que, sin esperar a la flota de Andalucía, iba a combatirla. Igualmente que le dijese a Pedro Peixoto que difundiese una orden para seguir con la armada.

Las tres naves que habían salido un día después de Lisboa llegaron el día siguiente a la isla, una de ellas carga-

da con caballos. Nada se sabía de la armada francesa, aunque días después ya se habían divisado varias naves hacia la parte de la ciudad de Ponta Delgada, donde se podían contar más de 60 naos entre grandes y pequeñas.

Ante esta situación, el marqués de Santa Cruz dijo a sus capitanes: «Bien vemos la enemiga armada con gran cantidad de velas más que la nuestra, mas no tan buena y con tanta honrada gente y con la ayuda de Dios, si el viento me es favorable, le daré batalla y si no cuando o sea el enemigo lo aguardaré y pelearé con él hasta desbaratarlo». Decidiéndose dar batalla, se disparó una pieza de artillería por señal de la misma y mandó tremolar el estandarte de guerra.

El orden de batalla fue el siguiente: colocó dos galeones flanqueando al *San Martín*, que era la nao capitana; a la derecha el *San Mateo*, al mando de don Lope como mariscal de campo general; a la izquierda, otra nao, al mando de don Francisco de Bobadilla, con cuatro naos de socorro. Las 10 naos guipuzcoanas con las demás iban al mando del capitán Miguel de Oquendo y Villavi-



Galeón español del siglo XVI. Buque insignia de don Álvaro de Bazán. Monasterio de El Escorial. Patrimonio Nacional.

ciosa, quedando descolgada la de don Cristóbal de Eraso por problemas en las velas. Estuvieron aguardando la hora de la batalla y el marqués de Santa Cruz dio la siguiente orden para los navíos: en el galeón San Martín, que era la nao capitana, en el castillo alto de popa estuviesen 20 hidalgos y arcabuceros con 20 mosqueteros; en la parte baja de la misma, los hidalgos portugueses, además de don Diego de Castro, que estaba en la parte alta con 20 arcabuceros y seis mosqueteros; debajo de la parte alta que estuviesen de socorro don Antonio de Pessoa, don Luis Osorio, don Gonzalo Ronquillo, el coronel Mendinara, el capitán Quesada y otros cuatro arcabuceros. En la plaza del galeón 40 arcabuceros por banda a cargo del capitán Gamboa. Junto a la cámara de popa, que estuviesen en el cuerpo de guardia 40 soldados, los hombres más particulares que habían sido oficiales, a cargo del capitán Agostinho de Ferreira. Para acudir a las partes donde hubiese más necesidad, en el castillo de proa, Juan Baptista Sansón, hidalgo milanés, con los sargentos de los capitanes Agostinho de Ferreira y Gamboa, con 15 arcabuceros y 10 mosqueteros. En la gavia mayor, el alférez don Francisco Scello, con ocho mosqueteros y otros seis el trinquete. En la cubierta baja, donde está la artillería gruesa, los capitanes don Cristovan da Cunha Escobedo, don Juan de Alier y los alféreces Fausto y Espinel; en cada pieza un artillero con seis ayudantes. En la artillería de cubierta alta, Marcelo Gariciolo y el servicio, como la de abajo. En la guarda de la pólvora, el capitán Grimaldo con cuatro marineros. Además mandaba estar por popa del galeón una falúa y cuatro pataches para dar recados, órdenes y otros servicios. Hecho esto, se ordenó, con mucho estruendo de pífanos y tambores, izar banderas y estandartes amarillos, azules y blancos y embestir al enemigo, el cual hacía lo mismo, con sus banderas amarillas, anaranjadas y negras, con sus navíos a la retaguardia.

A causa de la calma del viento no se pudo combatir ese día, retirándose a la mar y sin tener contacto con tierra. Durante la noche envía una carta a la fortaleza comunicando el número de barcos y tropa de la armada del prior de Crato y la posibilidad de arrimar la flota a la fortaleza. Por este correo se le puso al tanto de las correrías que habían hecho los enemigos en la isla y su prisa en abandonarla.

Al día siguiente, el lunes 23 de julio, trataron de entablar batalla, teniendo a favor del enemigo el viento y el sol, que ya había dejado 10 naos a lo largo de la costa, ya que por calmar el viento se desviaron de la misma.

El martes, día 24, la armada enemiga, con viento a favor, hizo un nuevo intento, pero, ante los elementos adversos, el marqués de Santa Cruz salió de nuevo a la mar. Durante la noche, aprovechando el viento a favor, la armada francesa trató de apartar seis naos españolas con el fin de debilitar la armada y con más facilidad dar batalla antes de que llegasen los refuerzos de Andalucía.

Previo la batalla, el prior de Crato se trasladó en una fragata con el estandarte real en popa a la isla Terceira buscando algún refuerzo más para la flota francesa.

Amaneciendo la víspera de Santiago Apóstol, la capitana francesa con siete galeones trató de embestir al *San Miguel* y al *San Mateo*; ante la fuerte respuesta de la artillería de nuestra capitana y la de otros galeones que vinieron en su ayuda, los franceses iniciaron la retirada, separándose ambas armadas a la caída de la tarde.

Amaneciendo el día de Santiago, con poco viento, se presentó de nuevo la armada francesa. En este trance solamente se pudieron lucir las ricas armas doradas, penachos, hermosas banderas y estandartes con sus trompetas y tambores sonando, logrando con ello espantar a los franceses. De esa manera el marqués de Santa Cruz trataba de ganar tiempo para que llegase la armada de Andalucía ante la gran superioridad de la enemiga, ya que contaba en total con sus 25 naos.

En la mañana del 26 de julio, día de Santa Ana, volvió la armada francesa a la búsqueda de la española con buen orden y viento a su favor, fundándose en guarnecer sus más fuertes galeones, unos 10 o 12. Seis o siete de estos acometieron al *San Martín* y al *San Mateo*, incluso con naves de refresco, con el fin de rendirlos.

El marqués de Santa Cruz hizo juntar las naos, pero el *San Mateo* quedó atrás. El maestre de campo don Lope de Figueroa, de quien dependía la mayor parte de la batalla, determinó darla al enemigo con la misma organización de los días anteriores. Luego arengó a sus tropas recordándoles lo que eran los franceses, los mismos que habían derrotado en Flandes en numerosas batallas, habían prendido a sus capitanes, a los mejores caballeros de ellos, y que habían visto en un día cortar 5.000 cabezas y otros 3.000; de los banquetes que se habían dado con las victorias por todos aquellos países y lugares de Italia, disfrutando de las putas de Florencia o de Milán y de las ramerías de Apulia y de Calabria. Finalmente los encomendó a Dios y les recordó la gran victoria de Lepanto de don Juan de Austria contra el turco, que también era superior en velas y gentes. Ya era tiempo de armas y los soldados prometieron hacer todo lo posible, con la ayuda de Dios, del apóstol Santiago y de la bienaventurada Santa Ana, de hacer *piñatas* y *panellas* de los franceses.

Así, los franceses comenzaron a embestir los dos galeones, la capitana y almiranta. Al mismo tiempo fueron sobre el *San Martín* otras dos naos francesas con ráfagas de artillería y arcabucería, hundiéndose una de ellas ante la respuesta de los españoles y retirándose las otras en el intento.

Peleaban al mismo tiempo la capitana francesa con el *San Mateo*, defendiéndose valerosamente y respondiéndole con muchos tiros de artillería al enemigo.

Viendo el marqués de Santa Cruz que tenía a la armada francesa por la popa y el aprieto en que se hallaba el *San Mateo*, hizo virar a su capitana en vuelta a los enemigos, lo mismo se hizo con las otras naos. De esa manera lograron embestir a la almiranta francesa que peleaba con el *San Mateo*. Después llegó la nao de Miguel de Venecia, sobrepasando por delante. La *San*



Mateo tenía en popa una de Vila Vizosa, en la que había muerto el capitán. La nao de Oquendo, que tenía por proa, había apostado mucha gente en ella y comenzaron a asaltar a la capitana francesa tomándole cuatro piezas y las banderas.

Estando ya entablada la batalla entre las otras naos, fueron los franceses a socorrer a su capitana, metiendo dentro de ella más de 300 hombres frescos, separándose de la *San Mateo* y de la nave de Miguel de Venecia.

En este momento ya el marqués de Santa Cruz había dado vuelta sobre los contrarios con mucha artillería y, proa a proa con la capitana francesa, se embistieron por espacio de una hora que tardó en rendirse. En el momento se degollaron más de 300 franceses, y caballeros e hidalgos que estaban en los castillos. Igualmente hicieron los capitanes Agustín de Ferrer y Gamboa y sus alféreces.

El marqués de Santa Cruz, como general en jefe, estaba en el castillo animando a su gente y haciendo cargas de artillería a los enemigos. La artillería de las cubiertas alta y baja era muy efectiva. La batalla en las otras naos se proseguía dando y recibiendo muchas cargas.

Asimismo pelearon muy bien las naos de don Miguel de Córdoba, Cristóbal de Paz, Pedro de San Esteban, Diego Colona, don Juan de Vivero, Casio de Aser, Diego de Salazar y Juan de Bolaños, teniente general de artillería. La batalla duró cuatro horas, al fin de las cuales las naos francesas se dieron a la fuga, muy maltrechas.

El prior de Crato se había marchado la noche anterior en busca de refuerzos a la isla Terceira.

En la batalla se habían hundido algunas naos francesas y otras habían quedado desamparadas, habiendo sido degollada dentro toda la gente. Otros pudieron escapar en los navíos que se daban a la fuga. El marqués de Santa Cruz mandó que se quemasen y hundiesen las que pudiesen. Se cobró la carabela que tenían los enemigos con los caballos. En la capitana francesa se degollaron 400 hombres, más los que habían entrado de socorro, lo que en total ascendía a 700. En la almiranta se sabe que habían muerto más de 200 hombres. En una nao que se fue al fondo se ahogaron 300 soldados, salvándose solamente el capitán. En las demás naos se degollaron muchos hombres, especialmente en una que habían rendido dos naves de Guipúzcoa, por lo que

habían muerto algunos vascongados, con lo que decidieron acabar con todos.

De los enemigos habrían muerto en la batalla 1.200 hombres, sin contar los heridos, que fueron muchos. Las naves francesas que escaparon dejaron abandonada a mucha gente.

Algunos portugueses pelearon valerosamente en la batalla, como fue Diogo Vaz Rodo de la isla Terceira en el *San Mateo*, que fuera antes capitán de una nao; Fernando de Villalobos, y un hidalgo llamado Federico Carneiro, licenciado en artes y teólogo.

Felipe Strosse, herido, fue hecho prisionero y con otros más fue llevado al *San Martín*, donde murió. El conde de Vimioso fue recibido por el marqués de Santa Cruz con blandas y dulces palabras. Le preguntó por don

Antonio, el prior de Crato, y también por qué habían dilatado en dar batalla teniendo tanta armada, gente y tan próspero viento. El conde le respondió que, teniendo Strosse la victoria por cierta, quería que le pagasen lo que había gastado, mientras que el prior, al contrario, quería que se tomase la armada española y, con ambos fuegos, las naos de la India, que no podían tardar mucho. De ellas obtendrían tanto oro que bastaría para pagar lo que se había gastado y aun tres veces más, momento en que se decidiría dar batalla.

El proyecto de don Antonio era conquistar la isla de San Miguel conjuntamente con la Terceira y reducir a la de Madeira, juntando así un millón en oro. Tendría con qué defender su partido y, junto con los correos de Indias, haría liga con los franceses que había concertado con la reina madre doña Catalina de Médicis, y después tomaría el Reino de Portugal.

En esta batalla naval por parte española habrían muerto unos 300, quedando heridos unos 500 o más, que habían sido curados en la Casa de Misericordia de Vila Franca y en el Hospital y Casa de Misericordia de Ponta Delgada,



de donde era proveedor el obispo don Pedro del Castillo, que los hizo curar con mucha diligencia.

En resumen, los muertos y heridos en la batalla naval fueron como sigue:

En el galeón *San Martín*, nao capitana: 15 muertos y 70 heridos; galeón *San Mateo*: 40 muertos y 74 heridos; nao *María de Guipúzcoa*: 45 muertos y dos heridos; nao *San Vicente*: 27 muertos y 28 heridos; nao *Santa María de Iciar*: cinco muertos y 17 heridos; nao *Buenaventura*: seis muertos y cinco heridos; nao *Juana*: 13 muertos y 27 heridos; nao *Catalina*: 13 muertos y siete heridos; nao *De Oquendo*: 17 muertos y 24 heridos; nao *San Antonio y Buen Viaje*: 15 muertos y 16 heridos; nao *Misericordia*: seis muertos y 13 heridos; nao *Nuestra Señora de la Peña de Francia*: dos muertos y 13 heridos; nao *San Miguel*: siete heridos; otras naos de la armada: 20 muertos y 190 heridos. Total 513 heridos y 224 muertos.

Durante la batalla, en la isla de San Miguel, religiosos y sacerdotes andaban con el pueblo haciendo procesiones y rogativas pidiendo la paz entre los principales príncipes cristianos, particularmente por la victoria de la armada española. Otros lo hacían por la de don Antonio, el prior de Crato. En general se pedía que Dios se acordara de los cristianos.

El marqués de Santa Cruz se mostró magnánimo hacia algunos nobles franceses. Pero, por lo general, fueron ejecutados los prisioneros en su mayoría, alegando que habían perturbado la paz entre Francia y España.

Felipe II había enviado una carta al rey de Francia preguntándole cómo había consentido esta armada en tiempos de paz. Respondiéndole el francés que no había tenido conocimiento de tal armada, y que en ese caso podían tratar a la misma como si fuesen corsarios traidores, ejecutándolos.

Después de la batalla, el marqués de Santa Cruz fue recibido con todos los honores bajo palio por el obispo, don Pedro del Castillo, en la iglesia matriz de Vila Franca do Campo, donde se cantó un *Te Deum Laudamus* en acción de gracias por la victoria. Desde allí se trasladaron en procesión hasta la iglesia de Nuestra Señora del Rosario del convento de San Francisco, donde escucharon la Santa Misa y la homilía de un padre castellano. Al marqués de Santa Cruz lo acompañaban los capitanes y gentes de la armada además del pueblo. Al día siguiente partió para Ponta Delgada, donde fue recibido con salvas de artillería, respondiendo la armada. Desembarcó el día de San Miguel, siendo recibido con gran alegría y contento de todo el pueblo.

Posteriormente, el marqués de Santa Cruz concedió el perdón general a los habitantes de la isla Terceira, partiendo para Lisboa el 13 de agosto de 1582.

MÁS ALLÁ DE LA GUERRA IRREGULAR

Guillem COLOM PIELLA
Doctor en Seguridad Internacional

*Si él es superior en fuerzas, evítalo.
Si sus fuerzas están unidas, sepáralas.
Atácale cuando no esté preparado;
aparece cuando no seas esperado.*

Sun Tzu (544-496 a. de C.)

Introducción



A guerra híbrida (*hybrid warfare*) es uno de los numerosos conceptos barajados hoy en día por la comunidad de defensa internacional para definir las «nuevas guerras» del siglo XXI. Concebida para advertir de una tipología de conflicto que parece integrar el empleo de medios convencionales e irregulares, la guerra híbrida está recibiendo una gran atención política, militar y académica a pesar de las controversias que genera entre los expertos. Muchos consideran que no existen razones objetivas para acuñar nuevas denominaciones que solamente añaden complejidad al análisis estratégico, y que los ejemplos de conflicto híbrido que barajan los expertos no dejan de ser manifestaciones, más o menos complejas, de guerra irregular.

Teniendo estos elementos en cuenta, el presente artículo presentará el concepto de amenaza híbrida, estudiará su configuración, identificará sus características básicas y evaluará sus efectos sobre la conducción de las operaciones militares presentes y futuras.

El concepto de guerra híbrida

Definido originalmente en el año 2002 para advertir de las tácticas empleadas por la insurgencia chechena contra el ejército ruso (1), el concepto de

(1) NEMETH, William J.: *Future War and Chechnya: a Case for Hybrid Warfare*. Monterey, Naval Postgraduate School, 2002.



Conflicto de Chechenia. (Fuente: Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa).

guerra híbrida fue empleado por primera vez de forma oficial en la Estrategia Nacional de Defensa estadounidense de 2005 para explicar la combinación de dos o más amenazas de tipo tradicional, irregular, catastrófico o disruptivo (2). Sin embargo, no fue hasta la campaña israelí contra Hezbolá de 2006 (3) y la publicación del popular ensayo de Frank G. Hoffman *El conflicto en el siglo XXI: el advenimiento de la guerra híbrida* (4) un año después, cuando esta idea se convirtió en uno de los ejes que articulan el debate académico, militar y político sobre la transformación de la guerra. A fecha de hoy y junto con la guerra irregular, las estrategias híbridas no solo han sido identificadas por muchos expertos como una peligrosa amenaza que se cierne sobre unas fuerzas armadas todavía ancladas en la Guerra Fría y orientadas, organizadas, adiestradas y equipadas para el combate convencional contra adversarios simétricos, sino que también está siendo empleada de manera oficiosa en Estados Unidos, Gran Bretaña, Australia o la Alianza Atlántica para orientar sus procesos de transformación militar.

(2) *National Defense Strategy*. Department of Defense. Washington DC, US Government Printing Office, 2005.

(3) CORDEMAN, Anthony D.: *Lessons of the 2006 Israeli-Hezbollah War*. Washington DC, Center for Strategic and International Studies, 2007.

(4) HOFFMAN, Frank G.: *Conflict in the 21st Century: the Rise of Hybrid Wars*. Arlington, Potomac Institute for Policy Studies, 2007.



SAS australiano en Afganistán. (Fuente: Ministerio de Defensa de Australia).

A pesar de haberse formalizado entre la comunidad de expertos, la guerra híbrida no es ni será el único concepto barajado para explicar la transformación de la guerra. Al contrario, constituye la más reciente y llamativa de una larga serie de expresiones —conflictos de cuarta o quinta generación, de tres bloques, compuestos, sin restricciones, ilimitados o complejo-irregulares— concebidas desde la caída del Telón de Acero para definir las denominadas «nuevas guerras» del siglo XXI (5).

Estos conflictos característicos del mundo globalizado, y entre los que se citan los Balcanes, Chechenia, Afganistán, Irak, Líbano, Sri Lanka o Colombia como ejemplos más significativos, son presentados por los estudiosos en asuntos militares como novedosos, tanto por los actores involucrados (estados, grupos guerrilleros y terroristas o contratistas militares privados) como por los medios utilizados (armamento sencillo y asequible utilizado de forma

(5) Véanse, por ejemplo, la conocida —aunque discutible— obra de KALDOR, Mary: *Las Nuevas Guerras: violencia organizada en la Era Global*. Barcelona, Tusquets, 2001; o el interesante trabajo de VAN CREVELD, Martin: *The Transformation of War*. Nueva York, The Free Press, 1991.

novedosa, sistemas muy sofisticados o tecnologías de uso dual), las tácticas empleadas (acciones convencionales limitadas, actos terroristas, insurgencia u operaciones de información) o los escenarios elegidos (zonas urbanas y densamente pobladas). Estas características hacen que las «nuevas guerras» del siglo XXI sean formalmente muy distintas de los conflictos más representativos de la era moderna y contemporánea, donde unos ejércitos regulares pertenecientes a un estado-nación combatían de manera convencional y simétrica en frentes claramente definidos, con medios tecnológicamente avanzados y sometidos a los usos y costumbres de la guerra.

Por muy paradójico que pueda parecer, aunque las formas de lucha *no convencional, asimétrica o irregular* constituyen el complemento natural a la guerra *convencional, simétrica o regular* y conforman una parte integrante y persistente de la historia de la guerra desde la antigüedad clásica (con ejemplos que comprenden desde la revuelta macabea contra el imperio Seleúcida a la derrota de las legiones romanas de Varo a manos de los pueblos germanos) (6); eran muy pocos los estrategas occidentales que en la pasada década sospechaban que estos modos de combatir, *a priori* tan arcaicos, simples y basados en el empleo de todos los medios posibles para explotar las vulnerabilidades de adversarios más poderosos, se convertirían en uno de los principales problemas a los que deberían enfrentarse las fuerzas armadas de las naciones avanzadas.

Desde épocas remotas, el empleo de la fuerza armada de manera *convencional o irregular* no ha sido más que una manifestación distinta de la guerra, condicionada ésta por la adaptación de las estrategias, los medios o los procedimientos militares a las circunstancias de cada momento. En consecuencia, como ha sucedido infinitas veces a lo largo de la Historia, ante un escenario marcado por la supremacía militar de los ejércitos regulares avanzados, cualquier oponente —los paramilitares albano-kosovares contra Serbia y esta contra la Alianza Atlántica, las guerrillas chechenas contra Rusia, las milicias de Hamás y Hezbolá contra Israel, los insurgentes talibanes, la resistencia iraquí y el Ejército Popular de Liberación chino contra Estados Unidos (7) o la organización terrorista Al Qaeda contra todos los regímenes apóstatas del

(6) BRAUD, Jacques: *La guerre asymétrique ou la défaite du vainqueur*. Mónaco, Ed. La Rocher, 2003.

(7) Dos oficiales del ejército popular chino sugirieron que, ante la imposibilidad de combatir contra Estados Unidos en el plano convencional, podría recurrirse a una guerra sin restricciones (*guerre hors limites*) que combinara las acciones convencionales con el uso de armamento de destrucción masiva, actos terroristas indiscriminados, ciberguerra, ataques contra los flujos financieros y las redes de información y comunicaciones, manipulación de las opiniones públicas o guerra legal para anular la supremacía militar norteamericana en un hipotético conflicto entre ambas potencias (LIANG, Quiao, y XIANGSUI, Wang: *La guerre hors limites*. Paris, Rivages, 2004).

planeta— se verá obligado a adaptarse y plantear respuestas, algunas de ellas ciertamente muy imaginativas, que mitíguen esta superioridad y exploten las vulnerabilidades políticas, sociales, jurídicas, morales, económicas, demográficas o militares de estos adversarios imposibles de batir en el terreno convencional.

Y es que mientras nuestros oponentes hacen gala de un realismo extremo y no ponen límites a sus acciones, nuestras sociedades no sólo son bastante reacias a emplear la fuerza como elemento de política exterior, sino que presentan importantes debilidades que pueden ser explotadas por nuestros adversarios para convertir en irrelevante nuestra supremacía militar convencional y lograr así sus fines políticos. Entre estas debilidades, se pueden citar la volubilidad de la opinión pública doméstica y la presión de la comunidad internacional; el pánico a las bajas propias y el temor a los daños colaterales; el sometimiento a unos usos y costumbres de la guerra restrictivos y anacrónicos; la ansiedad por los costes políticos y efectos electorales de las operaciones; la exigencia de limitar su alcance, impacto y duración; la necesidad de emplear la fuerza de manera limitada y restrictiva o la incapacidad de implementar estrategias integrales a largo plazo.

En un primer momento, para definir este estilo de combatir se barajaron los términos de guerra irregular (a muy grandes rasgos contraria a los usos y costumbres de la guerra) y de guerra asimétrica (orientada a explotar las vulnerabilidades de las fuerzas convencionales). Sin embargo, pronto varios analistas constataron que estos conceptos no lograban captar la complejidad, naturaleza e implicaciones de estas modalidades de lucha empleadas por el Ejército de Liberación kosovar en los Balcanes, las guerrillas de Shamil Basáyev en Chechenia o las milicias de Hezbolá en el Líbano, que aunaban el uso de métodos característicos de la guerra irregular (insurgencia, terrorismo, agitación, propaganda o emboscadas) con acciones convencionales limitadas de enorme eficacia, que reunían el armamento más sencillo con algunos de los más avanzados sistemas de armas y sofisticados sistemas de mando, control y comunicaciones (C³), que gozaban de una organización más sólida, cohesionada y con mayores ambiciones políticas que los grupos insurgentes tradicionales y cuyas estrechas relaciones con el crimen organizado internacional no solo les garantizaban unas fuentes de financiación impensables años atrás, sino también el libre acceso a cualquier tipo de bienes y servicios.

La complejidad y heterogeneidad de estos conflictos animó a muchos analistas de defensa a proponer varias alternativas a los conceptos de guerra asimétrica y guerra irregular (de cuarta o quinta generación, de tres bloques, sin restricciones, complejo-adaptativa, complejo-irregular, compuesta o multidimensional, por poner los ejemplos más representativos), de los cuales la guerra complejo-irregular (*complex-irregular warfare*) y la guerra



USMC en Afganistán. (Fuente: Departamento de Defensa).

compuesta (*compound war*) constituyen los antecedentes directos de la amenaza híbrida (8).

Por un lado, el concepto de guerra complejo-irregular fue acuñado por el teniente coronel del Cuerpo de Marines Frank G. Hoffman —promotor y máximo defensor de la amenaza híbrida— para definir este estilo de lucha irregular más compleja, heterogénea, globalizada, potencialmente peligrosa y orientada a explotar las vulnerabilidades inherentes de las sociedades avanzadas (9). Por otro lado, el de guerra compuesta fue definido por el profesor Thomas M. Huber para definir el empleo simultáneo, bajo un mismo mando y dirección estratégica y con una cierta coordinación táctica y operacional, de fuerzas regulares e irregulares (10). De esta forma, mientras el elemento irre-

(8) Un exhaustivo análisis de los antecedentes conceptuales y ejes del debate teórico sobre la guerra híbrida puede hallarse en: SÁNCHEZ, Fabián: «El conflicto híbrido, ¿una nueva forma de guerra?», en CALDUCH, Rafael (ed.): *El enfoque multidisciplinar a los conflictos híbridos*. Madrid, CESEDEN (en prensa).

(9) HOFFMAN, Frank G.: *Complex-Irregular Warfare: the Next Revolution in Military Affairs*. Orbis, vol. 50, n.º 3 (verano 2006), pp. 395-411.

(10) HUBER, Thomas M. (ed.): *Compound Warfare: That Fatal Knot*. Fort Leavenworth, U S Army Command and General Staff College Press, 1996.

gular emplea tácticas de guerrilla para obligar al oponente a dispersar sus fuerzas, el componente regular lucha de forma convencional y obliga al adversario a concentrarlas. Es precisamente este juego entre concentración y dispersión el elemento definidor de la guerra compuesta, un estilo de lucha empleado en numerosas ocasiones a lo largo de la historia (se citan como ejemplos más notables la Guerra de Independencia española, la Guerra de Secesión americana, la Guerra anglo-irlandesa, la Guerra Civil china, la Guerra de Vietnam o la de Afganistán) para reducir la efectividad de los ejércitos regulares en el campo de batalla.

Ambas ideas —una guerra irregular de creciente complejidad, magnitud, alcance y peligrosidad junto con una nueva concepción operativa fundamentada en el empleo integrado de fuerzas regulares e irregulares— sentaron las bases de la guerra híbrida. A pesar de que la ortodoxia tiende a plantear la guerra híbrida como la combinación de amenazas convencionales, irregulares, terroristas y actividades criminales (11), es posible aventurar otra definición más detallada: una sofisticada forma de lucha característica de la era de la información que, basada en las posibilidades que brinda la globalización y el libre acceso a las nuevas tecnologías avanzadas, se distingue por la combinación, en todos los niveles y fases de la operación, de acciones convencionales e irregulares o asimétricas, mezcladas estas últimas con actos terroristas, propaganda y conexiones con el crimen organizado (12).

Los conflictos híbridos

A pesar de las muchas controversias que este concepto está generando entre una comunidad de defensa internacional que pretende desacreditar la guerra híbrida cuestionando su originalidad, acentuando sus limitaciones, negando su validez analítica o proclamando que esta idea no es más que una lógica evolución de la guerra irregular tradicional, lo cierto es que a pesar de sus manifiestas carencias, la amenaza híbrida ha logrado hacerse un hueco entre la jerga especializada, porque no solo muestra la enorme complejidad de los conflictos actuales y la creciente difuminación de la frontera entre lo regular e irregular, sino también porque ilustra a las élites militares y políticas de los países de nuestro entorno sobre la necesidad de superar el paradigma militar de la guerra fría y favorecer un proceso de transformación que dote a sus fuerzas armadas de las capacidades requeridas para que estas puedan enfren-

(11) Citado en HOFFMAN, Frank G.: *Hybrid Warfare and Challenges*, *Joint Force Quarterly*, n.º 52 (primavera 2009), pp. 34-39.

(12) MATTIS, James N., y HOFFMAN, Frank G.: «Future Warfare: The Rise of Hybrid Warfare». US Naval Institute. *Proceedings*, vol. 132, n.º 11 (noviembre 2005), pp. 30-32.

tarse a cualquier adversario, en cualquier ambiente y en toda la gama de las operaciones.

En este sentido, una estrategia híbrida se caracteriza por la plena integración en tiempo y espacio de procedimientos típicamente convencionales con tácticas propias de la guerra irregular (desde las clásicas emboscadas o acciones de propaganda, agitación e insurgencia hasta sofisticadas actividades de guerra informativa, guerra legal —define la interpretación interesada y la explotación de las lagunas existentes en la jurisprudencia internacional para erosionar la legitimidad de uno de los actores en conflicto— o ciberguerra), mezcladas estas últimas con actos terroristas y conexiones con el crimen organizado para la obtención de fondos y la provisión de apoyos y asistencia de todo tipo.

Aunque, como muy bien indican los detractores del concepto, la combinación de tácticas convencionales con acciones irregulares no es en absoluto novedosa (existen ejemplos de conflicto compuesto tan dispares como nuestra Guerra de Independencia, donde la derrota del ejército regular abrió las puertas a la campaña guerrillera; o la Guerra Civil china, donde las guerrillas de Mao Zedong se aglutinaron en un ejército regular cuando el balance de fuerzas les fue favorable); lo que define la amenaza híbrida es tanto la naturaleza y organización del combatiente como su capacidad para emplear de forma simultánea y con una eficacia sorprendente procedimientos convencionales, irregulares o acciones terroristas para explotar cualquier posible ventaja táctica que se presente (13).

A este rasgo distintivo de la amenaza híbrida se le suman otras importantes características, como son el empleo de armamento tecnológicamente avanzado (sistemas no-tripulados, proyectiles guiados o sistemas de posicionamiento global) (14); la eficaz explotación de la dimensión propagandística e informativa para difundir su mensaje político y erosionar las opiniones públicas de sus oponentes (15); su organización interna flexible, adaptable y articulada en red (16); su indefinición normativa y total desprecio a los usos y costumbres de la guerra, o el eficaz empleo de todos los medios que estén a su disposición para infligir el máximo daño a su adversario.

Este conjunto de características permiten concluir que la amenaza híbrida es un producto de la globalización y constituye la reacción natural al estilo de

(13) HOFFMAN, Frank G.: «Hybrid vs. Compound War: the Janus Choice, defining today's multifaceted conflict». *Armed Forces Journal International*, vol. 146, n.º 8 (octubre 2009), pp. 6-12.

(14) GLENN, Russell W.: «Thoughts on Hybrid Conflict». *Small Wars Journal*, vol. 5, n.º 3 (marzo 2009), s. n.

(15) MCCUEN; John J.: «Hybrid Wars». *Military Review*, n.º 83 (marzo-abril 2008), pp. 107-113.

(16) KILCULLEN, David: *The Accidental Guerrilla: Fighting Small Wars in the Midst of a Big One*. Nueva York, Oxford University Press, 2009.

guerra propio de las sociedades avanzadas. Y es que la libre circulación de personas, capitales e ideas no solo otorga a cualquier actor unas posibilidades de financiación ilícitas impensables décadas atrás —muchas organizaciones criminales se han diversificado y sus negocios abarcan desde actividades legales a todo tipo de operaciones ilegales, como tráfico de armas, personas, drogas u órganos—, sino que también posibilita el acceso a sofisticadas tecnologías (sistemas de posicionamiento global, imágenes por satélite, comunicaciones avanzadas o una amplia panoplia de armamento avanzado) anteriormente reservadas a los estados más poderosos. Y los adversarios híbridos emplean estos sistemas militares o de uso dual de manera convencional o con gran imaginación para explotar las lagunas y limitaciones del estilo occidentalizado de combatir, fundamentado en la supremacía tecnológica, organizativa, doctrinal y táctica de sus ejércitos para lograr victorias rápidas, decisivas, contundentes y sin apenas daños colaterales. De esta manera, ante la imposibilidad de concentrar una fuerza convencional capaz de medirse con los ejércitos occidentales, se dispersa a la vez que hostiga al adversario regular con ataques limitados, emboscadas y actos terroristas. Y ante la dificultad de atacar en grupo, lo hace en solitario o en pequeñas unidades a modo de enjambres. Y ante la incapacidad de batir al enemigo en terreno abierto, lo hace en pueblos y ciudades, junglas o montañas. Y ante la dificultad de dominar el territorio, se confunde con la población buscando la seguridad, el alimento y la cobertura que esta le proporciona. Y, ante la dificultad por concentrar potencia de fuego y precisión de manera permanente, intenta utilizarla en sitios y momentos concretos contra unidades dispersas, actuando ajeno a los usos y costumbres de la guerra y aspirando a que sus acciones tengan los mayores efectos estratégicos posibles.

Conclusiones

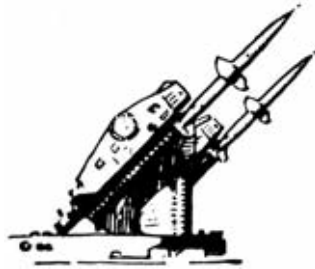
A pesar de las polémicas que suscita entre la comunidad de expertos, la guerra híbrida —un concepto vago e impreciso pero con gran fuerza expresiva y que refleja gráficamente la complejidad de los conflictos posmodernos— ha logrado situarse en el centro de los debates acerca de la transformación de la guerra y las nuevas insurgencias.

La guerra híbrida, caracterizada por el empleo simultáneo de medios convencionales e irregulares, no solo constituye una respuesta lógica y necesaria al paradigma militar característico de las sociedades avanzadas, sino que está destinado a convertirse en una importante amenaza a la que deberán hacer frente nuestras fuerzas armadas cuando intervengan en el exterior.

Aunque la articulación de un nuevo concepto en la ya sobrecargada terminología estratégica no parece, *a priori*, la opción más acertada; esta idea es lo suficientemente gráfica para que el poder político y la opinión pública

TEMAS GENERALES

comprendan la complejidad de los conflictos y entiendan las dificultades estratégicas, operacionales y tácticas que deben superar las fuerzas que participan en misiones en el exterior. El tiempo determinará si el concepto de guerra híbrida se institucionaliza como vocablo de uso común junto con los tradicionales conceptos de *convencional* o *irregular*; o si por el contrario este queda relegado a un segundo plano.



LA ARMADA Y LA ORDEN DE SAN FERNANDO: LOS MARINOS LAUREADOS

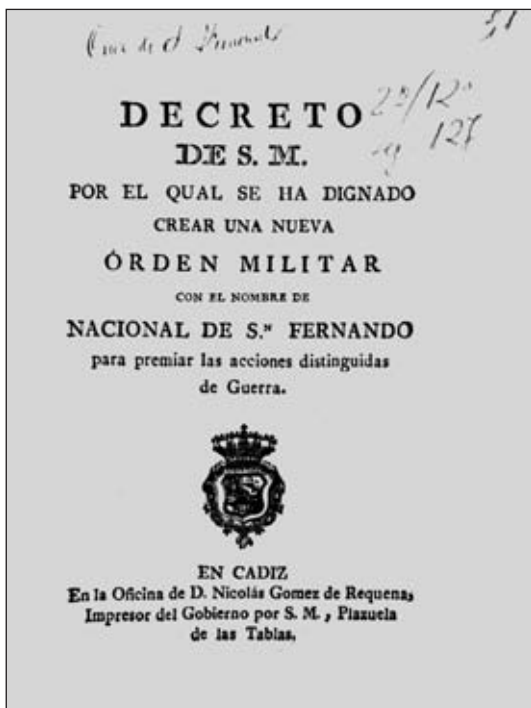
Alfonso DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA
Marqués de La Floresta
Universidade Técnica de Lisboa



L conmemorarse en 2011 el segundo centenario del establecimiento de la Real y Militar Orden de San Fernando, que a propuesta de las Cortes Generales y Extraordinarias tuvo lugar en la sitiada plaza de Cádiz el 31 de agosto de 1811, por decreto de la Regencia de España e Indias (durante la ausencia y cautividad del Rey Fernando VII), parece oportuno hacer en las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA una breve memoria de la presencia de componentes de la Armada en ella.

Una presencia que, aunque significativa, no ha llamado la atención de los autores hasta tiempos muy recientes, al menos en cuanto se refiere al conjunto de ambas corporaciones. Desde hace tan solo un decenio, y por iniciativa del vicealmirante don José Luis Torres Fernández —que fue el impulsor de que en el patio de aulas de la Escuela Naval Militar de Marín se colocase una lápida con el nombre de una treintena de caballeros laureados de la Armada, y que también ha sido quien ha promovido cerca de los últimos jefes del Estado Mayor de la Armada la realización de los estudios pertinentes—, la Armada ha comenzado a ocuparse de sus propios laureados. Por fin hoy puede ya contar con un primer elenco documentado de todos ellos, ya que el Instituto de Historia y Cultura Naval acaba de publicar el extenso estudio *Laureados de la Armada. Los marinos en la Orden de San Fernando*, preparado por el autor de estas páginas junto con Luis de Ceballos-Escalera Gila y José María Madueño Galán.

Y es que es muy cierto que, a pesar de que honran los escalafones de caballeros laureados numerosos y heroicos marinos, los oficiales generales y oficiales de la Real Armada, al menos hasta 1898, no parecían haberse interesado mucho por esta recompensa militar, y podemos afirmar que durante casi



Reglamento 1811.

todo el siglo XIX prefirieron con mucho su particular Cruz de la Diadema Real de Marina, instituida en 1816, a la propia laureada —sobre esta condecoración podrá leerse muy pronto nuestro estudio *La Orden del Mérito Naval (Cruz de Distinción de la Diadema Real de Marina)*—. Esta falta de interés llega hasta el punto de que hemos tenido a la vista hojas de servicio en las que, habiendo merecido el interesado una y hasta dos cruces de San Fernando, ni siquiera constan en esos documentos profesionales. Esta sorprendente conducta pudiera obedecer quizá a que la cancillería de la Real y Militar Orden estuvo desde sus inicios establecida en el Ministerio de la Guerra —y no en el de Marina—, y que desde la Armada se veía a la Real y Militar

Orden, en cierta manera, como un asunto más propio del Ejército.

Y, sin embargo, lo cierto es que el cariz marineramente de la nueva Orden Militar creada en 1811 ha sido siempre muy neto, puesto que en sus reglamentos se han estimado *ab origine*, además de los hechos y acciones de guerra, los llamados *hechos de mar*, es decir aquellos actos de valor heroico realizados en el contexto de la secular lucha del hombre contra los elementos, incluso fuera de una guerra declarada.

Pero, como digo, la presencia de marinos en la Real y Militar Orden de San Fernando ha sido significativa, y además temprana. Ya entre los primeros condecorados con la gran cruz laureada hallamos a los tenientes generales de la Real Armada don Juan María de Villavicencio y de la Serna (comandante de la Escuadra del Océano y regente del reino durante la contienda), don Ignacio María de Álava y Sáenz de Navarrete (siguiente comandante de la Escuadra del Océano) y don Juan José Ruiz de Apodaca y Elorza, conde de Venadito (capitán general de Cuba); los tres fueron condecorados el 28 de marzo de 1816. Y en cuanto al primer oficial general de Marina en ganar la gran cruz laureada por el más antiguo hecho de armas pudo ser cualquiera de los tres

antecedentes, pues todos sus hechos meritorios se remontaban al periodo de la campaña contra los franceses.

Sin salir del generalato, el primer marino en ganar la cruz laureada de 4.^a clase, según la fecha de concesión, fue uno que entonces ya no pertenecía a la Real Armada, don Rafael de Aristegui y Vélez Ladrón de Guevara, conde de Mirasol, antiguo teniente de navío, que la mereció en 1834, siendo brigadier del Ejército, por un encuentro que tuvo con los carlistas en Jarque (Zaragoza), que le costó dos graves heridas.



Cruz laureada.

El primer marino que ganó la cruz laureada de 2.^a clase para oficiales, suboficiales y tropa, según la fecha de concesión y también según la antigüedad del hecho de armas que la causó, fue don Nicolás Otero de Figueroa y de Cea, capitán de fragata y comandante de la goleta *Ave Fénix*. Le fue concedida el 16 de noviembre de 1815 por su valor en el combate sostenido contra un corsario francés de superior porte, en las costas de San Nicolás (isla de Santo Domingo), el 26 de junio de 1811; acción en la que, tras negarse a rendir el buque de su mando, murió heroicamente sobre la cubierta, herido de tres balazos y dos sablazos en la cabeza.

También merecieron entonces los marinos varias cruces sencillas. El primero en ganar la cruz sencilla de 3.^a clase para generales y brigadieres, tanto en cuanto a la fecha de concesión como a la antigüedad del hecho de armas que la causó, el 16 de diciembre de 1817, fue el teniente general montañés don Felipe de Jado y Cagigal, y le fue concedida por su valor como jefe de una división del Ejército, al proteger la retirada tras la batalla de Rioseco (15 de julio de 1808) contra fuerzas francesas muy superiores, resultando entonces herido grave de un balazo en la pierna izquierda. Mientras que el primero en ganar la cruz sencilla o de 1.^a clase para oficiales, suboficiales y tropa fue el catalán don Tadeo de Ferrer y Rivas, capitán de fragata y mayor general de Marina del Primer Ejército, al que le fue concedida el 14 de junio de 1816 por su valor en los días 4 y 5 de mayo de 1812, al disponer las baterías asestadas contra el fuerte del convento de Capuchinos, en Mataró, jugándolas constante e imperturbablemente bajo el continuo fuego de los cañones franceses.



Retrato del capitán general Villavicencio, defensor de Cádiz en 1810-1812.

Si atendemos a la antigüedad del hecho de armas que causó la concesión, entonces el primero en ganar la cruz sencilla o de 1.^a clase para oficiales, suboficiales y tropa fue don José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo, que siendo teniente de navío la ganó en 1817 por su valor en la defensa de Zaragoza durante el primer sitio de la ciudad, en particular por los siguientes hechos: el 5 de agosto de 1808, atravesando las líneas enemigas; mandando la defensa de una de las puertas y las baterías de Santa Engracia y Portillo, en la defensa de la Torre Nueva; por el cumplimiento de una misión arriesgada que realizó gracias a un bote con el que pudo entrar y salir por el Ebro, y por último,

comandando un piquete del 2.^o Batallón de Voluntarios de Aragón en la captura de un convoy francés.

De entre las primeras concesiones, vamos a relatar algunos hechos memorables. Por ejemplo, el 27 de abril de 1818, en aguas de Valparaíso, dos buques piratas chilenos, arbolando bandera británica, lograron acercarse a la fragata *Esmeralda* (del porte de 36 cañones y dotación de 250 hombres) y sorprenderla con un rápido abordaje a la tripulación; pero rehechos los marinos españoles en el castillo del buque, lograron rechazar las duplicadas fuerzas asaltantes, llegando luego incluso a abordar a su vez a uno de los buques insurgentes, la fragata *Lautaro* (del porte de 52 cañones y dotación de 500 hombres), que finalmente hubo de picar estachas y ponerse en franca huida, tras sufrir los insurgentes la pérdida de más de cien hombres. Este heroico hecho de armas valió la cruz laureada de San Fernando al capitán de navío don Luis Coig y Sansón, comandante de la fragata; a su segundo, el también capitán de navío don Pascual del Cañizo Pareja, y al alférez de fragata don Antonio González Madroño, primero en el abordaje del *Lautaro*.

Otro caso bien curioso es el del sevillano don José Miguel Ponce de León González, capitán de la Carrera de Indias, y de la fragata-transporte *Neptuno*. Rodeado y atacado el buque de su mando en la ensenada de Tolú (actual



Combate de la *Esmeralda*.

Colombia) por fuerzas insurgentes, en 1815, sostuvo valerosamente el combate durante cuatro horas, hasta que, muerta más de un tercio de la tripulación y herida el resto, él mismo incluido, hubo de rendirse. Conducido a los calabozos de Cartagena de Indias, sufrió la misma suerte que los demás prisioneros españoles, que perecieron en una masacre general. Pudo sobrevivir milagrosamente a pesar de estar casi degollado y con dieciocho heridas, y volver a España, donde alcanzó el empleo de teniente de navío; pero hubo de llevar durante el resto de sus días —prolongados hasta 1854— un artilugio de hierro que le permitía llevar la cabeza derecha sobre los hombros.

A lo largo del siglo XIX, los marinos fueron condecorados al hilo de las sucesivas campañas militares en las que se vieron involucrados los ejércitos españoles. Por ejemplo, en la primera Guerra Carlista (1833-1840), sobre todo en el sitio de Bilbao (1836), en la toma de Pasajes (27-28 de abril de 1836) y en la villa y peñón de Guetaria. Esta plaza, defendida por el capitán de fragata don Juan de Otorola durante los quince meses en que fue su gobernador, fue sitiada el 15 de diciembre de 1835, y tras doce días con brecha abierta en la muralla cayó la población el 1 de enero de 1836; pero Otorola se replegó al peñón y castillo de la Atalaya, y allí aguantó a tiro de pistola y sin parapetos hasta que el 10 de marzo de 1836 los carlistas levantaron el sitio.

También hubo condecorados en las campañas: de Balanguingui en las Filipinas (1848); de las islas Chafarinas (1848); de Italia (1849-1850); de Joló (1851 y 1861); de Cochinchina (1859-1860); de la guerra de África (1859-



Toma de los fuertes de Balanguingui (Filipinas), 1848.

1860, señaladamente en el bombardeo de Arcila y Tetuán); del Pacífico y bombardeo de El Callao (1865, allí ganó la laureada el marinero Fernando Miranda Caamaño); de la tercera Guerra Carlista (1872-1876); de las Carolinas (1887), y de Cuba y Filipinas.

De entre todos los marinos condecorados con la cruz de San Fernando en aquellas campañas, recordaré al menos cuatro casos señeros.

En el asalto a la *cotta* fortificada de Pagalungán, el 17 de noviembre de 1861, el teniente de navío José Osteret Godos, comandante del cañonero *Luzón*, sostuvo el fuego durante cuatro horas a noventa metros de las líneas enemigas, a pesar de tener la máquina averiada, avanzando hasta permitir el asalto por el bauprés, logrando luego la rendición de la plaza. La bandera de combate del buque se colocó más tarde, por orden del rey, entre las enseñas gloriosas conservadas en el santuario madrileño de Nuestra Señora de Atocha.

En la villa y puerto de Portugalete ganó la cruz de San Fernando, el 11 de enero de 1874, el teniente de navío de primera clase don Tomás Olleros Mansilla, comandante de la goleta *Buenaventura*. Allí hostigó con todos los medios de su buque a los carlistas que sitiaban la villa, logrando prolongar trece días la defensa, hasta que, falto de municiones, destrozada la arboladura y el aparejo, con 32 impactos en el casco, haciendo agua y con inminente peligro de irse a pique, se vio obligado a forzar la salida por la ría bilbaína,

maniobrando en un espacio de cien metros bajo un nutridísimo fuego de las baterías y trincheras carlistas que disparaban a menos de doscientos metros del buque, salvándolo a pesar de haber quedado sin gobierno en los más críticos momentos del lance.

Muy pocas semanas después, en el asalto de las trincheras carlistas de San Pedro Abanto, en las cercanías de la sitiada plaza de Bilbao, el 27 de marzo de 1874, los bravos infantes del 2.º batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina, con su teniente coronel al frente, ganaron la primera corbata laureada concedida a fuerzas de la Armada. Porque, habiendo fracasado varios intentos de tomar las trincheras carlistas, se ofreció voluntario para volver a intentarlo el teniente coronel don Joaquín Albacete y Fuster, jefe del citado 2.º batallón; y, autorizado a llevarlo a efecto, él mismo se puso al frente de las tropas, ordenando a sus capitanes hacer lo propio y, tras tocar el corneta paso de ataque, se lanzaron contra las trincheras, logrando tomarlas al asalto, aunque a costa de dejar sobre el terreno un tercio de sus fuerzas, y continuando el ataque sin desmayo hasta el caserío de Murrieta, que también fue tomado en una arrojada carga a la bayoneta. Cayeron allí muertos dos capitanes, un sargento, dos cabos y diecinueve soldados; fueron heridos el teniente coronel, un comandante, dos capitanes, seis tenientes, cinco alféreces, nueve sargentos, catorce cabos, ciento cincuenta y tres soldados y el médico. Al día siguiente,



Bombardeo de Tetuán (Marruecos), 1860.



Combate del puerto de Cárdenas (Cuba), 1898.

los restos de este heroico batallón desfilaron ante toda la División del Ejército del Norte que, presentándole armas, le hizo un mudo homenaje de admiración y respeto.

En cuanto a los héroes laureados de 1898 en Cavite y en Santiago de Cuba (Cadarso, Morgado, Lazaga, Bustamante, Villaamil, Carlier y Sánchez), son sobradamente conocidos. Pero no lo es tanto que no todo fueron derrotas: en la acción del puerto de Cárdenas, el 11 de mayo de 1898, el pequeño remolcador *Antonio López*, armado de urgencia con un cañoncito de tiro rápido y puesto al mando del teniente de navío don Domingo Montes Regüefeiros —justamente laureado por este hecho—, derrotó y puso en fuga con notables pérdidas a una mucho más poderosa flotilla norteamericana formada por el cañonero *Wilmington*, el crucero *Machias*, el guardacostas *Hudson* y el torpedero *Winslow*. Pero todavía hoy los historiadores *yankees* atribuyen tan afrentosa derrota al fuego de unas supuestas baterías de costa ocultas... que por supuesto jamás hubo allí.

Ya en el siglo xx son de notar algunas cruces concedidas en 1911 y 1913 por hechos de mar, y algunas laureadas y medallas navales y militares individuales ganadas en África. Y quiero hacer aquí buena memoria de un valeroso oficial casi desconocido, precisamente porque pertenecía a la Armada, pero que hasta ahora ha sido el único militar español que ha merecido ¡cuatro! condecoraciones al valor muy distinguido, quiero decir dos medallas militares individuales y dos medallas navales individuales: me refiero a don Pedro Pérez de Guzmán y Urzáiz (1901-1979), que ganó tres de ellas durante la Guerra de África y la cuarta durante la Guerra Civil, y que a pesar de haberse retirado del servicio en 1942 como capitán de fragata obtuvo cuatro ascensos

sucesivos —uno por cada medalla, según reglamentos—, y así concluyó su carrera naval y militar en 1972 con el empleo de almirante de la Armada. Un caso bien insólito, sobre el que tengo escritas algunas páginas para la *Revista de Historia Naval*.

Pero sería durante la última Guerra Civil cuando, por fin, la cruz laureada de San Fernando ganó *carta de naturaleza* en la Armada, ya que durante aquella contienda no fueron pocos los marinos que la merecieron por su heroísmo, y que la prestigiaron en el seno de la propia Armada. Haré sucinta memoria de cinco de aquellos héroes. El capitán de navío don Salvador Moreno Fernández, laureado tras reducir a la tripulación subleada del crucero *Almirante Cervera* en Ferrol, en la noche del 22 de julio de 1936. El alférez de navío don Federico Sánchez-Barcáiztegui, comandante del pequeño remolcador *Galicia*, armado y reconvertido en bou para operar en el Cantábrico, que el 19 de septiembre de 1936, en aguas de cabo Peñas (Asturias), se enfrentó en combate desigual contra el submarino *B-6*, en cuya acción resultó muy dañado su buque, logrando a pesar de ello, tras cuatro horas de lucha, el hundimiento del submarino. El capitán de corbeta don Fernando Abárzuza Oliva, comandante del minador *Vulcano*, que el 29 de diciembre de 1938, en aguas del Estrecho, apercibido de que el muy superior destructor *José Luis Díez* intentaba salir de



Combate del *Vulcano* y el *José Luis Díez*, 1936.

Gibraltar al amparo de la noche, no dudó en enfrentarse a él; y notando que el destructor, mucho más veloz, se le escapaba, ordenó sin vacilar rumbo de colisión para cortarle el paso, se le echó tan encima que sostuvo nutrido fuego de armas portátiles borda con borda y logró obligarle a varar en una playa gibraltareña. El teniente de navío don Alfredo Lostau, de la dotación del crucero *Canarias*, a quien le fue concedida la cruz laureada por su valor heroico en las operaciones de abordaje y captura del transporte de guerra enemigo *Mar Cantábrico*, el 8 de marzo de 1937, en aguas del cabo Mayor (Santander), y su difícilísima conducción al puerto de Ferrol, en medio de una mar bravía y amenazado por los incendios y las explosiones constantes de parte de las toneladas de municiones que llevaba a bordo, negándose a abandonar el buque a pesar de habersele dado el permiso para hacerlo. Y por último un humilde hijo de Galicia: don Manuel Lois García, cabo de Infantería de Marina a bordo del crucero *Baleares*, que durante el combate de Cherchel (aguas de Argel), el 7 de septiembre de 1937, con un heroísmo extraordinario abrió a *cuerpo limpio* una caja de iluminantes incendiada que estaba puesta sobre otra de proyectiles de alto explosivo, y cogió en los brazos un proyectil iluminante que estaba ardiendo al rojo vivo dentro, poniendo en grave peligro al propio buque, y logró lanzarlo por la borda, pero a costa de recibir en el acto tan gravísimas quemaduras que le costaron la vida en la noche siguiente. El comandante del crucero, Vierna, que en uso de sus atribuciones le había impuesto ya la medalla militar individual, cumplió con el triste deber de poner en la frente del héroe caído el *beso de la madre ausente* que es tradicional en nuestra Armada.

A partir de los iniciales 33 personajes identificados en la lápida puesta por el vicealmirante Torres en la Escuela Naval Militar, concluidas nuestras pesquisas hemos pasado a conocer con precisión los nombres y circunstancias de nada menos que 319 marinos laureados: 12 grandes cruces laureadas, dos cruces laureadas de cuarta clase, 37 cruces laureadas de segunda clase, 10 cruces sencillas de tercera clase y 256 cruces sencillas de tercera clase (más dos carlistas). Y, además, otras 156 cruces dadas a personal del Ejército, paisanos y marinos extranjeros, por hechos de mar. Y, dado que el vigente Reglamento de la Orden incluye entre sus miembros a todos los condecorados con la medalla militar individual (que desde 1918 sustituye a las cruces sencillas de tercera y primera clase de la Orden de San Fernando), hemos formado también las relaciones de los marinos premiados con esta preciada condecoración al valor: 32 con la medalla naval individual (y doce colectivas), 58 con la medalla militar individual (y ocho colectivas) y cuatro con la medalla aérea individual.

Estas cifras vienen a confirmar lo que al principio enunciaba: que en cierta forma la Armada *miró de soslayo* nuestra primera y principal recompensa al valor militar heroico, puesto que a pesar de la participación activa y decisoria de la Armada en todas nuestras grandes campañas decimonónicas el número

de marinos admitidos en la Real y Militar Orden de San Fernando no parece ser tan significativo como debiera. Esos 319 caballeros de la Armada vienen a representar tan solo el 2'5 por 100 de los aproximadamente 14.000 caballeros militares que hasta ahora han integrado la Orden —naturalmente, hago abstracción de los otros tantos paisanos y milicianos nacionales condecorados—.

Hace escaso tiempo, el 23 de marzo de 2011, ha fallecido en Madrid, con más de noventa años, el que era último eslabón de esta larga cadena de héroes, por cierto segoviano, el contralmirante don Manuel Colorado Guitián, el único caballero de la Real y Militar Orden de San Fernando que formaba parte de la Armada, y que mereció la



Contralmirante Manuel Colorado Guitián.

medalla militar individual combatiendo como artillero en noviembre de 1936 en el frente de la Ciudad Universitaria madrileña.



El Pan, el Corcovado y el AOR *Marqués de la Ensenada*.
(Foto: J. Álvarez Fernández).





EL FUTURO DE LAS COMUNICACIONES POR SATÉLITE EN LA ARMADA

Manuel ABALO CORES



Introducción



ESDE los primeros años 90, en que nacieron las Comunicaciones Militares por Satélite en la Armada (SECOM-SAT) y se dio amplio uso de los satélites comerciales (INMARSAT), estas se han desarrollado con tal amplitud, rapidez y tecnología que su eficacia y sus prestaciones están hoy fuera de toda duda, constituyendo el 90 por 100 de los soportes del Sistema de Mando y Control de la Armada con sus unidades en la mar y las de Infantería de Marina desplegadas.

Este sistema está gestionado y controlado por el EMAD, a través del CGS (Centro de Gestión del Sistema) en sus estaciones de anclaje de Torrejón

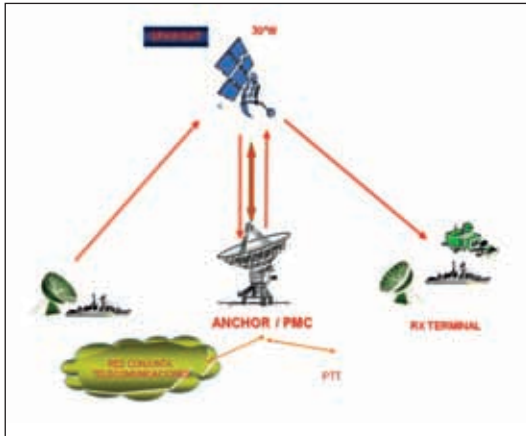


Fig. 1.— Arquitectura básica SECOMSAT.

(ESATAL) y de Bermeja (ESANCLA), que se encargan de integrar los servicios de las unidades en el Sistema de Telecomunicaciones Militares (STM), proporcionando voz y datos, tanto seguros (cifra) como no seguros.

Dónde estamos

En la actualidad las comunicaciones por satélite de la Armada están basadas en dos sistemas, el de Mando y Control (SECOMSAT) que, de la mano del EMAD y con base

en el satélite SPAINSAT (heredero del HISPASAT) y en el XTAR-EUR, cubre las dos terceras partes de la Tierra y sobre todo el área de influencia de los intereses nacionales.

El SPAINSAT tiene asignados cinco transpondedores para uso gubernamental, cuyo coste para la Armada es cero, pero no así para el Ministerio de Defensa, que a través de los acuerdos DGAM/HISDESAT participa en el accionariado y costes.

En cuanto al XTAR-EUR, cuando hay que utilizarlo se paga el ancho de banda con tarificación por uso, generalmente a cargo del EMAD, dado que siempre será en operaciones de mantenimiento de la paz.

A día de hoy, todos los buques de la flota disponen o van a disponer de terminales SECOMSAT (40 terminales navales y 10 de Infantería de Marina), excepto aquellos buques de pequeño tamaño (patrulleros tipo *Grosa*, etc.) que tengan una vida operativa limitada, los que realizan cometidos derivados de las funciones de la Secretaría General de Pesca, por sus especiales características y restricciones presupuestarias, tanto del EMAD como del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y alguna otra excepción.

La velocidad o ancho de banda (BW) disponible en los terminales de la Armada varía desde los 128 Kbits hasta los 2 Mbits.

El otro sistema, que actúa como respaldo, está integrado por los satélites comerciales a bordo de los buques, básicamente la red INMARSAT, cuyo uso es exclusivamente para ocasiones de emergencia o excepcionales y en redes no clasificadas, al ser de tarificación por consumo, con prestaciones escasas en ancho de banda y más esporádicos, como IRIDIUM, VSAT, IRIS, etc., de uso muy limitado.

Nos centraremos en el sistema SECOMSAT que es el que soporta el 90 por 100 de las comunicaciones de nuestras unidades en la mar.

Un buque o unidad de Infantería de Marina, dependiendo de sus características y funciones, dispone de un terminal con hasta 16 canales de voz y 16 canales de datos, tanto cifrados como en claro, incluyendo VTC (videoconferencia), lo que permite no sólo las comunicaciones operativas y administrativas, sino las de calidad de vida, como telefonía, Internet, Intranet, etc., que facilitan la comunicación de las dotaciones con sus familias.

Por qué hay que evolucionar el SECOMSAT

De lo dicho anteriormente se podría deducir que con este éxito, principalmente del SECOMSAT, hemos llegado a la meta, pero nada más lejos de la realidad; las operaciones futuras y la tecnología nos llevan a la necesidad de avanzar por varias razones, entre las que podemos destacar las siguientes:

- Nuevas necesidades de los usuarios (Ejércitos y Armada), por el cambio del escenario del campo de batalla, tal como se ve en la figura 2, con comunicaciones en movimiento y capacidad de compartir información disponible en la red.
- Aumento del volumen de información, fruto del desarrollo de los nuevos sistemas, como el Sistema de Información Militar (SIM), el Sistema de Mando Naval (SMN), el proyecto de Sistema de Difusión por Satélite (SDS), grandes volúmenes de información proporcionados por los vehículos no tripulados (UAV), la difusión de la COM (*Common Operational Picture*), sistemas de BFT (*Blue Force Tracking*), etcétera.
- Aumento de las misiones internacionales, tales como operaciones de mantenimiento de la paz, ayuda humanitaria, etcétera.
- Integración en estructuras internacionales.

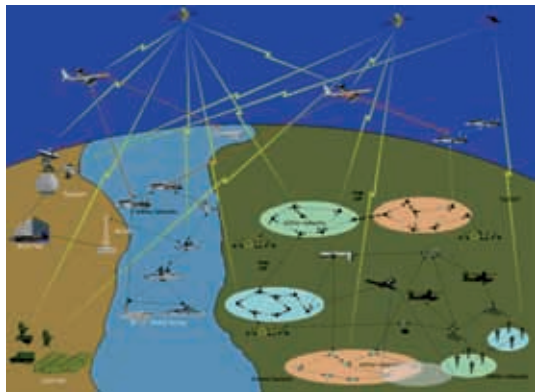


Fig. 2.— Escenario futuro de comunicaciones en un teatro de operaciones.

Hacia dónde vamos

En lo que es el segmento espacial (satélite), pronto se lanzará, en colaboración con

el Ministerio de Defensa noruego, un nuevo satélite (HISNORSAT), que se ubicará en alguna de las posiciones orbitales que tiene España para mejorar las prestaciones del segmento espacio, con mayor redundancia de cobertura y aumento de capacidad (llegando incluso al doble de la actual).

En lo que respecta a las bandas de frecuencia, se plantean, además de la banda X ya usada en la actualidad, la banda Ka, posiblemente la banda Ku, y —aunque España no posee frecuencias en la banda UHF— cabe la posibilidad de compartirlas a través de algún MOU con otro país aliado que sí la tenga, por lo que la incorporación de esa capacidad no es descartable.

Incorporación de procesado a bordo (OBP), es decir, que el satélite no solo actúa como repetidor de la señal tal cual llega, como ocurre ahora, sino que se reconstruirá dicha señal mejorando el balance de enlace debido a esa regeneración de la señal, y por tanto la relación C/No (señal-ruido) del enlace descendente. Esto nos permitirá aumentar la velocidad para una misma potencia consumida y reducir el tamaño de los terminales (antenas), tema nada baladí a bordo de los buques. En cuanto a las capacidades, continuar con la capacidad habitual Backhaul entre un terminal y su estación de anclaje en tipología de estrella, tanto punto a punto como multipunto; implantar la capacidad Backbone, que permite que terminales grandes con capacidad de restauración no tengan que pasar necesariamente por la estación de anclaje (no estrella); y también la capacidad Reachback (ancho de banda bajo demanda), que exigirá un nuevo módem que gestione nuevas técnicas de modulación, como la modulación con código variable y la modulación con código adaptativo, y técnicas de acceso al canal basadas en acceso múltiple por división en el tiempo-multifrecuencia, todo ello para mejorar la gestión y flexibilidad en aras de obtener siempre mayor velocidad de transmisión.

Podrán implantarse también técnicas de Difusión por Satélite (SDS) en banda Ka (sin descartar la banda X para bajas velocidades), que incluirán Proveedores de Contenidos (PC), Puntos de Inyección (PIN) y Centros Gestores de Difusión (CGD).

Mantendrán capacidades Intrateatro y DAMA (acceso múltiple bajo demanda), e incorporarán CDMA (acceso múltiple bajo código) y capacidad EPM para portadoras capaces de transmitir bajo *jaming*.

Se emplearán técnicas SDR (radio definida por *software*), en la medida en que alguna de las capacidades anteriores se tendrá que implementar con un módem único que, gestionando adecuadamente por SW las distintas modulaciones, permita acceder a cualquier tipo de capacidad sin cambiar de módem.

Otras consideraciones

Continuar con las implantaciones de IP (Protocolo Internet) y QoS (Calidad de Servicio) que garanticen que los servicios de voz y VTC (videoconfe-

rencia) en tiempo real, así como que los de gestión y configuración de la red tengan preferencia absoluta sobre los demás, salvando la problemática que puedan presentar las técnicas de cifrado de cara a los *routers*, y avanzar en las técnicas de cifrado tanto COMSEC (Seguridad en las Comunicaciones) e IP como incorporar TRANSEC (Seguridad en la Transmisión) en las propias portadoras para impedir el análisis de tráfico.

Evolución de las estaciones de anclaje

Éstas se potenciarán adecuadamente para alcanzar todas las capacidades descritas anteriormente, teniendo en cuenta además las apariciones de EAN (estaciones de anclaje) remotas (intrateatro), además de las fijas de Torrejón y Bermeja.

Esto incluirá ampliación en número y utilización de antenas (para bandas X, Ka, Ku), añadir a la polarización actual de la señal al satélite a derechas la de izquierdas, que ayudará a un uso más flexible de cara a la capacidad global, y también se reconvertirán los diferentes tipos de módems según avance el desarrollo del módem único con capacidad SDR, así como gestores DAMA, BoD (ancho de banda bajo demanda) y SDS.

El Centro de Operación del Sistema (COSRED) tendrá que evolucionar también para conseguir una gestión automática de los accesos, el establecimiento de los enlaces de forma optimizada y un seguimiento total de todas las fases del proceso, incluidas la gestión de la configuración y las averías.



Fig. 3.— Campo de antenas satélite en Bermeja.

Evolución de los terminales navales

Además de poder usar ambas polarizaciones, a izquierdas y derechas, tendrán control automático de potencia (CAP) y turbocódigo, se implantarán las capacidades IP y se evolucionarán a antenas que permitan mantener un consumo equilibrado en el satélite.

Esto implica un tamaño mínimo deseable que oscila entre 1,5 y 1,8 m de diámetro, que para nuestros buques es una característica muy difícil de cumplir, y en algunos casos (submarinos y cazaminas) imposible. Los terminales navales serán utilizados generalmente en tráfico Backhaul (es decir, en estrella y pasando siempre por el EAN correspondiente).

Los terminales dispondrán de entre uno y tres portadores, con velocidades configurables entre 256 Kbps y 2 Mbps, dependiendo del tamaño de la antena y del tipo de buque.

Irán incorporando SDS con lo que necesitarán una antena de banda Ka.

Todos los terminales evolucionarán hacia la interconexión OTAN, de acuerdo con la SGRA (Arquitectura Referencia Segmento Satélite).

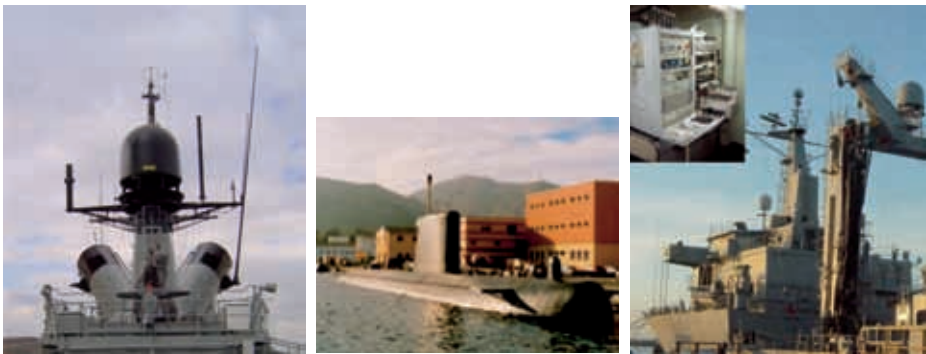


Fig. 4.— Antenas en mástil de un terminal satélite submarino y naval de una antena.

Entorno económico

Aunque estas evoluciones tecnológicas se presenten en el mercado, las características restrictivas del escenario económico no son favorables para acometerlas a corto plazo, pero se puede esperar que los objetivos se alcancen en el año 2020.

Conclusiones

Las comunicaciones satélite en la Armada, y concretamente las de Mando y Control basadas en el SECOMSAT, han experimentado un espectacular avance, tanto en tecnología como en implantación, y cubren con extraordinaria eficacia el 90 por 100 de los servicios que desarrolla el Mando y Control de la Armada con sus unidades en la mar.

El aumento de misiones y volumen de información es constante y obliga a evolucionar.

La puesta en servicio de un nuevo satélite en colaboración con Noruega (Hisnorsat) incrementa las posibilidades de mejorar el sistema, tanto en capacidad como en cobertura, e incluso en más bandas de frecuencias.

El procesado de señal a bordo (OBP) permitirá terminales más pequeñas (antenas) y más velocidad. Ampliará las capacidades existentes, así como permitirá implantar algunas nuevas. Permitirá incluir nuevas tecnologías y nuevas técnicas de cifrado. Evolucionarán las estaciones de anclaje y los terminales, sobre todo los navales, con gran incidencia en el tamaño de las antenas, auténtico «pie de barro» de los buques, y su repercusión en el BW disponible. Se evolucionará a una integración OTAN.

El mismo escenario se presenta en la tecnología «comercial» para satélites civiles, como INMARSAT, IRIDIUM, VSAT, etcétera.

El escenario económico restrictivo introducirá unos plazos, cuyo objetivo podría verse en 2020.



REFERENCIAS

- Seminario de Comunicaciones Satélite. Santander. Julio 2011.
 Jornadas CIS. Comunicaciones de la Armada en Bermeja. Abril 2011.
 Conferencia. Autor ERMAD, para alumnos de especialidad TIC 2011.

A NUESTROS COLABORADORES

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

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

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

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

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

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

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

¿SEGUIMOS FORMANDO LÍDERES?

Enrique NÚÑEZ DE PRADO APARICIO



Introducción



A preocupación de la Armada por el liderazgo se recoge en varias directivas de Personal de 2003 y 2005, en las Líneas Generales de 2007 y se concreta, finalmente, en el documento *Concepto de Liderazgo de la Armada*, de junio de 2008 (1). Esta inquietud se produce en el contexto de la implantación de un nuevo modelo de enseñanza de formación de oficiales, que desde el curso 2010-2011 ya es una realidad.

Lejos de suponer una dificultad, el nuevo plan de carrera —que durante unos años convivirá con el antiguo— constituye una oportunidad para concentrar el esfuerzo en la mejor formación posible de los futuros oficiales, y en particular en el aspecto de liderazgo que se trata en este artículo. En este sentido, la Escuela Naval Militar, como centro de formación de oficiales, se siente responsable de ofrecer a sus alumnos un modelo de formación en materia de liderazgo que les sirva de guía desde el instante en que reciben su «despacho» y a lo largo de su carrera.

En atención a esta necesidad, en los últimos años se ha desarrollado en la Escuela un plan de liderazgo, gran parte de cuyo esfuerzo fundamental se ha centrado en aprovechar las oportunidades existentes. Por ejemplo, el régimen de internado de los alumnos (sobre todo, al comienzo) es una ocasión inigualable de influir positivamente en su formación. La exigencia en el estudio, tal vez ahora más acentuada ante la carrera adicional introducida, les hace crecer en madurez y responsabilidad. Las diferentes prácticas en la mar o en el campo crean el contexto para ejercer el mando de compañeros. El sistema de tutorías puede ser también una herramienta extraordinaria como medio de

(1) *Modelo de Liderazgo de la Armada*, junio 2008.



formación en materia de liderazgo. La presencia del profesor militar como modelo más cercano a imitar puede también rentabilizarse al máximo.

Todo ello se ha organizado en un Plan de Formación de Liderazgo de la Escuela Naval, compuesto de varios pilares en torno a uno de ellos, central, denominado Programa de Formación de Líderes. Los otros pilares son el propio programa teórico de estudios, seminarios, estudios de casos, ejercicios encaminados a realizar prácticas de mando y, en general, toda la actividad docente y de instrucción y adiestramiento.

En este artículo se describen las acciones formativas que en materia de liderazgo se están llevando a cabo en la Escuela Naval Militar, como respuesta a la necesidad de la Armada de contar con los líderes que necesita para llevar a cabo su misión.

Programa de formación de líderes

El objetivo del programa es proporcionar a los alumnos un conjunto de competencias que les ayuden a mejorar su capacidad de liderazgo y les capaciten para su responsabilidad futura. No cabe duda de que los alumnos están en condiciones óptimas de adquirir estas competencias en esta etapa temprana de su formación, en el ambiente de disciplina y exigencia que se da en la Escuela Naval.



El programa está inspirado en otros de formación de jóvenes en materia de liderazgo basados en técnicas de *mentoring*, si bien, como se ha mencionado, el perfil perseguido es el contemplado en el Modelo de Liderazgo de la Armada, adaptado a las características de juventud de los alumnos.

Con esta perspectiva, el programa estructura las competencias (39 en total) en tres grupos: gestión del entorno, gestión interpersonal y gestión personal (externa e interna). Cada una de ellas, a su vez, se desgrena en un conjunto de habilidades a practicar y reforzar mediante objetivos sencillos, fáciles de alcanzar y de evaluar, incrementando la ambición según los cursos. Cada alumno cuenta con un tutor militar (que actúa en este caso como su *mentor*), quien durante los periodos previstos determina y evalúa con el alumno las metas, contando siempre con sus capacidades innatas y, por supuesto, con su buena predisposición e interés.

Evidentemente, hay cualidades con las que se nace (y así hay alumnos que ingresan con unas cualidades de liderazgo más acentuadas) y otras que son función de la experiencia, del carácter y del esfuerzo personal. Pero el objetivo es que todos las incrementen, y para ello hay que mostrarles el camino. También es necesario hacerles entender que unas veces tendrán encomendado el mando y en otras ocasiones serán un miembro más del equipo, pero en todas las circunstancias las cualidades de liderazgo son necesarias «para influir en los componentes del grupo para que trabajen cohesionados y con entusiasmo

en la consecución de objetivos» (2). No sería posible describir en estas páginas el programa completo, tan sólo se quiere ofrecer algún ejemplo de desarrollo de competencias que pueda ilustrar un poco mejor en qué consiste:

- *Gestión del entorno. Promoción de la cultura corporativa.* Este es uno de los objetivos del Modelo de Liderazgo de la Armada. En esta línea, en la Escuela Naval se viene insistiendo en la idea de la importancia de las tradiciones, especialmente en tiempos de cambio. Así, como objetivos parciales del programa se contemplan «sentirse hereditario de una tradición centenaria o identificarse con los valores de honor, valor y patriotismo».
- *Gestión interpersonal. Confianza.* Una de las cualidades es «aprender a generar en los demás el sentimiento de confianza» mediante pequeños objetivos, como: aprender a criticar constructivamente las situaciones, no a las personas; mantener un ánimo estable, sin variaciones bruscas; ser sensible a los problemas y necesidades de los demás; utilizar un tono respetuoso al corregir a los demás.
- *Gestión personal. Integridad Moral.* En este caso, como objetivos parciales se consideran «reconocer y respetar los derechos de los demás (esto incluye el tiempo de estudio); asumir los derechos y autoridad de otros alumnos más antiguos; ser siempre sincero, incluso si puede ser el motivo de un castigo o reflexionar frecuentemente sobre los motivos del comportamiento personal».

Los objetivos a alcanzar en el ámbito de cada competencia son progresivos, de manera que en cada curso se trabaja un determinado número de ellos. Todo ello está reflejado en una agenda personal del alumno, la cual, organizada por semanas, le permite hacer seguimiento de la consecución de los objetivos establecidos con su tutor.

Los tutores, por su parte, necesitan disponer de ciertos conocimientos y apoyo, por lo que se organizan sesiones de formación y jornadas de seguimiento. Finalmente, para que el programa pueda funcionar es necesario *alimentarlo* con lecciones teóricas, conferencias, actividades interactivas, ejercicios, etc., que se describen a continuación.

De la teoría a la práctica

El nuevo plan de carrera ha supuesto la redefinición de los programas de estudios militares, lo que afecta también a las asignaturas relacionadas con

(2) *Ibíd.*

el liderazgo. No existe gran novedad en lo que se refiere al número de horas lectivas, pero el nuevo plan contempla de forma explícita la asignatura de Liderazgo. Además de esta, la base teórica está cubierta con el estudio de los tradicionales temas de Ética, Ordenanzas y Moral, Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas o las nuevas Normas de Régimen Interior de la Armada, además de otros temas de Sociología Militar o Psicología Social, integrados en distintas asignaturas, obligatorias u optativas, a lo largo de la carrera.

Sin embargo, reconociendo la importancia de una buena base teórica, no se puede escapar que esta materia debe ser llevada a la práctica en todas las actividades posibles y puesta en contexto aprovechando las interacciones de los alumnos. El factor crítico es que el alumno pueda formar su conducta de acuerdo con un conjunto de principios previamente asimilados que le permitan en el futuro tomar decisiones fundamentadas. Por ello, es esencial que todo lo que observe sea coherente con lo que aprenda, confirmándose lo importante que es el ejemplo recibido de los superiores.

En esta línea, se incorporaron ciertas actividades complementarias, relacionadas con la formación en materia de liderazgo, con una metodología más interactiva: se trata de paneles y seminarios: los primeros, dirigidos a todos los alumnos en general, y los segundos, destinados a los más antiguos.

Con periodicidad anual, y desde hace varios años, la Escuela Naval viene organizando un Panel sobre Liderazgo al que se invita a dos o tres conferenciantes de reconocido prestigio, procedentes del entorno militar o de la vida civil. Los temas tratados han abarcado cuestiones tales como el liderazgo desde distintas perspectivas —empresarial, académica y militar—, el *coaching* o la adquisición de competencias para la formación del líder.

Los seminarios son otra herramienta muy útil para complementar la formación en esta materia. Están dirigidos a alumnos más antiguos (guardias marinas o alféreces/alféreces de fragata), que ya van asumiendo, dentro o fuera de la escuela en sus periodos de prácticas, funciones de mando. Les sirven para reflexionar sobre cómo orientar su estilo de liderazgo y en qué aspectos deben incidir para mejorar en esta dimensión. Los seminarios se han planteado unas veces en un formato de estudio de casos (líderes y marinos ilustres españoles y de otras naciones), mientras que otras se han centrado en el análisis de algún libro seleccionado o de algún tema concreto relacionado con la materia. Los alumnos, agrupados en equipos, exponen sus conclusiones ante los mandos de la escuela, que son seguidas de un coloquio moderado por el jefe del grupo. El rendimiento de estos seminarios es muy satisfactorio, ofreciendo la oportunidad, como se ha dicho, de reflexionar sobre estos asuntos.

Más ejercicios

LIDEREX

Se trata de un ejercicio de dos días de duración que, con periodicidad anual y orientado a los alumnos de cuarto curso, se viene realizando durante estos últimos años en la Escuela Naval. Inspirado en otros ejercicios programados por escuelas navales europeas, el objetivo es crear mediante distintas pruebas las situaciones necesarias para que los alumnos puedan practicar las cualidades propias del mando, bien de forma organizada o de forma espontánea, finalizando con una fase de análisis que sirve para mejorar el ejercicio del siguiente curso.

Ejercicios generales

Siempre que existe la oportunidad, cuando un buque recalca o una unidad utiliza las instalaciones de la Escuela Naval, y compatibilizando como siempre este esfuerzo con los planes de estudio en vigor, se programa un ejercicio general en el que se vean involucrados todos o el mayor número posible de alumnos, y en el que se ofrezca la ocasión de practicar las cualidades de



mando y organizativas. Ejemplos recientes son las visitas de los buques anfibios clase *Galicia*, de las fragatas de la clase *Álvaro de Bazán* o *Santa María* o de la Fuerza de Guerra Naval Especial. En el caso de los buques anfibios, es posible organizar un ejercicio que involucre los medios y el personal de la escuela. Las lanchas de instrucción, los cruceros a vela y las embarcaciones neumáticas, tripuladas por los alumnos, pueden realizar cometidos como «fuerzas sutiles» o «fuerzas asimétricas» durante la aproximación por la ría. La organización y ejecución de un desembarco anfibio en la isla de Tambo, mediante SUPERCATS y embarcaciones *LCM-8E*, permite a los alumnos ejercitarse en realizar un «planeamiento paralelo, detallado y concurrente», fase inicial que concluye con una conferencia preoperativa. Tras la ejecución, el análisis del ejercicio permite extraer lecciones aprendidas. A los alumnos más antiguos se les asignan funciones de planeamiento y dirección. La escuela rentabiliza al máximo estas visitas de cara a la formación integral de los alumnos, incluyendo la faceta de liderazgo.

Semanas de instrucción y adiestramiento

Una de las consecuencias del nuevo modelo de carrera ha sido la necesidad de reconsiderar la distribución de las seis semanas de instrucción y adiestramiento incluidas en el plan de estudios de todos los alumnos y tradicionalmente asignadas al embarque de fin de curso. En noviembre y en febrero se utilizan dos de estas semanas para poner en práctica los conocimientos teóricos y seguir ofreciendo ocasiones de prácticas de liderazgo.

Durante ellas la actividad académica se interrumpe, y mientras los alumnos de Infantería de Marina realizan los campamentos de otoño e invierno; los de los otros cuerpos llevan a cabo un programa de ejercicios, que incluye salidas a la mar (en lanchas de instrucción o en embarcaciones a vela), salidas al campo (con marchas y competiciones de liderazgo) y ejercicios en la escuela (refuerzo en los simuladores tácticos y de navegación, ejercicios de seguridad interior, cursillos intensivos de vela).

Al final del curso se lleva a cabo un crucero de instrucción de cuatro semanas en el que, nuevamente, y de acuerdo con su antigüedad, se pone al alumno en la situación de tomar la voz, dirigir ejercicios o liderar actividades, ante la presencia de un oficial que les dirige y orienta en su progresión.

Otras actividades

Las líneas de acción descritas, encaminadas de alguna manera a reforzar la formación en materia de liderazgo, están complementadas por muchas otras actividades desarrolladas en la escuela, entre las que se pueden destacar:

- Tutorías a cargo de profesores militares o sesiones de orientación académica a cargo de profesores civiles, que proporcionan ocasión para orientar al alumno en numerosas facetas (académica, personal, futuro profesional, integración, etc.). Las tutorías, como se ha dicho, apoyan directamente al Programa de Formación de Líderes.
- Designación de alumnos brigadieres y cabos ranchos, integrándolos, con carácter permanente o de forma temporal, en brigadas de alumnos más modernos, fundamentalmente «aspirantes». Esta tradición de la escuela, cuya eficacia está avalada por los muchos años de práctica, debidamente orientada y dirigida, beneficia a todo el conjunto: alumnos antiguos en prácticas de mando y alumnos modernos en búsqueda de un modelo de oficial que les sirva de referencia.
- Refuerzo de las técnicas de expresión oral, como elemento «facilitador» para alcanzar una buena capacidad de liderazgo. La escuela fomenta este tipo de formación, ofreciendo numerosas oportunidades de práctica, tanto en ocasiones formales (introducción de conferenciantes), académicas (dentro de cada asignatura) u operativas (*briefings* a bordo o en el campo, simuladores, reuniones).
- Refuerzo del aprendizaje de la lengua inglesa como elemento esencial para desarrollar las acciones de liderazgo en un escenario internacional.
- Adaptación del sistema de incentivos, de acuerdo con el comportamiento y los resultados académicos.

Conclusiones

El Plan de Formación de Liderazgo de la Escuela Naval está basado en la creencia de que formar oficiales con valores morales y competencias arraigadas facilita el camino para tener buenos oficiales en el futuro. Así lo expresa el Modelo de Liderazgo de la Armada: «Es preciso un liderazgo que se construya sobre un sólido código ético, que se sustente en la mutua confianza y que apele a los valores más profundos y nobles de las personas» (3). Así, el liderazgo no solo es cuestión de proporcionar los conocimientos y las técnicas previstas en el programa: supone también asegurar la formación de la conducta para que pueda sustentar las decisiones y acciones correctas durante la vida profesional, «sea cual sea la situación, abarcando desde el cumplimiento rutinario del deber hasta la situación límite de combate» (4).

Para ello, al alumno se le proporciona un modelo de liderazgo (que por fuerza tiene que ser ideal y exigente de alcanzar), así como un tutor que le

(3) *Ibídem.*

(4) *Ibídem.*

dirige, determinando los objetivos a perseguir en cada momento, juzgando sus progresos y proponiéndole nuevas metas a plantearse. El plan no puede funcionar sin un conjunto de actividades complementarias, alineadas en la misma dirección: clases, seminarios, conferencias, prácticas, ejercicios, etc. Todas ellas, combinadas con el ejemplo de los oficiales y profesores, constituyen el conjunto de herramientas puestas a disposición para la formación del futuro oficial. A primera vista, el plan puede parecer una empresa difícil, pero los cinco años de carrera dan para mucho y no cabe duda de que la meta final merece la pena.

De esta manera, en el marco del nuevo modelo de carrera recién instaurado, y mediante la puesta en marcha del Plan de Formación de Liderazgo, la Escuela Naval continúa su cometido de formar oficiales dotados de la capacidad de liderazgo necesaria para llevar a cabo las misiones que la Armada les encomiende en el futuro.



Operación NEO en CALOP de la fragata *Almirante Juan de Borbón*.
(Foto: José I. del Moral Rodríguez).



ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL MANTENIMIENTO EN LA ARMADA

Miguel BLANCO GALDO



AS teorías de mantenimiento han evolucionado con el correr de los años y a día de hoy algunas de ellas se encuentran en vigor en la Armada con distinto grado de implantación. Dejando a un lado que la utilidad de cada «filosofía» de mantenimiento pueda ser ampliamente discutida, lo cierto es que creo que hemos sido incapaces de dar una respuesta, tanto a nuestros clientes internos —los operadores de los sistemas— como a las empresas civiles —el tercer escalón (1)—, de cuál es el modelo hacia el que debemos dirigirnos.

Por otra parte, estas teorías son llevadas a cabo en las unidades a flote por el personal de la Armada de sus dotaciones. Ya que ha sido una tendencia generalizada en los últimos años construir buques con dotaciones cada vez más reducidas, quizá deberíamos plantearnos si contamos con personal en cantidad suficiente para realizar dichas tareas.

Los tipos de planes de mantenimiento

El Reglamento de Mantenimiento —en vigor desde 1981— establece que los escalones de mantenimiento son tres: el buque, el arsenal y las empresas civiles —estatales o privadas—. Asimismo, el plan de mantenimiento a efectuar por el buque será el Subsistema de Mantenimiento Programado —*Planned Maintenance System* (PMS)—. Sin embargo, respecto a los Periodos de Inmovilización Programados (PIP) dicta que «el planeamiento de las acciones

(1) Artículo 5 del Reglamento de Mantenimiento.

de mantenimiento que se hayan de realizar en este periodo corresponden al jefe del arsenal», dejando sin definir el sistema de mantenimiento a aplicar.

El primer sistema de mantenimiento cuya aplicación fue sancionada doctrinalmente fue el Plan de Mantenimiento de la Clase (CMP) (2): en este sistema el mantenimiento era programado —todas las tareas se realizaban con una periodicidad fija—, se efectuaba durante los periodos de inmovilización previamente establecidos —PIP y varadas—, cada clase de buque disponía de un CMP distinto —con bases de datos totalmente independientes entre sí y sin haber efectuado ningún cruce entre ellas— y podía darse el caso de que un mismo equipo pudiera tener diferentes mantenimientos en cada CMP.

Posteriormente se decidió la implantación del Plan de Mantenimiento Integrado de la Clase (ICMP): en este sistema el mantenimiento se basa en la condición —*Condition Based Maintenance* (CBM)—, los mantenimientos se planifican y ejecutan cuando el buque y la instalación de mantenimiento se encuentren disponibles, se aplica a seis clases de buques diferentes (PDA, F-100, FFG, LPD, LST y cazaminas) y los mantenimientos quedan unificados.

Finalmente se ha empezado a introducir el mantenimiento centrado en la fiabilidad —*Reliability Centered Maintenance* (RCM)—: el RCM es tanto un proceso analítico aplicado al desarrollo de los mantenimientos preventivos necesarios a bordo como una estrategia aplicable a la planificación del mantenimiento a bordo en general. Desde el primer punto de vista, el RCM no supone un nuevo plan de mantenimiento, sino una herramienta al servicio del PMS. Así, mientras que el mantenimiento de tercer y cuarto escalón —obviemos que el Reglamento de Mantenimiento sólo habla de tres escalones y no de cuatro— estará recogido en el ICMP e incluirá tanto acciones preventivas como las correctivas derivadas de la condición o estado de los equipos —CBM—, las acciones de mantenimiento a bordo podrán ser también correctivas o preventivas; estas serán seleccionadas utilizando los principios del RCM y documentadas en el PMS.

Sin embargo, desde el segundo punto de vista, el RCM sí supone un nuevo plan de mantenimiento más ambicioso que el ICMP. El RCM analiza las funciones del sistema, los modos de fallo, y los efectos de cada modo de fallo en la operatividad del buque. Una vez identificados estos modos de fallo, se lleva a cabo una investigación de la estrategia óptima para minimizar la probabilidad del fallo y el impacto operativo. El resultado del RCM es determinar cuál de las tres estrategias siguientes de mantenimiento es más aplicable:

(2) Instrucción del AJAL 01/90. «Inmovilizaciones programadas para los buques del Grupo de Combate» de 12 de enero de 1990, sustituida por Instrucción Permanente DMN 02/08 de 15 de diciembre del AJAL.

- Reparar cuando se produce la avería (*Fix when fail*).
- Mantenimiento periódico (*Time Based Maintenance*).
- Mantenimiento según condición (*Condition Based Maintenance*).

¿Hemos asumido el cambio de modelos?

Si comparamos el CMP con el ICMP, independientemente de que se haya efectuado una implantación adecuada del CBM o sean precisos otros programas distintos a los ya implementados (análisis de vibraciones, termografía, PAESA, etc.) para poder hacer análisis basados en la condición lo suficientemente fiables, a día de hoy no se utiliza la planificación y mantenimiento continuo, ya que el ICMP implica un número de tareas periódicas (no solo según condición) que se deben hacer durante los PIP. Además, se exceptuó de la aplicación del ICMP a las FFG *Santa María* y al *Príncipe de Asturias*, al tener un CMP contrastado que ofrece mayor fiabilidad (3). Los mantenimientos, en consecuencia, no están unificados, por lo que se da la paradoja de que para que la implantación del ICMP pueda tener los mantenimientos unificados se provoca una dispersión de tareas entre CMP e ICMP, haciendo que se encuentren menos unificados que nunca.

A estas alturas ya tenemos planteado el interrogante de cuál es el modelo que deberíamos seguir, para lo que tenemos que buscar un compromiso entre lo que necesitamos y lo que nos podemos permitir. Sin embargo, nos hemos saltado la resolución de este problema y hemos pasado a introducir un nuevo sistema de mantenimiento, el mantenimiento centrado en la fiabilidad (RCM).

A mi modo de ver, la convivencia de los tres modelos nos impide dedicar nuestros escasos recursos a desarrollar uno de ellos hasta un grado de implantación que resulte realmente eficaz. Por tanto se nos plantean al menos dos posibilidades, o apostar firmemente por uno de los planes e implantarlo lo más rápidamente posible o bien acotar el alcance de cada plan de mantenimiento y limitar la aplicación de cada uno de ellos a series determinadas de buques.

¿Cómo influye la evolución tecnológica en los planes de mantenimiento?

Los programas de construcción naval de los últimos años, cuyo primer antecedente podríamos establecer en las corbetas clase *Descubierta*, han supuesto un salto cualitativo por la elevada proporción de última tecnología que hay en los mismos. Suena a tópico hablar de cómo ha evolucionado la

(3) Instrucción Permanente DMN/02 de 15 de diciembre, del AJAL, párrafo 3.2.

tecnología de los sistemas, y de que además lo seguirá haciendo en el futuro inmediato, pero esta realidad ha convertido en un axioma no discutido por nadie que los mantenedores no solo han de estar altamente cualificados, sino que deben adaptarse con agilidad a la continua evolución tecnológica.

Sin embargo, ¿es esto cierto? Si bien renunciar a la última tecnología en aras de buscar buques que podrían ser adecuados para conflictos de mediana y baja intensidad —la tendencia actual— y además mucho más baratos que, pongamos por caso, una *F-100*, podría ser atractivo, lo cierto es que las capacidades que podría requerir la siguiente serie de buques de una clase, por ejemplo, la hipotética *F-120*, en caso de que en el futuro a largo plazo —15 a 20 años vista— nuestras circunstancias y necesidades fueran diferentes y estas nos obligaran a construir un buque tecnológicamente muy avanzado, serían difíciles de implementar, ya que habríamos sufrido una brecha tecnológica que a nuestra industria le resultaría difícilísimo superar, por lo que no deberíamos abandonar la senda ascendente de los últimos años. Pero los buques más viejos de una serie, por seguir con el mismo ejemplo, fragatas *F-80*, sí serían aptos para otro tipo de amenazas más «de andar por casa», y de la misma forma que no son de última tecnología en prestaciones, ¿deberíamos consumir recursos en convertir su plan de mantenimiento en uno de última generación?

De la misma manera que debemos ponderar, a la hora de iniciar un nuevo programa, la amenaza que se pretende enfrentar y los retornos industriales que aporta a nuestra sociedad civil la nueva construcción, deberíamos meditar, a la vista de que hemos sido incapaces de asimilar el cambio conceptual del CMP al ICMP y de este al RCM, si el plan de mantenimiento que queremos implantar en la nueva serie de buques debería ceñirse en su aplicación a esos buques en concreto o extenderlo a los demás, ya que a la poca garantía que tenemos de conseguir su implantación se suma que es probable que no necesitemos una fiabilidad tan elevada en un determinado sistema de buque, porque ni su disponibilidad operativa ni las misiones que deberá afrontar lo hacen necesario.

Por otra parte, la modernización «continua» de los sistemas y equipos, por paradójico que pueda parecer, podría ser contraproducente. Si bien en ocasiones no queda más remedio que acometer la modernización —por ejemplo, cuando el estado del arte haya dejado tan anticuados los equipos que no se encuentren en la industria repuestos para ellos—, no siempre la sustitución de equipos, que por no ser de última generación no tienen que estar necesariamente obsoletos, podría ser adecuada, ya que en determinadas circunstancias supone infrutilizar recursos de la Armada que a lo mejor no están amortizados, y lo que es peor, dar de alta y baja los HSC (4) en el árbol de elementos

(4) *Hierarchical Structure Code*: código numérico que identifica a cada elemento de significación funcional.

configurados tiene muchas implicaciones logísticas —cosales (5), MIP (6)/MRC (7), planos, repuestos que hay que catalogar e introducir en la cadena o bien dar de baja en los almacenes de la Armada, etc.—. Estos trabajos, si no se hacen con la suficiente celeridad —no digamos si no se hacen—, suponen: desinformación sobre el apoyo técnico de los nuevos equipos y sistemas; que falten repuestos; que el personal no tenga los cursos adecuados, etc. ¿A lo mejor en vez de modernización «continua» deberíamos hablar de modernización «oportuna»?

A juicio de muchos, el concepto de mantenimiento ha ido evolucionando en la Armada pero no lo suficientemente rápido. Tal vez ese sea el problema, que al igual que es imposible que todas las unidades de nuestra Armada sean de última generación —el ciclo de vida de un buque, desde su fase conceptual hasta su desguace, es de 40 años— un plan de mantenimiento no podría ser de última generación porque el tiempo que llevaría su implantación haría que en el medio plazo quedara obsoleto respecto a un nuevo plan de mantenimiento que pudiera ser desarrollado. La intención de implantar el nuevo plan de mantenimiento haría que se dejara a medio implantar el inmediatamente anterior y al mismo tiempo que no se dedicaran los recursos suficientes al nuevo. En resumen, quizá vayamos demasiado rápido en busca del mejor modelo sin esperar a recoger los frutos del trabajo hecho anteriormente.

El primer escalón

Uno de los principios básicos en los que se inspira el Mantenimiento en la Armada es efectuar las acciones de mantenimiento en el «escalón» más bajo posible y, mientras que el Reglamento de Mantenimiento (o al menos todo el articulado que desarrolla este principio) no sea derogado, constituye un criterio doctrinal de obligado cumplimiento, de ahí la constante preocupación sobre la calidad y cantidad de nuestras dotaciones.

Respecto al primer aspecto, la «calidad», al escapar de los parámetros fácilmente medibles, entramos de lleno en un mundo subjetivo, y por tanto susceptible de todo tipo de polémicas. ¿La captación de los marinos profesionales tiene normalmente su mayor éxito en los sectores menos formados de la sociedad? ¿Sucede lo mismo con los aspirantes a oficiales? ¿El nivel medio de formación de la juventud española año tras año es más bajo? ¿Ha fracasado la Enseñanza Naval a la hora de formar profesio-

(5) *Coordinated On-board Ship Allowance List*: Libro de Cargo.

(6) Página Índice de Mantenimiento.

(7) Tarjeta de Mantenimiento.

nales adecuados a los puestos que se quieren cubrir? ¿Adolecen de falta de liderazgo los cuadros de mando de la Armada, mostrándose incapaces de convertirse en modelos de conducta para nuestros subordinados? A todas estas interesantísimas preguntas no solo soy incapaz de dar respuesta, sino que entiendo que habría que tratarlas con una extensión y profundidad que escaparía a un simple artículo, por lo que soslayaré este aspecto. No obstante, sí creo que se impone una reflexión sobre la «cantidad», sobre la tendencia de los últimos años que nos lleva a dotaciones cada vez más reducidas.

En los últimos tiempos se está pasando del concepto clásico de operador-mantenedor al de usuario operativo. Mientras el buque se encuentra alistado, numerosas personas están en curso, otras exoneradas de guardias, servicios, maniobras, navegaciones u otras actividades análogas, y los que quedan atienden las guardias, comisiones y trabajos diarios que sus destinos exigen. Todo para poder dar el «listo para salir de comisión». Da la sensación de que el mantenimiento es algo de lo que nos acordamos cuando se rompe un equipo. En principio no es algo muy importante porque nos quedan los PIP. El Reglamento de Mantenimiento sanciona como uno de sus principios básicos el inmovilizar periódicamente las unidades para permitir una dedicación más intensa de las dotaciones a las actividades de mantenimiento. Sin embargo, cuando los buques entran en PIP, las razones de conciliación de vida familiar y laboral hacen que durante los periodos de inmovilización las dotaciones se encuentren disfrutando de los merecidísimos permisos y licencias que no pudieron tomarse antes, lo cual contraviene el Reglamento de Mantenimiento. Esto está sucediendo con buques cuyas plantillas orgánicas ideales se han pensado para buques de la Armada ya diseñados, buscando no desaprovechar un ápice la mano de obra. ¿Qué sucederá en un *Juan Carlos I*? ¿O en un *BAM*?

La diferencia entre dotación mínima y óptima

A esta situación creo que hemos llegado por no tener claros los límites que hay entre dos conceptos: el de construir un buque con dotación reducida y el de explotar un buque con dotación reducida.

Una posible solución para que no se produzca merma del mantenimiento, ni de la formación y adiestramiento táctico-operativo, ni de la conciliación laboral y familiar, es romper una tendencia firmemente arraigada: buques con dotaciones reducidas.

Para ello, *a priori*, hay tres posibilidades:

- Técnicas de gestión de personal basadas en matrices de flexibilidad, tal y como hace la Armada de los Estados Unidos (8).
- Adoptar en las escuadrillas «departamentos de Complementación de Personal», que no son otra cosa que un *pool* de profesionales, de marinero a capitán de fragata, que alcanza un porcentaje determinado del personal de toda la escuadrilla y que tienen como cometido relevar a aquellos miembros de las dotaciones de los buques que superen un límite de días de mar.
- Que las dotaciones se estimen en un tanto por ciento mayor que la mínima necesaria para el manejo de la plataforma.

Construir buques de guerra del mayor tonelaje posible con la mínima dotación necesaria se hace para abaratar al máximo los costes del ciclo de vida, pero al final se ve perjudicado el adiestramiento operativo, la conciliación de la vida profesional y laboral, el mantenimiento o las tres cosas a la vez. Lo mejor sería contemplar en el coste del ciclo de vida unas dotaciones adecuadas para lograr compaginar adiestramiento, tiempo libre y mantenimiento y contabilizar desde el principio esos costes, ya que si no, en caso contrario, los estaremos ocultando pero no eliminando.

Conclusiones

Adaptarse con agilidad a la continua evolución tecnológica no implica necesariamente tener el mejor sistema de mantenimiento en vigor para todos los buques, sino que la última serie de barcos tenga el mejor y más novedoso plan de mantenimiento que hayamos sido capaces de diseñar, y dejar al resto de las series con el plan de mantenimiento que se sancionó en su momento para ellos. Además, si aplicar un programa de refresco de tecnología para solventar una brecha de capacidades no garantiza la logística del nuevo sistema, habría que valorar el hacer la modernización solo cuando la obsolescencia

(8) En ellas el personal disponible a bordo se flexibiliza para reaccionar ante una adversidad. Se crea una compleja estructura organizativa matricial donde se conjuga la formación y el adiestramiento con todas las situaciones a las que se pueden enfrentar, combinándolos con los diversos perfiles de misión del buque y con un indicador de fatiga continuada según el tiempo de permanencia en la mar y la calidad de vida a bordo. Para realizar esta tarea tan compleja en las nuevas unidades de la Armada, es obvio que ha de disponerse de personal preparado para tal fin y dotado de herramientas de gestión innovadoras que les permita validar los nuevos procedimientos y revisar las cargas de trabajo conforme a los estándares que determine la Armada; o confiarlo a una empresa especializada, que no será fácil de encontrar.

funcional y tecnológica tuviera su origen en los proveedores (9) (no en el usuario (10) ni en el entorno) (11) o no hacerla, con la idea de que siempre será mejor mantener un sistema de mantenimiento obsoleto, pero que se encuentre consolidado, que intentar implantar uno sin lograrlo.

Por otra parte, hay una diferencia entre dotación mínima y óptima. El operar una plataforma con una dotación muy reducida no implica que tengamos articulados mecanismos para garantizar siempre la existencia a bordo de la plantilla mínima necesaria. Por ello, hace falta algún tipo de redundancia en el personal.

BIBLIOGRAFÍA

- Orden Ministerial delegada 282/81* de 9 de septiembre, del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (por delegación), por la que se aprueba el Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo.
- Instrucción permanente DMN 02/08* de 15 de diciembre, del almirante jefe de Apoyo Logístico, sobre inmovilizaciones programadas para los buques de la Armada.
- Plan 01/2008*, de 26 de mayo, del almirante jefe de Apoyo Logístico, de administración del recurso de material para 2008.
- Manual Técnico Plan de Mantenimiento Integrado de Clase* —nº DIC: 8512-0039-001-R00C04—.
- GUARDIA DE LA MORA, José Enrique: *Human System Integration. La optimización del recurso de personal a bordo*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Abril 2006, pp. 459- 467.
- SOLS RODRÍGUEZ-CANDELA, Alberto; MUÑOZ PALOS, José Manuel: *El Apoyo Logístico basado en las prestaciones*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto- septiembre 2006, pp. 265- 271.
- ALCARAZ-PÉREZ ROS, Jorge: *La fragata F-125 alemana. Un buque para operaciones de paz*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Enero- febrero 2010, pp. 69- 82.
- SOLS RODRÍGUEZ-CANDELA, Alberto; MOLERO, Adriana: *La brecha de capacidades operativas y los programas de refresco de tecnología*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Octubre 2010, pp. 459- 463.
- POMARES MORENO, José Enrique: *Dotaciones reducidas, un reto para el presente*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Marzo 2011, pp. 279- 284.

(9) Cambios en la fabricación y apoyo de los elementos suministrados.

(10) Evolución de necesidades y requisitos.

(11) Cambios en otros sistemas con los que se opera conjuntamente y de los que se derivan obsolescencias para el sistema considerado.

DISQUISICIONES SOBRE EL CONTRATO MENOR

Manuel A. PÉREZ GARCÍA



PROVECHANDO las largas mañanas de agosto a la vuelta del permiso, tuve la oportunidad de leer y releer el artículo publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de julio por el coronel de Intendencia Eiriz Picos, sobre la gestión del contrato menor en un órgano periférico. Como era de esperar el artículo desarrolla, con la claridad que quienes le conocemos esperábamos, las vicisitudes históricas y legales que ha atravesado la figura del contrato menor y su situación y tratamiento actual en el ámbito de la Armada. Y sin embargo... sí, hay un «sin embargo» que pretendo tratar en estas líneas.

En primer lugar un mínimo apunte teórico. «Existe contrato desde que una o varias personas consienten en obligarse respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio»; así reza el art. 1254 del Código Civil y es difícil en menos palabras dar una definición más sencilla y clara, máxime cuando se consideran las toneladas de papel que se han dedicado a teorizar sobre su naturaleza.

En el ámbito administrativo la figura del contrato menor aparece definida exclusivamente por su cuantía. La actual Ley de Contratos del Sector Público reza lacónicamente en su artículo 122.3: «Se consideran contratos menores los contratos de importe inferior a 50.000 euros, cuando se trate de contratos de obras, o a 18.000 euros cuando se trate de otros contratos, sin perjuicio de...». Hay, pues, pocas dudas y considerable unanimidad, IVA aparte, acerca de los límites máximos del contrato menor. Y tampoco debe haberlas acerca de los límites mínimos, sobre los que el legislador no ha establecido ni efectuado precisión alguna, así que serían contratos menores de suministros y servicios, que son los que nos interesan a este respecto, los comprendidos entre 0 y 18.000 euros, más IVA.

Las teorías, las tesis y las conclusiones para que sean consideradas deben ser válidas para todos los casos, y aquí es donde la actividad de las unidades

de contratación y las normas provisionales sobre el contrato menor dictadas por la Dirección de Asuntos Económicos chocan frontalmente con la práctica diaria de las decenas, o quizá cientos, de unidades de la Armada que de manera periódica y continuada, en unos casos, y ocasionalmente en otras circunstancias cuentan con créditos presupuestarios asignados para su gestión directa. Sin ánimo de elaborar una relación exhaustiva, podemos hacer un breve recorrido acerca de cuáles son esos créditos: mantenimiento de equipos de oficina, de instalaciones en tierra, de material informático, material de oficina, prensa, revista y publicaciones, textos docentes, otros suministros (un fascinante cajón de sastre), transporte de entes privados, publicidad y propaganda, reuniones y conferencias, ayudas a la enseñanza, actividades culturales, gastos sociales, gastos diversos, trabajos de limpieza, trabajos realizados por otras empresas y, cómo no, otros gastos de vida y funcionamiento (GVF), los GVF de todas las unidades, cuya rúbrica presupuestaria se corresponde exactamente con su función, facilitar la vida y funcionamiento de las unidades.

Así ocurre que, cuando se ha roto la cadena del depósito de agua del aseo reservado a las visitas, o se despide a un miembro de la dotación que pasa a otro destino o, más tristemente, a otra vida, o se despacha al cartero camino de la ferretería, la joyería o la floristería donde manifiesta su voluntad de adquirir la cadena, metopa o corona fúnebre, que le es entregada o remitida sobre la marcha, procede a su pago y recaba la correspondiente factura, celebrando así uno de los cientos de miles de contratos menores que tienen lugar cada ejercicio al margen del procedimiento establecido en las Normas Provisionales. Y con el Código Civil en una mano y la Ley de Contratos en la otra, nadie puede dudar de que nos encontremos ante un contrato con todas las de la ley.

Hay que recordar que las normas provisionales sobre el contrato menor dictadas por la Dirección de Asuntos Económicos el 9 de octubre de 2007, con efecto a partir del 1 de noviembre del mismo año, y todavía vigentes pese al radical cambio que supuso la Orden DEF/3389/2010 de 28 de diciembre, y demás disposiciones concordantes de delegación de competencias en el ámbito del Ministerio de Defensa, contemplan, sucintamente, los siguientes trámites: determinación de necesidades por las direcciones técnicas, elaboración de una propuesta de inicio, aprobación del gasto por el órgano de contratación, publicación de la oferta, análisis esta con la posible concurrencia de la dirección técnica proponente, selección de la empresa y comunicación de la adjudicación; todo ello, además, mediante la utilización de la aplicación «Intendente Montojo». El punto 5 de las normas provisionales reza así: «5. Ámbito de aplicación. Las presentes normas serán de aplicación a todos los contratos menores formalizados por la Armada con independencia de la forma en que se efectúen los pagos de las prestaciones contratadas. Quedan exceptuados solamente los contratos menores tramitados bajo el concepto “suministros menores”, así como aquellos de igual cualificación llevados a cabo por buques, única y exclusivamente cuando se encuentren fuera de sus bases». La inten-

ción es buena, pero el concepto «suministros menores», simple y llanamente no existe en el actual y extenso panorama normativo en materia de contratación, por lo que no hay contrato alguno que exceptuar.

Si nos atenemos exactamente a las instrucciones, la visita que esperábamos se habrá ido sin poder hacer uso del aseo, y el miembro de la dotación estará despedido, sin metopa y sin placa, o enterrado sin corona.

Pero aún hay más; mencionaba en un párrafo anterior la modificación radical en las competencias en materia de contratación que ha supuesto la Orden de Defensa de 28 de diciembre, curiosa fecha, de delegación de facultades en materia de contratación. En el ámbito de la Armada, los órganos con competencia en materia de contratación, los únicos capacitados para asumir obligaciones, son: el jefe de la Unidad de Contratación de la DAT, el jefe de la Unidad de Contratación de la DAE, ahora felizmente existente pero no cuando se produjo la delegación, y los jefes de las unidades de contratación de los arsenales y Base Naval de Rota. Es decir, siete órganos de contratación para toda la Armada.

Si volvemos a la actividad de nuestro cartero, comprobamos que no solo nos hemos saltado el procedimiento establecido por el DAE y sancionado por AJEMA, sino que, además, quien ordenó las compras carece de competencia alguna para hacerlo.

¿Y qué solución tiene este entuerto? En cuanto al procedimiento es sencilla, simplemente cumplir la Ley de Contratos, solicitando la aprobación del gasto y aportando la factura, que son los únicos requisitos que la norma exige. Por lo que respecta a la aprobación del gasto quizá hemos sobreestimado la capacidad de nuestros órganos de contratación, nuestros compañeros de otros ejércitos más modestamente han delegado en los diversos escalones de los servicios de Intendencia, hasta los jefes de las secciones de Asuntos Económicos el Ejército de Tierra, y hasta los jefes de las secciones Económico-Administrativas de las UCO el Ejército del Aire, para que autoricen la compra de la cadena de la cisterna, la metopa o la corona y, además, cumplan la ley. Quizá fuera bueno que marcásemos todos el mismo paso y delegar las competencias en los jefes de los servicios Económico-Administrativos, que para eso están.

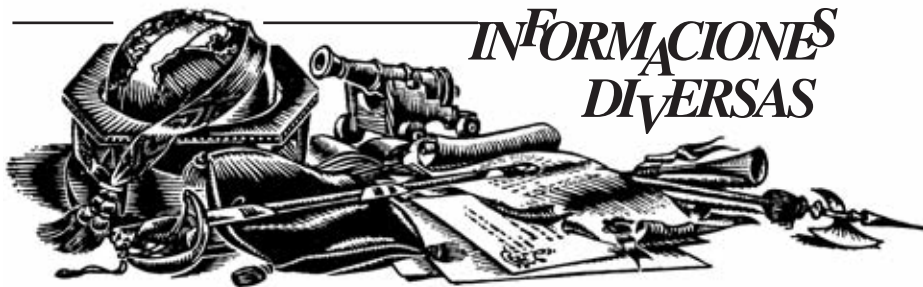
Y queda, por último, el tema de la transparencia y la claridad en nuestras actuaciones en materia de contratos. Por la experiencia propia y el conocimiento de mis compañeros yo tengo la absoluta convicción de que, en su gestión, los principios de economía, de eficiencia y de eficacia, vulgarmente agilidad, como rezaba el manual de Administración de la ENM redactado por el entonces capitán Calleja Bezana, son los que rigen su actuación, y si no fuera así existen suficientes medios normativos y disciplinarios para reconducirla. Una posibilidad sería hacer públicos los datos de los contratos celebrados, por unidades e importes, pero acudir con carácter general al procedimiento establecido en las normas provisionales de la DAE, y cuyo cumplimiento exige la Directiva de AJEMA 03/2008, para todos los contratos menores,

desvirtúa las bondades que para su tramitación recoge la actual Ley de Contratos.

Lo mejor es enemigo de lo bueno, como reza el refranero, y valga para acabar estas disquisiciones la reflexión con que Paco Ignacio Taibo ilustraba su *Breviario de la fabada*. Hablaba el notable gastrónomo y escritor mexicano de la simplicidad de la fabada, «un cerdo recostado en unas fabes», y de cómo unos y otros intentaron mejorarla, afinarla, renovarla, disminuyendo morcillas y chorizos, añadiendo cebolla y puerro, cambiando morcillas por almejas, estas por perdices, o bogavante, o codornices, o langosta, y tanto y tanto la mejoraron que... acabaron con la fabada.

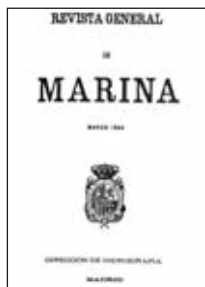
Antes de proseguir en la mejora de la gestión del contrato menor, podríamos contentarnos, simple y llanamente, con cumplir la ley.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Este número comienza con una lámina en la que se reproducen unas magníficas fotos del *Torpedero* núm. 1 y del cañonero *Recalde*. El primer artículo lleva por título *Del nuevo personal para dotar la Escuadra*, el cual incluye una memoria explicativa de los aumentos necesarios en la escuela de aprendices marineros corbeta *Villa de Bilbao*. En el siguiente artículo de José María de Gavaldá, titulado *Reflexiones*, el autor nos relata la

historia y características de los buques que componían la división naval de la Escuadra británica del Mediterráneo que visitó el puerto y la rada de Barcelona. Le sigue el dedicado al *Manejo marinerio de los modernos buques de guerra*, que en este caso trata el manejo de grandes pesos. A renglón seguido, y traducida del japonés por los alféreces de navío Rouvier y Monconduit, aparece la continuación de la *Historia oficial de la Guerra Marítima Ruso-Japonesa*, en la que se relata el combate del 14 de agosto y los movimientos de la escuadra después de este. Le sigue una *Necrológica* sobre la muerte del general Arias Salgado.

Entre las *Notas Profesionales*, elaboradas por la Sección de Información, encontramos las siguientes: (Austria) *Acorazado Viribus Unitis*; (Brasil) *Acorazado Río de Janeiro*; (Francia) *La cuestión de pólvora B*; (Inglaterra) *Pérdida del Submarino A-3*; *El crucero acorazado Lion*; *La creación del Estado Mayor*; *El lord Adicional Civil*; (Italia) *El Armamento de los futuros Acorazados Italianos*; (Japón) *Presupuestos*. Continúa con un artículo escrito por el contralmirante de la Armada americana Bradley A. Fiske, *El Poder Naval*.

En la sección de *Bibliografía*, se da cuenta de las obras recibidas en la Biblioteca de la Redacción de la REVISTA entre las que se encuentran: *Sobre la Marina militar*, por los capitanes de ingenieros Enrique del Castillo y Carlos Barutell; *Jovellanos*, por la Real Academia de la Historia, y *Una sorpresa en tierra y su desquite en la mar*, por Manuel de Saralegui y Medina. El *Sumario de Revisitas* completa el contenido del tomo.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



En pro de un sistema racional de ascensos, de E. Amador Franco, sirve de introducción a este número de la REVISTA. El siguiente artículo versa sobre *Nuevos datos de D. Ramón Bonifaz y su designación como primer Almirante de Castilla*, aparecidos entre documentos antiguos del archivo familiar. A continuación le siguen: *Consideraciones sobre la situación política y militar en el Pacífico*, de F. de Bordejé y Morencos;

Unidad por conjunción; no por confusión, de Jesús María Costa Furtia, y *Consideraciones sobre la clasificación de buques mercantes con vistas a su utilización en tiempo de guerra*, de A. Urcelay.

Las notas profesionales comienzan con *Los costes y riesgos del progreso en la ingeniería*, del capitán de navío N. Sonenshein; *La plataforma blanca, estudio de la jurisdicción sobre los hielos Árticos*, del comandante Ben Pratrídge; *El sonido en el adiestramiento del sonarista*, del capitán de fragata de la USN F. Harry L. Fitch; *Destrucciones coheteros*, de Siegfried Breyer, y *Hacia la estructura de un Grupo Anfíbio*, de Juan Cervera y Cervera.

Con las secciones de *Miscelánea*, *Noticiero*, con apartados sobre accidentes, acción social, aeronáutica, astilleros..., y *Libros y Revistas*, se pone fin a este número de marzo del año 1962.

J. S. C.



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

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO

Día Año

1 1522.—En esta fecha llega a la Corona de Castilla la noticia de que el conquistador español Hernán Cortés había tomado Tenochtitlán, la capital de los mexicanos y del imperio azteca.

2 1582.—Mediante auto de esta fecha, Felipe II decretaba la libertad de todos los esclavos de Filipinas. El obispo de Manila, Salazar, pretendió hacerla efectiva, tanto entre los esclavos que tuviesen los españoles como en los sometidos a otros señores naturales.

3 1519.—Estando el gobernador de Castilla del Oro, Pedrarias Dávila, en la ciudad de Santa María del Darién para ocuparse en el traslado de sus habitantes al nuevo emplazamiento, tuvo la noticia de haber sido reemplazado en el gobierno del país por Lope de Sosa, según la real cédula de esta fecha dada en Barcelona.

4 1522.—Siguiendo las instrucciones de Hernán Cortés, el conquistador español Pedro de Alvarado, unidas sus fuerzas a las del capitán Francisco de Orozco, se dirige a la conquista de Tututepec, donde hacen su entrada en este día.

5 1528.—Antonio de Gama, nombrado en esta fecha por el rey Fernando juez de residencia de la isla de San Juan Bautista, hoy Puerto Rico, solicita

en la misma fecha a la virreina de Indias, María de Toledo, viuda de Diego Colón, lo nombrara teniente gobernador de dicha isla.

6 1537.—El Cabildo de Lima autoriza en esta fecha establecer en el puerto de El Callao un tambo o almacén de mercancías para facilitar el tráfico comercial de ese puerto.

7 1545.—El navío *San Juan*, al mando del capitán Íñigo Ortiz de Retes, de la expedición de Ruy López de Villalobos, parte de la isla de Saragán en las Molucas hacia Nueva España en su deseo de descubrir la ruta que permita atravesar el Pacífico de oeste a este.

8 1524.—El conquistador español Gil González Dávila, en carta fechada en este día en Santo Domingo, da cuenta de su expedición por las costas del Pacífico de Nicaragua a su protector el obispo Juan Rodríguez Fonseca.

9 1493.—Los Reyes Católicos, estando en la ciudad de Barcelona, reciben en este día la noticia del regreso de Cristóbal Colón de su primer viaje a las Indias.

10 1555.—Por cédula real de esta fecha se autoriza al nombrado virrey del Perú, Andrés Hurtado de Mendoza, a llevar a cabo negociaciones de paz con el inca Sayri Túpac.

11 1540.—Francisco Pizarro inaugura en esta

fecha la primera iglesia de Lima, que es puesta bajo la advocación de la Asunción de Nuestra Señora; futura catedral de dicha ciudad.

12 1595.—Amias Preston, corsario al servicio de la reina de Inglaterra, se acerca a las costas de la Guaira con la intención de saquear Caracas.

13 1562.—El conquistador español Melchor Verdugo embarca en el puerto de Sevilla, de regreso a la ciudad peruana de Trujillo, después de representar ante la Corona los intereses del virrey del Perú, Andrés Hurtado de Mendoza.

14 1561.—Por encargo del virrey de Nueva España, Luis de Velasco, Tristán de Luna realiza su viaje de colonización a Santa Elena, actual Tybee en Georgia, y encontrándose en difícil situación es auxiliado por el capitán Villafane, conocedor de aquellas tierras.

15 1510.—Hernán Cortés, en su viaje de conquista y colonización del Imperio azteca, navega por las costas mexicanas en demanda de la bahía de Ulúa.

16 1612.—El abastecimiento de medicinas para los hospitales de Filipinas se realizaba desde Nueva España bajo el control del virrey. Por cédula de esta fecha se nombra a Melchor Ruiz, cirujano y boticario, vecino de la ciudad de México, asentista de las medicinas enviadas a Filipinas.

17 1544.—A la muerte de Valdivia, el Gobierno de Chile fue pretendido por Francisco Villagrán y Francisco Aguirre. Ante las presiones de Villagrán, el Cabildo de Santiago se reúne en esta fecha y pide a Rodrigo de Quiroga que deje el mando que dos meses antes le había otorgado, asumiendo el Cabildo la regencia de Santiago de Chile.

18 1525.—La isla venezolana de la Margarita, descubierta por Colón, es concedida al licenciado Marcelo de Villalobos mediante una capitulación del emperador Carlos V, otorgada en esta fecha.

19 1591.—Partiendo de Bogotá, el conquistador español Antonio de Berrío, en su segundo viaje por territorio venezolano, después de fundar en la isla de Trinidad la ciudad de San José de Oruña, proclama el nombre de esta provincia como Guayana.

20 1597.—Francisco de Valverde y Mercado funda oficialmente en esta fecha la ciudad de San Felipe de Portobelo en Panamá. La ciudad, con su puerto caribeño, se constituye en un centro de convergencia de los dos comercios: el de Lima, donde fluían el oro y la plata, y el de Sevilla, capital comercial del Imperio.

21 1536.—El primer explorador de gran parte del territorio chileno fue Diego de Almagro. Almagro, tras recorrer el camino del inca, cruzando los territorios de Bolivia y norte de Argentina, y después de pasar la cordillera de los Andes con grandes pérdidas humanas a causa de la hipotermia, llega en este día al valle de Copiapó.

22 1523.—La Real Audiencia de Quito, que

formaba parte del virreinato del Perú dependiente directamente de la Corona de España, se extendía por el norte hasta Pasto, Popayán, Cali, Buenaventura y Buga, y por el sur hasta Piura, en el Perú. En este día asume su presidencia el licenciado Esteban de Marañón.

23 512.—El sermón del dominico Antonio de Montesinos, pronunciado en la ciudad de Santo Domingo un año antes en el cuarto domingo de adviento, en el que denunció los agravios que los colonos españoles tenían con los indios, tuvo consecuencias posteriores. En este día fray Alonso de Loaysa, superior de la orden dominicana en España, exigió de Montesinos que dejase de predicar una doctrina tan escandalosa.

24 1627.—Estando el mexicano Rodrigo de Vivero y Velasco, exgobernador de Nueva Vizcaya y de Filipinas, de gobernador de Panamá, el país disfrutó de un periodo de calma y prosperidad. La Corona, dada su avanzada edad y sus achaques, lo releva del gobierno de Panamá y le concede los títulos de conde de Orizaba y vizconde de San Miguel.

25 1571.—El virrey del Perú, Francisco de Toledo, ante el fracaso de los intentos de paz con el inca Titu Cusi Yupanqui, escribe al rey sugiriendo acabar con la rebeldía del inca por la fuerza, señalando como impracticable la capitulación de Acobamba.

26 1544.—El Cabildo de Santiago se reúne con Francisco de Villagrán, no aceptando sus pretensiones de asumir el gobierno de Chile. El Cabildo seguiría ejerciendo el gobierno provisional del territorio hasta que viniese una resolución de la audiencia del Perú.

27 1502.—Llega a la isla de Tidore la nao *Florida*, mandada por Hernán Cortés, para ayudar a la expedición de Loaysa en cumplimiento de las órdenes dadas por Carlos V.

28 1534.—Gabriel de Rojas, con otros capitanes, cruza el valle de Rimac camino de Cuzco, en busca del conquistador y gobernador Francisco Pizarro.

29 1540.—En este día, durante la fiesta de Cañas en Lima, se realiza una corrida de toros en la Plaza Mayor. El conquistador Francisco Pizarro lidia y mata un toro a rejón.

30 1590.—El político Antonio González, nombrado presidente de la Audiencia de Guatemala, llega a Cartagena de Indias e inicia juicio de residencia al presidente anterior.

31 1520.—Hernando de Magallanes, después de explorar el estuario del Plata, llega en este día a la bahía de San Julián, donde invernarón cerca de cinco meses.

CAPITÁN JIM

Clase *Vicente Yáñez Pinzón*.
(Acuarela de Maximiliano Fernández Marcén).



MAX²
6.XII.2008

VIEJA FOTO



Promoción de 1919 a bordo del *Carlos V* en Marín, en el año 1922. (Foto proporcionada por José A. Nieto Moreno de Guerra).

Promoción de 1919 en el Año 1922. A bordo Carlos V. Marín.

<i>Manuel de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>
<i>Antonio de Jesús</i>	<i>Diego de Jesús</i>	<i>Antonio de Jesús</i>

MARINOGRAMA NÚMERO 471

Por TAL

1 G	2 B	3 H	4 D	■	5 C	6 F	7 B	8 Q	9 E	■	10 C
11 G	12 C	■	13 F	14 B	15 A	16 K	17 G	18 D	■	19 O	20 E
■	21 J	22 I	23 D	24 E	25 P	■	26 B	27 E	■	28 J	■
29 M	30 D	31 J	32 D	33 J	34 A	■	35 E	36 F	37 H	38 K	■
39 P	40 E	41 K	42 A	43 P	44 C	45 F	46 B	■	47 F	■	48 O
49 J	■	50 H	51 I	52 J	53 A	54 F	55 K	56 J	57 C	■	58 E
59 B	60 I	61 A	62 E	■	63 D	64 Q	65 I	■	66 L	67 O	68 K
69 L	70 L	71 M	■	72 I	73 K	74 I	75 N	76 M	77 Q	78 I	■
79 P	80 I	■	81 Q	82 P	83 M	■	84 H	85 O	86 L	87 N	88 M
89 P	90 O	91 R	92 R	■	93 M	94 P	■	95 P	96 R	■	97 N
98 K	99 I	100 H	101 O	102 R	103 D	■	104 B	105 L	106 F	107 J	108 C
109 N	110 K	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

De *El Almirante sin Tacha y sin Miedo*. C. Fernández de Castro. Al final el apellido del almirante a que se refiere.

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Geogr.: Es este un puerto del Cantábrico situado en una ciudad que en tiempos pasados fue muy industrial
- B.—Zool.: Nombre común que se aplica a todas las aves marinas primarias
- C.—Mit.: Una de las amantes de Poseidón, hija de Boreas. Tuvo del dios del mar un hijo llamado Eumolpo.
- D.—Man.: Lugar determinado de un muelle, espigón, pantalán o construcción análoga a la que se amarra un buque
- E.—Ing.: Sitio donde se varan las embarcaciones para mantenerlas en seco, con fines de conservación y limpieza de fondos
- F.—Arq. Nav.: Embarcación grande usada por los comerciantes europeos y americanos establecidos en Cantón y Macao

42 53 61 34 15

104 2 26 59 46 7 14

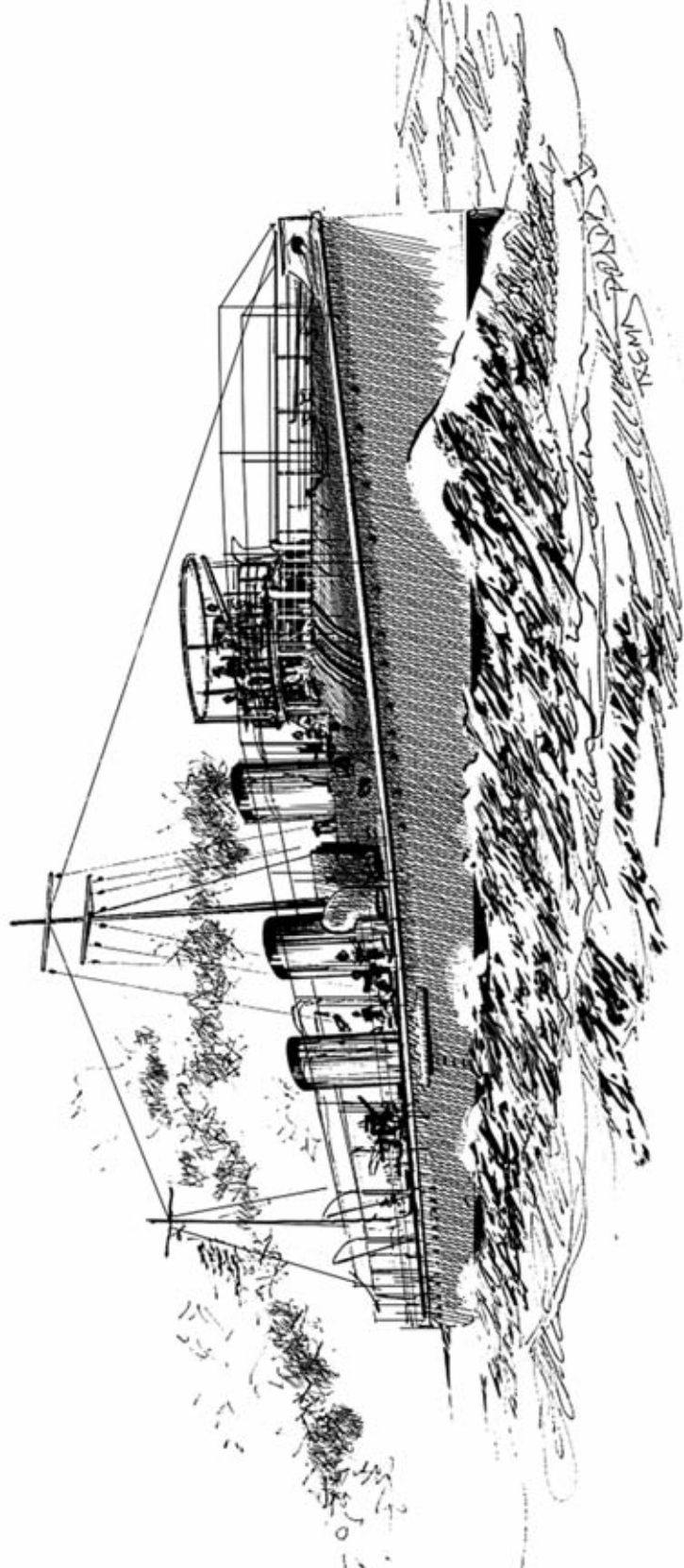
10 5 108 57 4 12

18 23 32 103 63 30 4

58 24 35 27 9 20 40 62

13 106 54 45 36 47 6

Contratorpedero *Ardaz*.
(Plumilla de Txema Prada).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Nudo de corbata

Historia

Nos encontramos en Sanlúcar, año 1730. Paseaba don Diego, el contraamaestre por la barra fumando una pipa cargada de sabroso tabaco cubano, mientras departía sobre diversas cuestiones con don Santiago, a la sazón alguacil del pueblo. Su conversación versaba sobre el nuevo aditamento que les habían dado para el uniforme. Se trataba de un pañuelo para colocar en el cuello, con un anudado específico.

Don Diego, con su proverbial conocimiento, comentaba que el tipo de amarradura que debían hacer era del tipo «ahorcaperro», de forma que permitiese aflojar o apretar según conveniencia, y relataba: «Uno de los turcos apresados en galeras me contó que ese pañuelo tenía un origen religioso y se remonta a la V Dinastía (2500-2350 a. de C.) del Antiguo Egipto. La diosa Isis (1) era representada, unas veces con una especie de pañuelo que cruza su pecho y otras anudado al cuello. La amarradura empleada la llamaban *anj* o *ankh*, que tenía varias traducciones como “cruz ansada Egipcia en forma de lazo” o “llave del Nilo”, significando esta última que abría la frontera a la inmortalidad. Al enterrar a los difuntos y ponerlos en la barca solar, se les colocaba la llave en la mano sostenida por la gaza o en el cuello, como suplicando a los dioses la inmortalidad. Una “llave” que abre el reino de los muertos.

En sí misma, la amarradura es un tanto peculiar, pues es un ballestrinque realizado sobre el firme del mismo cabo, formando una gaza corrediza. El pañuelo posteriormente pasó a denominarse “corbata”, y de ahí el nombre del nudo».

Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura. La descripción de este nudo la he podido obtener del libro *Cabos y Nudos*, del almirante Barbudo Duarte, editado en 1986.

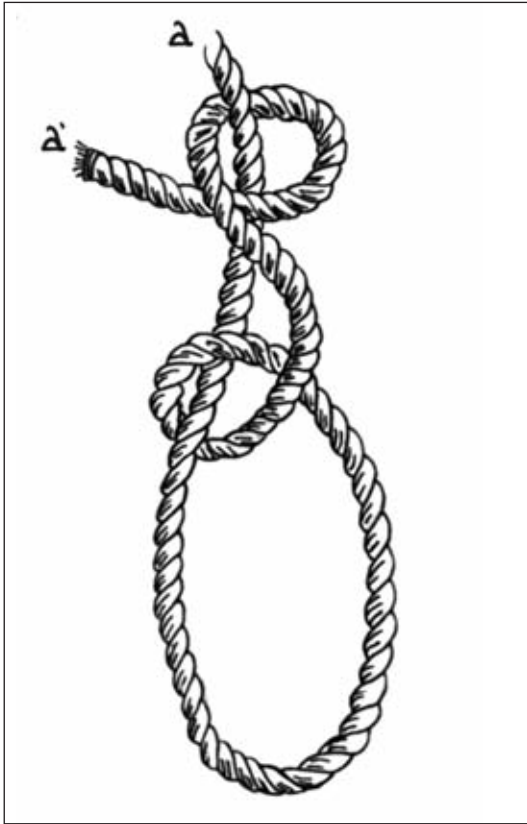
Etimología

Hay autores que dicen que la «corbata» es una prenda que deriva de la «focale» romana o bufanda, y otros que proviene de Croacia (2), cuando las mozas y madres entregaban a sus jóvenes y maridos unos pañuelos de recuerdo para las situaciones de peligro, demostrando así el aprecio a su elegida, caracterizada como alguien de su corazón. El nombre puede ser que se introdujese en España a través de los tercios que regresaron de la decisiva Batalla de Nördlingen, con la derrota al ejército francés y sus aliados sajones y suecos. Alguno de los sajones vestía una especie de pañuelo de colores anudado al cuello de una forma especial, que provocó la moda de la época.

El nombre que se adoptó fue el de «crabete», que derivó en la palabra que hoy llamamos corbata.

(1) El nudo de Isis o *tyet* representa la maternidad o la inmortalidad.

(2) CHAILE, Françoise: *La Gran Historia de la Corbata*. Flamarion, París, 1994.



Confección del nudo y usos más comunes

Para hacerlo, se toma un cabo de chicotes *a'*. Sobre el firme de *a* se hace un ballestrinque de forma que pueda deslizarse sobre el firme contrario. Una vez azocado el nudo, es difícil que se afloje, aunque el cabo esté en reposo y sin tensión.

En escalada, la gaza así formada se emplea para afirmar un cabo a un mosquetón, a un grillete o a una argolla. En vela se suele emplear para afirmar grilletes de disparo rápido a las escotas. Es muy seguro y cuando se azoca fuertemente es difícil soltarlo.

Otras denominaciones

El «nudo de corbata» se denomina en portugués: *nó de gravate*; en italiano: *nodi cravatta*; francés: *noeud de crabete*; inglés: *buntline hitch*; en alemán: *gordingstek*.

Juan OZORES MASSÓ





LEXICOGRAFÍA

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

ANDO DISPARANDO Y/O DISPARATANDO

*Mi risa es mi escudo
y mi alegría mi espada.*

Plutarco.

Disparar

Hace ya más de un año, un compañero me envió un correo electrónico poniendo en entredicho la redacción de una noticia publicada en *El Confidencial Digital* del 9 de diciembre de 2010, cuya cabecera era: «El entrenamiento militar de los vigilantes de atuneros se realiza en La Marañoso porque no está autorizado *el tiro a civiles* en otras instalaciones» (la colocación de las cuatro palabras en cursiva es de mi cosecha).

Estoy seguro de que el lector recuerda que, por aquellas fechas, ocupaba las portadas de todos los medios de comunicación el problema que tenían nuestros atuneros mien-

tras faenaban expuestos a los ataques de piratas somalíes. En este contexto es cuando se decide el embarque en dichos atuneros de vigilantes privados.

El Confidencial Digital añadía: «Carme Chacón, titular de Defensa, anunció el pasado 25 de noviembre que a partir de ahora las instalaciones militares de La Marañoso (Madrid) quedarán a disposición de los vigilantes privados para que estos adquieran formación específica para su misión en aguas de Somalia».

Situados ya en el tiempo y las circunstancias, pasemos a analizar la sintaxis. Afirma mi compañero en su correo electrónico: «...solo en La Marañoso se autoriza *el tiro a*

civiles», y comenta con socarronería: «pues que no se acerquen por allí [los civiles], no sea que les alcancen...» (la aclaración entre corchetes es mía).

Lamento discrepar ligeramente porque confunde *tirar a* con *tirar contra*. La redacción de *El Confidencial Digital* es correcta. Esta errata es un pecadillo lingüístico muy, muy venial y muy, muy extendido. Las armas disparan o tiran *contra un blanco*, y no lo hacen *a un blanco*, aunque el DRAE admite la acepción *tiro al blanco*: «deporte o ejercicio que consiste en disparar a un blanco con un arma». Curiosamente, la propia Real Academia Española introduce en el significado de *tiro al blanco* la frase «disparar *a* un blanco». ¿En qué quedamos? Yo, humildemente, creo que la expresión correcta es «tirar o disparar *contra* un blanco», por el matiz agresivo que introduce la preposición *contra*. De todas formas, le doy la razón a mi compañero en un aspecto: lo sensato es que los profesionales de la comunicación escapen de la anfibología (el uso de palabras o frases que pueden tener más de una interpretación); díganme si no resulta mucho más clara la siguiente redacción: «El entrenamiento militar de los vigilantes de atuneros se realiza en La Marañosá porque no está autorizado que los civiles disparen en otras instalaciones».

Trueno amarillo

En el mismo correo mi compañero escribe: «Aprovecho para otra perla: “Operación Trueno Amarillo” (se hacía cuando yo estaba embarcado en los 90): ¿Puede un trueno tener color?».

Es indiscutible que los truenos son sonidos incoloros, y hasta inodoros e insípidos, sin duda (como el agua, aunque hay aguas que siendo potables no son incoloras, y huelen y saben mal, verbigracia la que se suministra a nuestros buques en algunos puertos; no voy a citar cuáles porque todos los marinos sabemos dónde no debemos beber agua del grifo). Pero, querido compañero, ¿puede un mes tener color? No, ¿verdad? Entonces no sería admisible que una película muy famosa se titulase *La caza del Octubre Rojo*, y tampoco podríamos

hablar de un «mes negro para el Mercado de Valores». Puestos a poner colores en la vida admito casi todas las metáforas, siempre y cuando no se empleen expresiones como la que usa muy a menudo un entrañable amigo mío que, cuando se enfada, dice, enfatizando sobremanera: «estoy más negro que la leche». No conozco mamífero cuya leche sea negra o tirando a.

Dar luz verde

Hablando de colores, no hay día que me quede sin escuchar o leer la expresión del epígrafe en todos los medios de comunicación: «El Gobierno *da luz verde* al proyecto...». Primero: la luz, ¿se da o se enciende?; segundo: ¿por qué no se emplea la frase *dar luz roja* cuando se deniega el permiso o se impide la puesta en marcha?; tercero: por muy visual que resulte la expresión, no deja de ser un recurso de muy escasa calidad literaria: el que la emplea parece hablar (o escribir) en *indio*: «jefe apache dar luz verde rostro pálido», ¿por qué se suprime el artículo (da *la* luz verde)?; cuarto: en español existe «dar paso» que, puestos en un semáforo, es lo que debe hacerse cuando se enciende la luz verde; quinto, y último: en nuestro idioma tenemos muchas palabras y expresiones para plasmar esa idea con más rigor lingüístico: autorizar, poner en marcha, permitir, dar permiso, etcétera.

¿Es correcto usar *y/o*?

En el párrafo anterior padecí la tentación casi insoportable de emplear *y/o* cuando escribí «no hay día que me quede sin escuchar o leer». No pequé, pero casi, porque este anglicismo pulula a sus anchas por no pocos documentos oficiales.

Los anglicismos me producen sarpullidos lingüísticos. Por eso, cada vez que leo un escrito donde aparece *y/o* siento un prurito que me induce a repudiarlo, ya que, paciente lector, *y/o* es un calco del inglés *and/or* que en nuestro idioma se convierte en una redundancia. Me explico. El que utiliza *y/o* tiene la intención de dejar claramente matizada la

posibilidad de elegir entre la suma o la alternativa de dos opciones, por ejemplo: «Para solicitar el destino se requiere tener el curso de Gestión Logística *y/o* el de Gestión de Programas», olvidando que *o* puede expresar *en español* ambas opciones conjuntamente, no así en inglés.

Permítame, no obstante, que dedique unas líneas a aclarar este concepto. La conjunción *o* tiene valor disyuntivo cuando expresa alternativa entre dos opciones: «Mi comandante, ¿fondeamos *o* atracamos?»; otras veces expresa equivalencia: «La caña *o* timón se emplea para cambiar de rumbo»; y, también se usa para coordinar los dos últimos elementos de una lista no exhaustiva, con un valor aditivo semejante al de la conjunción *y*: «A la reunión asistieron suboficiales de todas las especialidades, como mecánicos, electricistas *o* escribientes»; en este ejemplo, la conjunción *o* señala que no se ha agotado la enumeración, es decir, sólo se han citado unos cuantos, pero sin duda hubo más: artilleros, contra maestres, etcétera.

En definitiva, no debemos usar la fórmula *y/o*, salvo que resulte imprescindible para evitar ambigüedades en contextos muy técnicos. Por cierto, si la palabra que sigue comienza por *o*, escríbase *y/u*.

Epílogo

Últimamente tengo pesadillas en las que se da luz verde a disparar a civiles *y/o* atuneros, en medio de una tormentosa borrasca con truenos amarillos, mientras con un submarino cruzo un semáforo en rojo. Ni Freud sería capaz de interpretar ese sueño. Intuyo.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





APH *Contramaestre Casado* en operaciones de carga en el muelle 4 de Rota.
(Foto: J. Emilio Regodón).



MISCELÁNEA

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

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

24.701.—Santo Hospital de Caridad de Ferrol



El actual hermano mayor de la Congregación del Santo Hospital de Caridad de Ferrol, capitán de navío (R) don Alberto Lens Tuero, nos hace llegar copia de este curioso documento, que trascribimos literalmente:

«Queriendo el Rey que el Hospital de Caridad de esa Villa tenga con que sostener sus piadosos fines, se ha dignado condescender a instancia hecha, por la Congregación, concediéndole la cantidad de Cuatro mil y setenta y siete reales y medio de vellón, que se hallan depositados en la Mayoría de ese

Departamento, desde siete de Diciembre de mil setecientos ochenta y tres, correspondientes a difuntos del navío Magnanimo; y además ha resuelto S. M. que en lugar de las astillas del Arsenal que también ha pedido el expresado Hospital, se le de por esa Tesorería la Limosna de dos reales diarios, afin de evitar los abusos que de la concesión de aquellas pudieran resultar. Lo que prevengo a V. S. de Real Orden para que conste en esa Contaduría Pral. Y se verifique su cumplimiento. Dios gde. a V. S. m. a. El Pardo diecinueve de Enero de mil setecientos ochenta y cinco. Pase esta R. Orden a la Contaduría Pral. para que se lleve a efecto su cumplimiento librándosele mensualmente a la Congregación del S^o Hospital de la Caridad los dos reales diarios que se le conceden. M.

du Bouchet (se trata del intendente de Ferrol, por aquel año don Máximo du Bouchet y Muso, que es quien recibió la providencia).

Es copia de la real orden y providencia original que para en esta Contaduría Principal de Marina de mi cargo, de que certifico, y esta se vaca para entregar a la Congregación del santo Hospital de la Caridad de esta Villa para los fines que le conbengan. Ferrol treinta y uno de Enero de mil setecientos ochenta y cinco. Firmado: Samacoiz.»

En virtud de la concesión de esos dos reales diarios, en el día de hoy el Santo Hospital ferrolano percibe anualmente la cantidad de 2.055,34 euros, fruto de las consecuentes actualizaciones de la moneda de vellón.

E. C.

24.702.— Comparación



La que la Sociedad Española de Construcción Naval hizo en 1929, 10 años después de inaugurarse el Palacio de

Comunicaciones en la capital de España, con la silueta de un crucero de la clase *Príncipe Alfonso* que, según se aprecia en la imagen que acompañamos, superaba en su eslora con la imaginaria que tendría el edificio si su planta hubiera sido construida enteramente en un plano horizontal.

Como sabrá el lector, acaba de ser rehabilitado, siendo en la actualidad sede del consistorio madrileño.

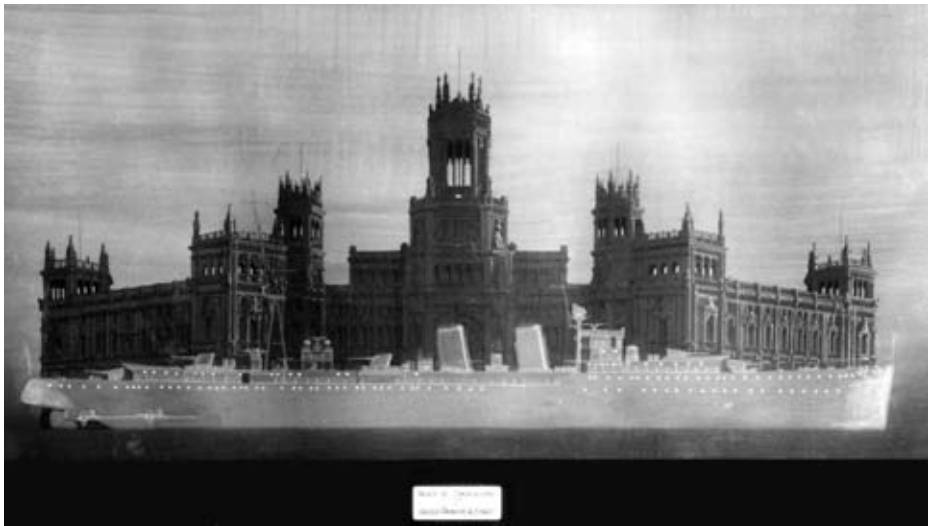
A. A. A.

24.703.— Ergotismo



Es esta una enfermedad causada por la ingesta de alimentos contamina-

dos por toxinas procedentes de hongos parásitos, y que fue muy frecuente en la Edad Media al mezclarse estas con las harinas con que se elaboraban los panes y con otros productos básicos, produciendo alucinaciones —alto contenido de ácido lisérgico— y convulsiones, en el caso del ergotismo convulsivo, y gangrenas en el resto de los casos.



<h2>La Derrota del Mary Celeste</h2> <p>Ciber-N@utica</p>		
<ol style="list-style-type: none"> 1. 24/11/1872: Situación que figura en el diario de a bordo 2. 25/11/1872: Situación anotada en la pizarra del puente 3. 05/12/1872: Se encuentra abandonado el Mary Celeste 		

A lo largo de la historia, plagada de supercherías y supersticiones, se han intentado explicar algunos de los enigmas históricos aún sin resolver aplicando la teoría de los efectos que producía el ergotismo. Tal fue el caso de la desaparición de la tripulación del *Mary Celeste*, un bergantín botado en Nueva Escocia en 1861, y que fue considerado un buque fantasma, ya que fue encontrado en el océano Atlántico, a la altura de Madeira rumbo a Gibraltar, navegando a toda vela y sin tripulación ¿Qué se supone? ¿Que todos los que en el bergantín viajaban se habían enajenado por el consumo de ácido lisérgico y, perdiendo la cordura, se habían tirado por la borda? ¿Y quién hacía que el barco navegara? ¿Acaso lo hacía solo?

A día de hoy, la realidad es que nunca se sabrá qué fue lo que le ocurrió al *Mary Celeste*; solo el mar conoce este misterio, como el de muchos otros barcos que han desaparecido misteriosamente con sus tripulaciones.

A. Á. R.

24.704.—El conde Arnaldos y la canción misteriosa y efectiva



Un romance anónimo, hecho, al parecer, en la primera mitad del siglo XV, nos ilustra de la existencia de marineros dotados de poderes excepcionales, como nos demuestra este cantar:

«¡Quién hubiese tal ventura/ sobre las aguas del mar,/ como hubo el conde Arnaldos/ la mañana de San Juan!/ Con un falcón en la mano/ la caza iba a cazar,/ vio venir una galera/ que a tierra quiere llegar./ Las velas traía de seda,/ la jarcia de un cendal./ marinero que la manda/ diciendo viene un cantar/ que la mar ponía en calma,/ los vientos hace amainar,/los peces que andan nel hondo /arriba los hace andar./ las aves que andan volando /nel mástil las hace posar./ Allí habló el conde Arnaldos,/ bien oiréis lo que dirá./ Por Dios te ruego, marinero,/ dígame ora ese cantar./ Respondióle el marinero,/ tal respuesta le fue a dar:/ Yo no digo esta canción/ sino a quien conmigó va.»

Es indudable que no solo el conde Arnaldos hubiera deseado conocer ese cantar, sino también muchos navegantes habrían dado por él, en algún momento, todo el oro del mundo, y algo más.

L. C. R.

24.705.—Acorazados



Tiempos hubo, y no muy lejanos, en los que el acorazado era el buque esencial de la guerra naval, como dijo el almirante inglés vizconde Jellicoe of Scapa, fallecido en 1935, en su conocida obra *The Grand Fleet*. Otras autoridades navales de diversas naciones realizaron también estudios de tan importante buque; lo que ya no era tan frecuente es que personas que no formaban parte de la Armada ni de la industria naval estudiasen y publicasen artículos de temas navales de verdadero interés. Hoy día es más frecuente, y sus valiosos trabajos los conocemos en muchas ocasiones a través de nuestra REVISTA. Los ha habido en otras épocas; por ejemplo, ojeando una publicación de 1929, *El Siglo Futuro*, aparecen varios artículos firmados con el seudónimo *Germán*, que despiertan el interés de cualquier amante de la historia de la Armada. Pues bien, todos esos trabajos se vieron más tarde recopilados en una obra que se tituló *La Defensa Nacional de España. Necesita Acorazados*, y su autor resultó ser don Salvador Pineda y Zurita, catedrático de Geografía e Historia y, por aquel entonces, director de la Escuela de Comercio de Vigo.

P. G. F.

24.706.—Ley de la longitud



El problema de la obtención de la longitud en la mar para determinar la situación de los buques no se resolvió hasta la segunda mitad del siglo XVIII, cuando el carpintero inglés John Harrison construyó sus famosos cronómetros. Después de las pruebas



en la mar, el Parlamento le concedió el «Premio de la Reina Ana», establecido en su Ley de la Longitud, de 8 de julio de 1714. El premio era de 20.000 libras esterlinas para quien consiguiera medir la longitud con error de 0'5", de 15.000 si el error era de 0'75" y de 10.000 si el error era de 1°.

BLEDES

24.707.—La música en la Marina



Si bien las Ordenanzas de la Infantería de Felipe V ignoraron la existencia de los pífanos, no ocurrió así en las instrucciones de Patiño de 4 de marzo de 1717, ya que al referirse a la organización de los batallones de Marina, cada una de las seis compañías de gente de guerra, que «han de hacer el servicio de mar y tierra en los baxeles, puertos y plazas donde fueran destinados...», tenían asignados un tambor y un pífano. Y aún más, la Armada fue la primera, junto a las guardias españolas y walonas, en adoptar oficialmente las bandas de música, ya

que en la composición de la Compañía del Colegio de Guardias Marinas figuraban cuatro músicos y dos tambores.

J. A. G. V.

24.708.—Incendio



A finales del siglo XIX, desaparecidos los hospitales de La Graña y de La Magdalena, el único existente en Ferrol al servicio de la Armada era el de Esteiro. Cuál sería su estado que cuando sufrió un incendio el día 7 de febrero de 1891 la prensa local recogió la desgracia con el siguiente comentario:

«Casi es cosa de agradecer al fuego su calaverada de anteayer. Fue una mala partida que redundará en beneficio de los enfermos y de la población, en cuyo recinto se alzaba ese desvencijado caserón, pomposamente intitolado Hospital de Marina, sucio, inseguro, incómodo, plagado de envenenadoras miasmas y de gérmenes de afecciones terribles. El fuego realizó en esta ocasión, sin previas consultas, sin trámites y sin expedientes, una labor que ha tiempo ha debido encomendarse a la piqueta demoledora y lo hizo a conciencia, de una manera perfecta, sepultando entre candentes escombros el malsano conjunto de salas y oficina.»

A. L. T.

24.709.—Junta de Defensa Nacional



Heredera de las antiguas Juntas Supremas —y antecedente de la anterior Junta y del actual Consejo de Defensa Nacional—, la Junta de Defensa Nacional había sido creada por Real Decreto de 30 de marzo de 1907. También conocida como Junta de Defensa del Reino, este órgano superior en materia de defensa pasó por distintas etapas históricas, cambiando de nombre, composición y funciones. Estaba integrada por el rey, el jefe del Gobierno, los ministros de la Guerra y de Marina, el jefe del Estado Mayor Central de la Armada y, como vocal secretario, el subsecretario de la Guerra. Posteriormente se potenció su composición incorporando a la misma a los anteriores jefes del Gobierno y a los capitanes generales (de empleo) del Ejército y de la Armada. La foto que se acompaña recoge el momento de la reunión en palacio de la Junta de Defensa Nacional, en el año 1916, presidida por S. M. el Rey don Alfonso XIII, siendo presidente del Consejo de Ministros —que así se llamaba entonces al del Gobierno— don Álvaro de Figueroa y Torres, conde de Romanones. De izquierda a derecha figuran: Viniegra, Fernández Llano, García Prieto (marqués de Alhucemas), Dato, Primo de Rivera, Alfonso XIII, Romanones, Luque, Maura, Miranda, y Weyler.

J. A. V.



24.710.—El rey almirante



En septiembre de 1555 el Consejo de Ministros inglés recomendó a su rey el traslado de sus barcos a los astilleros del Támesis dado el mal estado en que se encontraban. El rey mostró su disconformidad en una anotación marginal manuscrita. Esta decía así:

«El rey entiende que la principal defensa de Inglaterra depende de que su marina de guerra esté siempre en buenas condiciones para servir a la defensa del reino contra cualquier invasión, por lo que los barcos no sólo

deben ser aptos para navegar, sino que deben estar instantáneamente disponibles. No obstante, dado que la travesía de salida del río Támesis no es fácil, los barcos deberían estacionarse en Portsmouth, desde donde pueden entrar en servicio con más facilidad.»

El contenido de la anotación sigue teniendo plena vigencia hoy en día y no tendría nada de sorprendente si no fuese porque su autor no era otro que Felipe II, rey de Inglaterra entre los años 1554 y 1558.

G. V. R.





EN LA AGONÍA DEL *STAR SYSTEM*

El barco de los locos, producción estadounidense dirigida en 1965 por Stanley Kramer, sorprendió por la cantidad —pero también por la calidad indiscutible— del reparto: Vivien Leigh, Simone Signoret, José Ferrer, Lee Marvin, Oskar Werner, Elisabeth Ashley, Lydia Torea. Todo un lujo que hoy en día sería imposible aglutinar, principalmente por razones económicas. Todo, el cine también, ha cambiado profundamente. En los tiempos del llamado *star system*, en el Hollywood glorioso, todo era fastuosidad y espectacularidad, y la Metro era quien controlaba este tipo de producciones, protagonizadas por primerísimas figuras, que aisladamente arrollaban en la cartelera y juntas reventaban la taquilla. Buenos ejemplos fueron *Gran Hotel*, lujo y esplendor llevados al extremo, y *El barco de los locos*. A finales de los cincuenta, principio de los sesenta, este concepto de producción cinematográfica entró en una gran crisis —y la televisión emergente no era ajena al proceso evolutivo en Hollywood— que influyó en la manera de entender el cine.

En *El barco de los locos*, el productor más tarde asumiría también labores de dirección. Stanley Kramer pertenecía a la vieja escuela de Hollywood y nunca concibió, ni como director ni como productor, llevar a la pantalla un proyecto sin la presencia de actores de altura. En todos sus aspectos, esta película fue una producción cien por cien de Stanley Kramer, y así debe juzgarse, al igual que se hizo con *Fugitivos*, *La hora final* o *El mundo está loco, loco, loco*, por citar unos representativos ejemplos.

Movido por un ideario progresista y un poderoso olfato de producción, Stanley Kramer se embarcó en esta aventura, donde mezcla —marca de la casa— la espectacularidad y el agudo sentido de la comercialidad con el intimismo y la reflexión. Inspirada en una novela original de Katherine Anne Porter, el guionista estructuró la historia siguiendo el estilo genuino de su productor y director. Ambientada en los inicios de los años treinta, narra la odisea de un barco de pasaje, con bandera alemana, que zarpa del mexicano



puerto de Veracruz en dirección al puerto de Bremerhaven, ubicado en la entonces República de Weimar. Azotan malos tiempos en aquel mundo a punto de explotar; crisis financiera y económica provocada por el estallido del 29 en Wall Street, golpe de estado en Italia a cargo de Mussolini, triunfo en las urnas de Adolf Hitler... Todo ello provocaría intolerancia, racismo, violencia y antisemitismo, agravado por un nazismo extraordinariamente creciente en Alemania. En todo ese mundo convulso, crispado, sumergido en una gran crisis económica, no son extraños los singulares personajes que deciden embarcarse en *El barco de los locos*. Clima prebélico que incide en el ánimo y en la psicología de personajes todos ellos conflictivos, arrebatados por una situación personal difícil y que, lógicamente, entran en colisión. Las disputas y los desencuentros entran en acción y provocan duros enfrentamientos entre pasajeros, todos ellos de diversas nacionalidades. El conflicto y la confrontación son inevitables. Con estos mimbres muy bien articulados por una notable labor del guionista, Stanley Kramer

dotó a la historia de intensidad melodramática, vigor narrativo, perfil psicológico, apenas un apunte, un esbozo, suficiente para poder conocer el problema que les afecta. Amplia galería de personajes, por donde afloran la mujer madura, inquieta pero seductora; la implicada en política revolucionaria y de izquierdas; un alegre ciudadano americano que solo piensa en el béisbol; el judío temeroso de su condición, que se refugia en el pensamiento filosófico, los novios enamorados encerrados en su particular mundo idílico. Todo un universo humano explicado con la potencia narrativa de un director que nunca pierde la orientación del buen productor que vela por su negocio.

Nacido en 1913 y fallecido en 2001, después de diversos trabajos en su ciudad de origen, Nueva York, pronto entró en la industria del cine a través de la 20th Century Fox, una de las compañías bandera en los años treinta. Fue su primer contacto cinematográfico. Se destacó siempre por abordar temas conflictivos, como el racismo y su reconciliación (*Fugitivos*, *Adivina quién viene a cenar esta noche*); la corrupción política y el conflicto militar (*El motín del Caine*); el mundo bajo la amenaza termonuclear (*La hora final*), o las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial y el derrumbamiento del nazismo y su amplia repercusión en la historia (*Vencedores o vencidos*, *el homenaje a los clásicos del cine cómico de los años 20*, *El mundo está loco, loco, loco*); la denuncia de determinadas prácticas médicas (*No serás un extraño*); el boxeo en su máxima crudeza (*El ídolo de barro*); el tono romántico (*Cyrano de Bergerac*), y el western, con un título de máximo prestigio en la historia del género, el muy oscarizado *Solo ante el peligro*. Por otra parte, los actores que participaron en sus producciones son de altísimo prestigio: Kirk Douglas, Marlon Brando, Gary Cooper, Humphrey Bogart, Robert Mitchum, Edward G. Robinson, Gregory Peck. Son solo una pequeña muestra, porque otros muchos hombres y mujeres de renombre trabajaron para Stanley Kramer. Carrera pletórica de éxitos —también algunos fracasos— clausurada en 1979 con la muy discreta *Más allá del amor*.

Toni ROCA

La Mar en la Filatelia



CABALLOS, FILATELIA Y MAR; UN HOMENAJE A MI BRIGADA

En Jerez de la Frontera

El miércoles 20 de octubre de 2011, asistí a una demostración de caballos en la Real Escuela Andaluza del Arte Ecuestre de Jerez de la Frontera. Fue uno de los muchos actos de un estupendo programa desarrollado del 19 al 21 de dicho mes, con motivo del 50 aniversario del ingreso de mi brigada en la Escuela Naval Militar de Marín, que tuvo lugar en el año 1961, o del 45 aniversario de su salida, que fue en el año 1966.

—Ya que estamos aquí, podías escribir algo sobre nuestra brigada y los caballos en tu sección de *La Mar en la Filatelia* de la REVISTA GENERAL DE MARINA —me dijo un compañero poco antes de comenzar la demostración. La verdad es que al principio apenas presté atención a aquel comentario, ya que lo mío es filatelia y mar, y los caballos no me encajaban. Pero al poco rato comenzó la exhibición, y mientras disfrutaba con las piruetas y los graciosos y rítmicos movimientos de los caballos, empecé a darle vueltas en la cabeza a la propuesta de mi compañero. Y a los sonos de la música de los diferentes



Sello español dedicado a la Feria del Caballo de Jerez.

números en los que los caballos hacían las delicias de los que disfrutábamos del magnífico espectáculo, fui fraguando en mi disco duro interior este artículo, que hoy publico en homenaje a mis compañeros de brigada —tanto a los que siguen en este mundo como a los que ya se fueron—, a sus bellas esposas, y, por supuesto, a los caballos de la Escuela Andaluza de Arte Ecuestre de Jerez.



Sello de Barbados con caballos marinos.

Real Escuela Andaluza del Arte Ecuestre

La Fundación Real Escuela Andaluza del Arte Ecuestre fue fundada en 1973 por Álvaro Domecq Romero, y entre sus objetivos está la conservación de las diferentes formas de doma tradicional y del caballo andaluz. Su sede se encuentra en el Palacio Duque de Abrantes, y hoy depende de la Consejería de

Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía. Entre sus instalaciones se encuentra el citado Palacio Duque de Abrantes, el Museo de Arte Ecuestre, el Museo del Enganche, la guarnicionería, el picadero cubierto para realizar exhibiciones, un aula de formación, una clínica veterinaria y otras dependencias.

El caballo jerezano

El caballo es un mamífero herbívoro, fuerte, resistente y noble, cuya domesticación se remonta a unos 3.600 años antes de Cristo, y desde entonces ha estado al servicio del hombre en una amplia gama de actividades: tracción, carga, transporte, diversión, guerra, deporte, exhibición, compañía, etcétera.

A lo largo de los tiempos, por diferentes cruces han aparecido muchas razas y tipos de caballos, entre los que destaca el de Jerez de la Frontera, que es uno de los símbolos de la ciudad.

Según se cuenta, allá por el tiempo de los fenicios llegaron los primeros caballos a Jerez, ante cuya belleza tiempo después se quedaron impresionados los griegos, y aquellos bellos caballos fueron citados por Jenofonte en el siglo IV antes de Cristo. En el siglo VIII se cruzaron con caballos árabes, dando lugar al caballo árabe español. En el siglo XVI, los monjes de la Cartuja de Jerez,



Poni de las costas de Terranova en un sello de Canadá.



Sello de España dedicado a la carrera de caballos en la playa de Sanlúcar de Barrameda.



Don Quijote y Sancho en la playa en un sello de España.

cruzaron los caballos árabes españoles con otros alemanes, dando lugar al caballo cartujano. Y más adelante se hicieron otros cruces con excelentes resultados. Todos ellos son caballos de bella estampa, que hoy gozan de una gran fama a nivel mundial.

En Jerez también es famosa su tradicional feria del caballo, cuyos orígenes se remontan a las ferias celebradas en la Edad Media para su compra y venta, y hoy sigue siendo un lugar de comercio de equinos, aunque en la actualidad tienen más importancia y un destacado protagonismo las actividades relacionadas con la exhibición de estos bellos animales. Junto con la Semana Santa, la Feria del Caballo de Jerez es la fiesta más importante del lugar y está declarada de interés turístico internacional. Se celebra entre la Feria de Abril de Sevilla y la Romería del Rocío, y su próxima edición será del 7 al 13 de mayo del presente año 2012.

El caballo en sellos de mar

Por su bien ganada fama, por su ayuda al hombre y por su protagonismo en numerosas actividades, el caballo suele aparecer en relatos, escenas mitológicas, monumentos, fuentes, estatuas, pinturas, nombres de establecimientos, escudos de países y ciudades, símbolos comerciales, tíovivos de feria, anuncios de tiendas, mascarones de proa y otras manifestaciones. Más de una vez se ha ganado un puesto de honor en la filatelia, como es

el caso de un sello de España dedicado a la Feria del Caballo de Jerez. Y en ocasiones aparece en sellos de correos relacionados con escenas o actividades realizadas en la mar o ligadas a ella.

La figura mitológica del caballo marino, mitad caballo y mitad pez, se asoma a sellos de diferentes países, como Barbados, Holanda y Reino Unido. En sellos alusivos a la Biblia, el caballo suele aparecer con otros animales cuando el motivo es el Arca de Noé.

En ocasiones, también aparecen en sellos que reproducen escenas de costas y playas bajo las circunstancias más diversas, de los que se pueden citar varios ejemplos. Un sello de Canadá está dedicado a un poni que se cría en zonas costeras de Terranova. En otro de Japón aparecen caballos pastando tranquilamente cerca del mar. La carrera de caballos



El desembarcadero en un sello de Argentina.



Sello de Sudáfrica emitido en honor a Wolraad Woltemade y a su heroico salvamento de náufragos.

por la playa de Sanlúcar de Barrameda es recordada en un sello de España. Otro español muestra un dibujo de Mingote dedicado al Quijote de Cervantes, en el que también tenemos caballos y mar, ya que se ve a Don Quijote y a Sancho de espaldas, montados en sus jumentos en una playa de Barcelona, mientras contemplan por primera vez el mar que «parecía espacioso». Un sello de Argentina muestra una escena titulada *El embarcadero*, en la que figura un bote abarloado a un carro de caballos metido en el agua. Y Sudáfrica emitió otro sello en el que se ve un caballo metido en el mar, con gente y peleando contra un fuerte oleaje; está dedicado al granjero sudafricano Wolraad Woltemade, que murió el 1 de junio de 1773 mientras con su caballo salvaba náufragos del barco *De Jonge Thomas*.

Estos animales también suelen aparecer



Caballitos de mar en un sello de Nueva Zelanda.



Sello francés dedicado a la Batalla de Hastings.

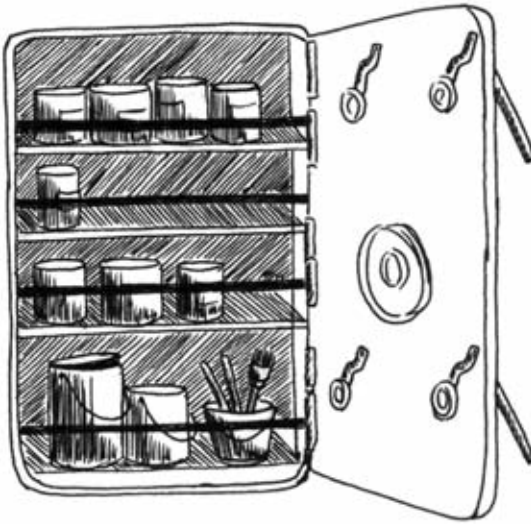
en escenas de batallas, combates y acciones de guerra de otros tiempos, alguna vez en el mar o cerca de él. Tal es el caso de un sello de Francia dedicado a la batalla de Hastings del 1066, en la que el normando Guillermo el Conquistador derrotó al rey de Inglaterra Harold I y se hizo con el trono inglés; el sello reproduce el momento de desembarco de hombres y caballos en la costa inglesa. Otro sello de Estados Unidos muestra a Washington montado a caballo a la vista de la costa, con la leyenda *Washington salva su ejército en Brooklin*.

Otras veces se pueden ver en sellos dedicados a algún marino, como es el caso de una hoja bloque de Argentina dedicada a Alejandro Malaspina y su gran expedición, realizada del 30 de julio de 1789 al 21 de septiembre de 1794.

Y no podemos olvidar a los caballitos del mar, que no son caballos sino peces, aunque indudablemente tiene pinta de caballos. Aparecen en sellos de muchos países, entre ellos Bermudas, Hawai, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Vanuatu. Recuerdan a los caballos del ajedrez, esas simpáticas figuras que se mueven pegando un salto de medio lado.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

LUIS CARLOS GOICOECHEA RUIZ

En este empeño de dar a conocer el fenómeno que supone la gran afición que existe en la Armada hacia una de las bellas artes, como es la pintura, siempre aparece alguien que, conociendo este ya veterano *Pañol*, nos pone en contacto con algún artista del que desconocíamos su obra. La ocasión de nuestro protagonista de hoy surgió a través del capitán de navío Jaime Rocha, con el que me unen entrañables lazos familiares.

Ante mi solicitud, el artista que presentamos, el capitán de navío Goicoechea Ruiz, contestó con diligencia, gracias a lo cual podemos contar su andadura en esta parcela del arte.

Una de las preguntas que hacemos invariablemente a nuestros pintores se refiere a sus antecedentes familiares en esta inclinación artística, y en el caso de Luis Carlos nos comenta que su madre estudió en su juventud durante unos años Bellas Artes; pero, como suele ocurrir con frecuencia, ese recorrido terminó cuando el matrimonio, la llegada de





los hijos y tantos quehaceres más le obligaron a dejar los pinceles y atender nada menos que a siete vástagos.

También nos dice Goicoechea que su hija mayor asistió igualmente a clase de pintura durante varios años; esperamos, si ella quiere, ver su obra reflejada en esta sección de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Nuestro artista recibió clases de pintura de un profesor de cierto renombre en este campo, pero que debido a la enfermedad de su mujer no pudo atender a sus alumnos con la atención adecuada. Así, cuando quedó viudo, decidió cerrar su taller y jubilarse; entonces, Luis Carlos y algunos de sus compañeros de clase se pusieron de acuerdo y alquilaron un local e instalaron en él su propio estudio. Esto ocurrió en el año 2004, y desde entonces trabajan de manera autodidacta y aconsejándose mutuamente. Como dice Luis Carlos, pintando cada uno a su aire.

Acerca de sus retos inmediatos, dice que le gustaría pintar con menos meticulosidad y rigor, empleando pinceles más gruesos de los que en





ocasiones utiliza. También está interesado en el método de la espátula.

Sus cuadros están repartidos, como suele ser habitual, entre familia, amigos y uno de ellos se encuentra en un convento, pues las protagonistas son dos monjas caminando por una calle, inasequibles al desaliento en su labor de caridad. En él, la difícil representación del paisaje urbano está lograda con sencillez y maestría.

Para su trabajo utiliza principalmente óleo, pero ha experimentado también con acuarela y alguna vez ha utilizado pastel.

Sorolla y los impresionistas son sus pintores favoritos.

Curiosamente nos cuenta que su afición empezó al ver pintar a su hija, por lo que, siendo teniente de navío, se atrevió con un único cuadro, pero no volvió a coger los pinceles hasta el año de su retiro en el 2000.

Solamente ha realizado una exposición individual, y por las obras que ha llevado a la misma y las fotografías que de ellas tengo, le animo desde aquí para que vuelva a hacerlo, seguro de que obtendrá un gran éxito. Nos dice que por su falta de experiencia en esa única exposición, enmarcó los cuadros,

circunstancia que encareció la compra de los mismos y tal vez la libertad de que el que los adquiriese los pudiese adaptar al lugar de su colocación definitiva.

La pintura de Goicoechea está basada en un buen dibujo, consiguiendo sobre esa base imprescindible un colorido de tonos fuertes en ocasiones, que no desentonan en su conjunto. No evita los temas complicados, como en el caso de ese antiguo tren que atraviesa un pueblo nevado, dando a la escena un toque de nostalgia.

Los veleros fondeados son igualmente muestra de su buen hacer en temas marítimos, con un atrevido cielo multicolor del atardecer con la mar en calma, tal vez presagio de una tormenta relativamente cercana. Deseo a Luis Carlos que siga con el ánimo que demuestra por la pintura y le mando un fuerte abrazo y mi admiración por su obra.

Rafael ESTRADA



(RR)



Embarcaciones LCM en el dique del LPD Castilla.
(Foto: Luis Díaz-Bedia).

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTÁN (R/A) (septiembre de 2011-enero de 2012).—Encuadrado en ASPFOR XXX, se encuentran desplegados dos equipos TACP/FAC en Qala-E-Naw, en total 10 efectivos de la FIM, que se encuentran en zona desde el 17 de enero.

Operación LIBRE HIDALGO (L/H) (septiembre de 2011-febrero de 2012).—Se encuentra desplegada la FIMEX LH-XV desde la TOA del pasado día 22 de septiembre, con un contingente en zona de 116 efectivos de la FIM, además de 20 efectivos de la FLOAN que integran la unidad de helicópteros LISPUHEL XII 4.ª rotación, que se incorporaron a la zona el pasado 14 de diciembre.



*Hummer de ametralladora cambiando de posición.
(Foto: F. Herráiz).*

NOTICIARIO

Actualmente se encuentra efectuando el relevo la FIMEX L/H VI, que lo realizará en cuatro rotaciones escalonadas entre los días 7, 9, 12 y 15 de febrero.

Operación NOBLE CENTINELA (15 de mayo de 2006-finalización).—Desde el pasado 25 de febrero de 2010 la Armada mantiene un buque alistado para menos de seis horas, para actuar ante posibles solicitudes del Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC) relacionadas principalmente con la inmigración ilegal.

Las unidades asignadas son:

Del 13 al 17 de febrero, el patrullero *Cazadora* en la mar.

El 18 de febrero, el patrullero *Medas* alistado para menos de seis horas.

El 19 de febrero, el patrullero *Medas* en la mar.

Operación ATALANTA (23 de enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del contralmirante (ESP) Manso Revilla, compuesta actualmente por las siguientes unidades: SPS

Patiño como buque de mando, con equipo MIO/FP, UNAEMB y ROLE 2, el FGS *Luebeck*, HS *Hydra* y el FS *Aconit*, desde el pasado 11 de febrero. Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un P3M del Ejército del Aire (ESP) y dos SW-3 *Merlin* de Luxemburgo.

BAC Patiño.—Ha efectuado escala en Port Victoria entre los días 13 y 19 de febrero.

Patrullero Infanta Elena.—Salió del puerto de Cartagena el 14 de febrero para incorporarse a la Operación ATALANTA el 1 de marzo en el puerto de Djibouti, donde permanecerá entre los días 28 de febrero al 5 de marzo. Efectuó escala logística en el puerto de Souda (Grecia) entre los días 19 al 20 de febrero.

Despliegue costa occidental africana patrullero Vencedora (13 de febrero-4 de mayo de 2012).—El patrullero *Vencedora*, con EOS P2CN (USCAN) embarcado, salió el día 13 de febrero para efectuar un despliegue en la costa occidental africana.



Salida para Operación ATALANTA. (Foto: A Arévalo).

Durante su despliegue realizará ejercicios de adiestramiento, vigilancia marítima y colaboraciones con las marinas de los países visitados. Participará en los ejercicios de la iniciativa AFRICA PARTNERSHIP STATION 2012, OBANGAME EXPRESS y SAHARAN EXPRESS. Cumplimentará el siguiente calendario de puertos:

PUERTO	ETA	ETD
Las Palmas		13 febrero
Nuakchott (Mauritania)	15 febrero	18 febrero
Calabar (Nigeria)	26 febrero	26 febrero
Calabar (Nigeria)	1 marzo	4 marzo
Douala (Camerún)	6 marzo	9 marzo
Libreville (Gabón)	12 marzo	15 marzo
Cotonou (Benín)	19 marzo	22 marzo
Tema (Ghana)	23 marzo	27 marzo
Conakry (Guinea)	3 abril	6 abril
Cabo Verde	17 abril	20 abril
Dakar (Senegal)	22 abril	25 abril
Dakar (Senegal)	29 abril	1 mayo
Las Palmas	4 mayo	

Agrupaciones permanentes

Standing NATO Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—El cazaminas *Turia* se encuentra integrado en la agrupación desde el pasado día 1 de enero, donde permanecerá hasta el próximo 31 de mayo. La agrupación está formada además por el TCG *Sokulu Mehmet Pasa* (buque de

mando), ITS *Alghero*, TGC *Akçakoca*, y HMS *Ledbury*. La agrupación realizó una escala en el puerto de Cagliari entre los días 17 al 18 febrero.

Ejercicios

Desde el 20 de enero se han realizado los siguientes ejercicios:

ATENEA 01/12 (23-27 de enero de 2012).—Efectuó el ejercicio el EOS (FUPRO) en la zona de la BNR.

FTX INVERNAL CANDANCHÚ (23 de enero-1 de febrero de 2012).—Participaron en este ejercicio 40 pax pertenecientes al FGNE1.

MARCANAREX-12 (31 de enero-3 de febrero de 2012).—Los patrulleros *Vencedora*, *Cazadora*, *Tagomago* y *Medas* realizaron este ejercicio en aguas de las islas Canarias.

BREDEX (6-10 de febrero de 2012).—420 pax del BDMZ-III de TEAR y 70 pax del TERSUR participaron en este ejercicio en la sierra del Retén.

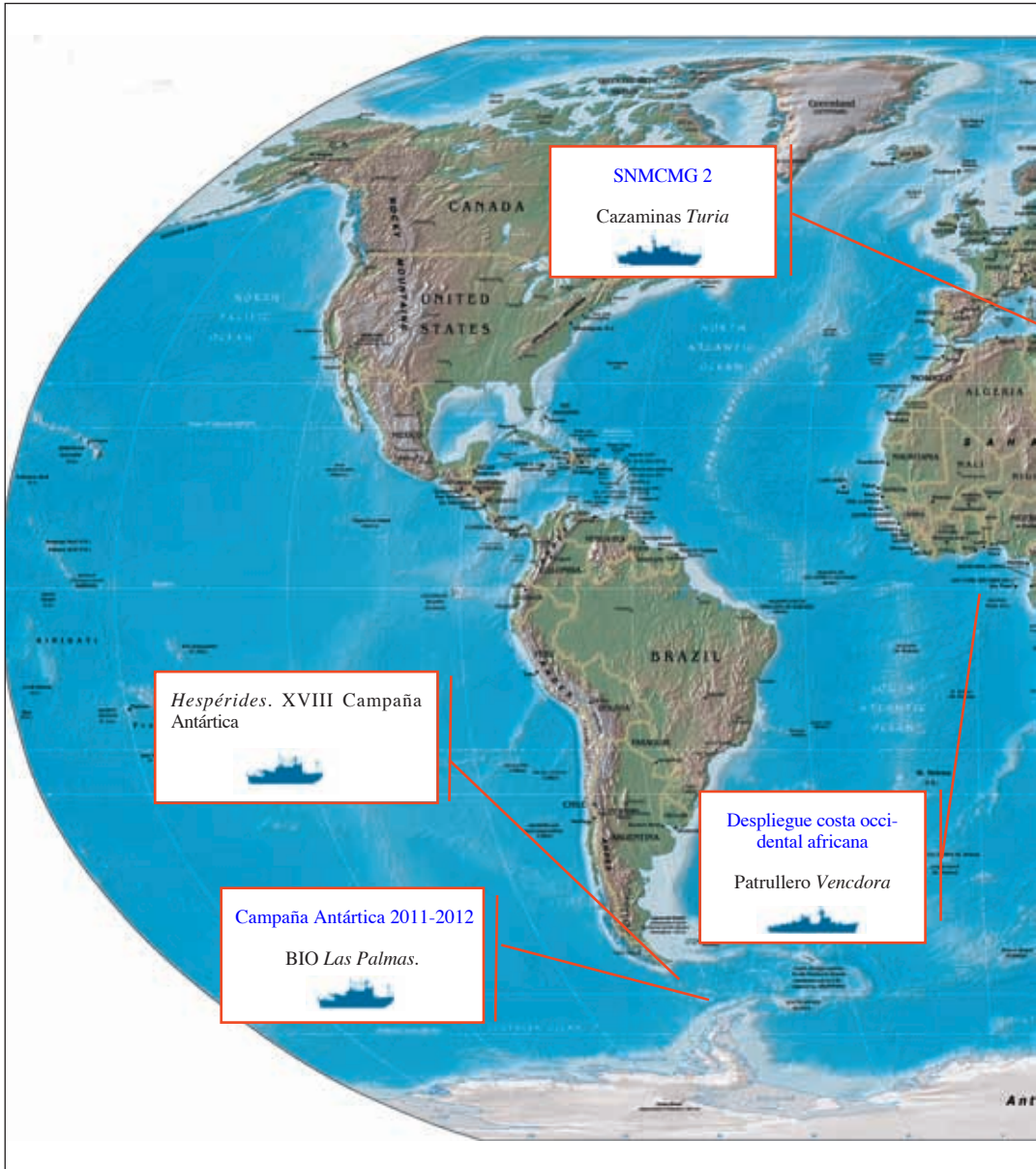
ADELFI BEX (6-10 de febrero de 2012).—En el puerto de la Base Naval de Rota, con la participación del *Príncipe de Asturias*, *Galicia* y de unidades del Grupo de Acción Naval-2 y del Tercio de la Armada.

Ejercicio de tiro (6 de febrero de 2012).—Fragata *Méndez Núñez* con la colaboración del remolcador *Mahón*.

PROUD MANTA 12 Galerna (5-11 de febrero de 2012).—Tras salir del puerto de Augusta (Italia), donde permaneció los días 11 y 12 de febrero, el submarino se encuentra realizando el ejercicio PROUD MANTA 12 bajo el mando de COMSUBSOUTH entre los días 13 y 26 de febrero.

Una vez finalice el ejercicio tiene previsto entrar en el puerto de Augusta (Italia) el 26 de febrero, y a salida a la mar incorporarse a la Operación ACTIVE ENDEAVOUR hasta el 16 de marzo.

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA





Duero en la dársena de Cartagena. (Foto: A. Galán Ceas).

Fragata Reina Sofía (14-16 de febrero de 2012).—PASSEX con el buque NRP *Corte Real* de la Marina de Portugal.

Adiestramientos

Desde el 20 de enero han realizado salidas a la mar para adiestramiento las unidades:

Adiestramiento preparatorio a su despliegue en el Líbano (20 de noviembre de 2011-10 de febrero de 2012).—114 pax SGT FIMEX L/H VI en Ceuta.

Adiestramiento individual previo a CALOP CALOP y CALOP previa a despliegue (11-24 de enero y 30 de enero-17 de febrero).—*Reina Sofía*.

Adiestramiento individual.—*Segura* (23-

24 de enero de 2012); *UBMCM* (23-27 de enero de 2012); *Numancia*, *Santa María*, *Canarias* (25 de enero de 2012); *Numancia* (1 de febrero de 2012); *Santa María* (8 de febrero de 2012); *Victoria* (8 de febrero de 2012); *Meteoro* (13-17 de febrero); *Numancia* (15 de febrero); *Navarra* (15 de febrero); *Canarias* (14-15 de febrero); *UBMCM* (13-17 de febrero); *Juan Carlos I* (13-14 de febrero).

Adiestramiento individual y Lantor.—*Galerna* (24-27 de enero de 2012); *Tabarca* (25 de enero de 2012).

Ambientación de nuevo comandante.—*Duero* (23-24 de enero de 2012).

Inspección de adiestramiento I2 y calificación operativa en el TEAR/CASR.—OMLT I/3/207-IV (18-23 y 24-27 de enero 2012).

CALOP de comprobación MSO, con equipo TERLEV/PL2N a bordo.—*Infanta Elena* (25 de enero-3 de febrero de 2012).

Inspección de capacidades previo a su participación en el despliegue en la costa occidental africana (AFRICAN PARTNER-SHIP STATION-APS).—*Vencedora* (23-27 de enero de 2012).

Inspección de alistamiento.—*Victoria* (23-27 de enero de 2012).

CALOP previa a su despliegue en la Operación ATALANTA.—*Reina Sofía* (30 de enero-17 de febrero de 2012).

CALOP A2.—*Segura* (6-24 de febrero de 2012).

OP R/A OMLT I/3-IV.—Personal de la OMLT (31 de enero-16 de febrero de 2012).

CALOP FG20.—Dieciséis pax se encuentran realizando CALOP a bordo de la fragata *Reina Sofía* (6-17 de febrero).

Pertrechado, armamento, pruebas y adiestramiento en el arsenal de La Carraca.—*Relámpago* (6-26 de febrero).

Adiestramiento propio y colaboración con el LHD Juan Carlos I en ejercicios FAS y ADEX.—*Santa María* (14 de febrero).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Las Palmas (14 de octubre de 2011-17 de abril de 2012).—Salió a la mar el día 14 de octubre para comenzar Campaña Antártica 2011-2012, en la que prestará apoyo logístico a las bases españolas y colaborará con los proyectos científicos del Ministerio de Ciencia e Innovación.

Durante la campaña, cumplimentará el siguiente calendario:

Hespérides (15 de diciembre de 2011-3 de abril de 2012).—Se encuentra realizando Campaña Antártica 2011-2012, colaborando con los proyectos científicos del

Ministerio de Ciencia e Innovación en aguas del continente antártico y América del Sur. Durante su comisión efectuará la Campaña Hidrográfica y Fondeo Essasi.

Cumplimentará el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		14 de octubre
Mar del Plata	7 de nov.	10 de nov.
Punta Arenas	15 de nov.	17 de nov.
Ushuaia	27 de nov.	29 de nov.
Ushuaia	10 de dic.	12 de dic.
Ushuaia	24 de dic.	1 enero 2012
Punta Arenas	26 enero 2012	28 enero 2012
Ushuaia	9 marzo 2012	11 mar. 2012
Buenos Aires	18 mar. 2012	22 mar. 2012
Natal	1 abril 2012	4 abril 2012
Cartagena	17 abril 2012	

Rayo (16 de enero-11 de febrero de 2012).—Crucero de Resistencia según el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		15 de dic.
Mar del Plata	5 de enero	8 de enero
Punta Arenas	13 de enero	16 de enero
Ushuaia	28 de febrero	3 de marzo
Buenos Aires	15 de marzo	18 de marzo
Cartagena	3 de abril	

Salida a la mar para entrega de mando.—*Duero* (27 de enero de 2012); *Cazadora* (23 de enero de 2012); *Galerna* (31 de enero de 2012).

PUERTO	ETA	ETD
Las Palmas		16 de enero
Palermo	23 de enero	26 de enero
Izmir	30 de enero	2 de febrero
Cartagena	6 de febrero	10 de febrero
La Carraca	13 de febrero	8 de marzo
Las Palmas	17 de marzo	

Tajo (25 de enero de 2012).—Efectuó calibración magnética en aguas de Cartagena.

Cazadora (26 de enero de 2012).—Realizó una colaboración con el patrullero *Vencedora*.

Neptuno (26 de enero de 2012).—Efectuó colaboración en el ejercicio LANTOR con el *Galerna*.

Contramaestre Casado (24 de enero-8 de febrero de 2012).—Realizó transporte logístico entre Base Naval de Rota, Arsenal

de La Carraca, Melilla, Cartagena, Palma de Mallorca y Mahón.

La Graña (25 de enero de 2012).—Colaboró en el adiestramiento de las fragatas *Numancia*, *Santa María* y *Canarias* en aguas del golfo de Cádiz.

Galerna (5-11 de febrero de 2012).—Inició el tránsito el día 5 de febrero para participar en el ejercicio PROUD MANTA.

Infanta Cristina (31 de enero de 2012).—Salió a la mar para colaborar con la CALOP del patrullero *Infanta Elena*.

Segura (1-2 de febrero de 2012).—Salió a la mar para efectuar colaboración con la CALOP del patrullero *Infanta Elena*.

Victoria (6-10 febrero de 2012).—Pruebas con el sistema de EW RIGEL los días 6 y 7, 9 y 10 en aguas del golfo de Cádiz.

Álvaro de Bazán (6-9 de febrero de 2012).—Pruebas TACAN, en aguas próximas a Ferrol, con la colaboración del remolcador



Fragata *Blas de Lezo*. (Foto: J Máiz Sanz).

Mahón, patrullero *Tabarca* y un avión del GRUPO-47, previas a su participación en OAE.

Destacamento Alborán (7, 8 y 29 de febrero de 2012).—Se efectuó su relevo por medio de los patrullero *Tarifa* e *Infanta Cistina*.

Canarias (6 de febrero de 2012).—Colaboró con la CALOP A2 de la fragata *Reina Sofía*.

Castilla (6 de febrero de 2012).—Efectuó transito de la Base Naval de Rota a las instalaciones de Navantia-Cádiz para realizar varada restringida.

Blas de Lezo (6-7 de febrero de 2012).—Colaboró con la fragata *Alvaro de Bazán*, un avión del GRUPO-47, el remolcador *Mahón* y patrullero *Tabarca* en aguas próximas a Ferrol.

Tajo (6 de febrero de 2012).—Colaboró durante CALOP A2 del cazaminas *Segura*.

Mahón (6 y 7 de febrero de 2012).—Colaboró en los ejercicios de tiro con las fragatas *Méndez Núñez*, *Blas de Lezo* y *Alvaro de Bazán* en aguas próximas a Ferrol.

Arnomendi (8-9 de febrero de 2012).—Colaboró con la Fuerza de Guerra Naval Especial en aguas próximas a Cartagena.

Astrolabio (2-10 de febrero de 2012).—Pruebas de equipos en aguas del golfo de Cádiz.

Mar Caribe (10-24 de febrero de 2012).—Se encuentra efectuando suministro de agua, combustible y otros apoyos necesarios a la isla de Alborán, Chafarinas/peñón de Alhucemas y Vélez de la Gomera; realizará los rellenos en Melilla.

Tajo (14 de febrero de 2012).—Colaboró con la EVACO en aguas próximas a Cartagena.

Serviola (15-20 de febrero de 2012).—Tránsito a Cartagena para efectuar acompañamiento al patrullero *Conejera* en su tránsito a Dakar (Senegal).

Tarifa (14-15 de febrero de 2012).—Colaboró con equipos de la FGNE y con EOS de TERLEV en aguas próximas a Cartagena.

La Graña (14-16 de febrero de 2012).—Colaboró con CEVACO en aguas del golfo de Cádiz.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

P-101 (1-31 de enero de 2012).—Entre la frontera con Portugal y Punta Umbría. Del 1 al 23 de diciembre, colaboró con INTA en pruebas y ensayo con HC *Tigre*, y del 12 al 16 de diciembre tuvo inspección y mantenimiento SEGOP.

P-114 (1-31 de enero de 2012 y 1-29 de febrero).—En aguas de Ceuta.

Cabo Fradera (1-31 de enero 2012 y 1-29 febrero).—Presencia naval y vigilancia de pesca entre Tuy y Camposancos.

Cazadora (16-22 de enero de 2012).—Realizó vigilancia marítima en aguas de Canarias. El día 16 efectuó ejercicio EVAC-SAR con 802 SQN MACAN del Ejército del Aire.

Atalaya (15-27 de enero de 2012).—Realizó vigilancia marítima en aguas del norte de Galicia.

Tagomago (23-29 de enero de 2012).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Canarias, en periodos de mar y de puerto, donde permanecerá alistado para menos de seis horas.

Toralla (23 y 27 de enero de 2012).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del litoral de Alicante y Murcia.

A. P. F.

Traspaso de jurisdicción del condominio más pequeño del mundo

El pasado 1 de febrero tuvo lugar la ceremonia de traspaso de jurisdicción entre Francia y España de la isla de los Faisanes, islote fluvial del río Bidasoa situado entre Irún y Hendaya (Francia). Durante el acto, la Comandancia Naval de San Sebastián ha recibido el documento de transferencia para los próximos seis meses, periodo en el que asumirá el mantenimiento y control de la isla. A la ceremonia han asistido autoridades civiles y militares que gestionan asuntos transfronterizos.

La isla de los Faisanes, también denominada isla de la Conferencia o isla de los Diplomáticos, constituye el condominio más pequeño del mundo. Se trata de la isla donde se firmó el 7 de noviembre de 1659 el Tratado de los Pirineos, por el cual se instauró la paz entre España y Francia tras la Guerra de los Treinta Años, además de acordarse el matrimonio de Luis XIV con María Teresa de Austria, infanta de España.

Con el fin de evitar que la isla se convirtiera en un territorio no legislado, y para poner fin a las diferencias entre los pescado-

res de las dos riberas del río Bidasoa, los dos estados decidieron, a finales del siglo XIX, confiar su jurisdicción y orden a los dos comandantes de las estaciones navales ribereñas de Fuenterrabía-Hondarribia y Hendaya. Dichos comandantes son hoy en día representados por los comandantes navales de Bayona y San Sebastián, relevándose al frente de la jurisdicción de la isla cada seis meses.

La Comandancia Naval de San Sebastián está encuadrada en la estructura de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada y tiene bajo su dependencia la Ayudantía Naval de Bidasoa. Sus cometidos son ejercer las operaciones de cooperación y guía del tráfico mercante, colaborando con otras entidades con competencias en el ámbito marítimo. Además, su comandante ejerce las funciones operativas relativas al empleo de unidades basadas en sus respectivas localidades, cuando se las delegue su mando respectivo, y facilita asistencia a los buques de guerra nacionales e internacionales que efectúen escala en su localidad.

O. C. S. AJEMA



La isla de los Faisanes desde el puente internacional sobre el Bidasoa. A la izquierda, Irún, España; a la derecha, Hendaya, Francia. (Foto: [wikipedia.org](https://es.wikipedia.org/wiki/Isle_de_los_Faisanes)).

El *Patiño* auxilia a un barco iraní en aguas del Índico

El buque de aprovisionamiento de combate *Patiño*, que participa en la Operación ATALANTA contra la piratería en el océano Índico, auxilió el pasado 17 de enero a una embarcación tipo *dhow* de bandera iraní que se encontraba a la deriva.

La aeronave de patrulla marítima danesa *Longleg*, que recibió una llamada de emergencia del *dhow* que se había quedado sin combustible, comunicó el incidente al *Patiño*, buque de mando de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR), que se encontraba a 100 millas al oeste de la embarcación, la cual, dedicada al transporte de mercancías en el Cuerno de África y con 11 marineros a bordo, fue auxiliada por el

buque español con suficiente combustible como para llegar al puerto seguro más cercano. La dotación se mostró amable y muy agradecida con los marinos españoles.

Tan solo unos días después de su relevo, el *Patiño* realizó la primera escolta múltiple en la Operación ATALANTA con un convoy de buques del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas.

El pasado 12 de enero, el buque español sufrió el ataque de un esquiife pirata que concluyó con la detención de seis de sus agresores.

O. C. S. AJEMA



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

Evaluación operativa con los helicópteros *Chinook* en el BPE *Juan Carlos I*

El buque de proyección estratégica *Juan Carlos I* ha concluido, dentro de su evaluación operativa general, las pruebas con las unidades de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET). Incluido en su plan de entrada en servicio, la evaluación operativa comprueba que el funcionamiento de los equipos y sistemas del barco responden a lo reflejado en las especificaciones del contrato firmadas con el constructor.

El pasado día 19 de diciembre se efectuaron las pruebas de puerto con un *Chinook* de las FAMET en la Base Naval de Rota. Entonces, se comprobó la capacidad del buque para su carga y transporte, así como su movimiento en cubierta de vuelo y hangares utilizando los medios de abordaje.

En esta última prueba, realizada en la semana del 16 al 20 de enero, se ha evaluado la capacidad del buque de la Armada española para operar con los helicópteros *CH-47 Chinook*. Para ello, se han realizado varios despegues y aterrizajes con una aeronave en cada uno de los cuatro puntos de toma con

que cuenta el buque para aparatos de gran tamaño.

La cubierta de vuelo del buque de proyección estratégica *Juan Carlos I* se ha diseñado para operar, lanzar, recibir y dar apoyo, tanto de día como de noche, a aviones y helicópteros como los *AB-212*, *SH-3D* y *AV-8B Harrier Plus*. Está diseñado para transportar y operar hasta 30 aeronaves entre helicópteros medios y pesados en configuración de portaaeronaves anfíbio, o bien entre 10 y 12 aviones *AV-8B+*, más un número similar de helicópteros medios, cuando está configurado como portaaeriones.

Las misiones asignadas al *Juan Carlos I* pueden ser la de transporte, desembarco y apoyo en tierra a una fuerza de Infantería de Marina, la de proyección y empleo de fuerzas por su capacidad de operar como plataforma aeronaval y las de efectuar operaciones no bélicas, como las de ayuda humanitaria en catástrofes o la evacuación de personal civil en zonas de crisis.

O. C. S. AJEMA



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

El buque de investigación oceanográfica *Hespérides* comienza la segunda fase de su Campaña Antártica 2012

El buque de investigación oceanográfica (BIO) *Hespérides* ha comenzado la segunda fase de la Campaña Antártica 2012 en la que, junto al Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), se van a efectuar levantamientos hidrográficos en el área de interés asignada al Estado en la Antártida, y de aquellas zonas de interés que sirvan de apoyo a las bases antárticas españolas y a los BIO de la Armada (*Hespérides* y *Las Palmas*). Durante ella también contribuirá al desarrollo de los trabajos de investigación que lleva a cabo la comunidad científica.

El nuevo proyecto cartográfico del IHM para la Antártida contempla la edición de nuevas cartas que cancelarán las existentes y que cubrirán zonas que actualmente no están incluidas en la Cartografía Náutica Nacional. Dentro del proyecto se contempla tanto el área de interés asignada a España por la Organización Hidrográfica Internacional como aquellas zonas fuera de esa área que sirvan de apoyo a las bases antárticas españolas.

Este proyecto se inició en 2008, cuando el Comité Antártico Polar Español trasladó a la Armada la necesidad de contar con cartografía náutica en la península Byers, extremo occidental de isla Livingston, que facilitase las labores logísticas. Ese mismo año, el comandante del BIO *Las Palmas* también elevó una moción en la que proponía efectuar un levantamiento hidrográfico que garantizara la seguridad de su barco y sus embarcaciones en las aproximaciones al campamento científico instalado en península Byers. La mayoría de los levantamientos hidrográficos de oportunidad en dicha zona se realizaron en febrero de 2009 y en enero y febrero de 2010 a bordo del BIO *Las Palmas*.

El objetivo de esta campaña es finalizar los trabajos iniciados en 2009 y 2010, así como realizar la mayor cantidad posible de levantamientos en el resto del área y las zonas de interés españolas, de acuerdo con el Proyecto Cartográfico del IHM para la Antártida.

O. C. S. AJEMA



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

LANMIS de la fragata *Numancia*, noviembre 2009. (Foto: A. Barrada).





Brasil

Creación de una segunda escuadra.—Atendiendo a la reiterada petición de las autoridades navales brasileñas, en su reunión periódica sobre asuntos de defensa con el ministro del ramo Celso Amorim, la primera mandataria de Brasil, Dilma Rousseff, ha autorizado la creación de una comisión que estudie en profundidad la creación de una segunda escuadra naval brasileña, en la Región Norte, lo más cerca posible del área amazónica, cuya entrada y salida de buques, junto con las potenciales riquezas en hidrocarburos en la plataforma continental del Atlántico subecuatorial, exigirá una fuerte vigilancia de la ZEE en un futuro próximo.

Las posibilidades geográficas de ubicación de esta escuadra se consideran entre el Estado de Maranhao, sede de la principal plataforma de lanzamientos espaciales sudamericanos y la capital de Pará, Belem, que ya posee importantes bases aéreas y navales en Val de Caes, con una apreciable capacidad industrial, con posibilidad de crecimiento.

La decisión ha tenido una acogida muy positiva en el ámbito naval, aunque con un cierto escepticismo dadas las dificultades financieras por las que atraviesa la escuadra, que implican retrasos en programas de modernización en buques y falta de repuestos, que están llevando a la canibalización de

fragatas para poder cumplimentar las misiones operativas en el Líbano, UNIFIL, en el marco de las Naciones Unidas, y que ha implicado el despliegue en aquellas lejanas aguas de la fragata *Uniao*.

Estados Unidos

Última misión del portaaviones Enterprise.—El primer portaaviones nuclear de la historia, el USS *Enterprise* (CVN-65), ha realizado una serie de ejercicios de adiestramiento propio en el Atlántico antes de iniciar una misión operativa en el golfo Pérsico, según una nota de prensa en la página *web* de la Marina norteamericana. Esta misión será la última a realizar por este veterano navío, que entró en servicio en 1961 y que cuenta por tanto con medio siglo de historia en sus cuadernas. El secretario de Defensa de Estados Unidos, León Panetta, visitó el buque el 4 de febrero y resaltó que el *Enterprise* será un importante símbolo estadounidense en Oriente Próximo. De facto, el paso del *Enterprise* a través del estrecho de Ormuz será una clara señal a Teherán que amenaza con bloquear esta importante arteria marítima en respuesta al embargo petrolero. Según el secretario de Defensa norteamericano, las Fuerzas Armadas estadounidenses están totalmente preparadas para actuar en cualquier situación de



USS Enterprise (CVN-65). (Foto. wikipedia.org).

emergencia. El día 30 de enero, se hizo público que el portaaviones nuclear USS *Abraham Lincoln* (CVN-72) cruzó el estrecho de Ormuz rumbo al golfo Pérsico para unirse a su gemelo el USS *Carl Vinson* (CVN-70); no obstante un portavoz del Pentágono declaró que la coincidencia de dos portaaviones en esta conflictiva área no tiene nada de extraordinario ni es atribuible a una escalada de tensión en torno a Irán.

Un marine, comandante del Mando Sur.—El presidente Barak Obama ha nombrado al teniente general del Cuerpo de Infantería de Marina John F. Kelly como próximo comandante del Mando Sur (SOUTHCOM) con el empleo de general. Una vez confirmado por el Senado, Kelly sustituirá al general de la Fuerza Aérea Douglas M. Fraser, que tomó posesión de este destino en junio de 2009. Kelly será el tercer general de *marines* en hacerse cargo de este importante mando conjunto, después del general Peter Pace, que lo desempeñó

durante 12, meses hasta septiembre de 2001, y del más longevo general Charles Wilhelm, que estuvo en el SOUTHCOM desde 1997 hasta 2000.

Kelly, nativo de Boston, Massachusetts, entró en los *Marines* como soldado en 1970, llegando hasta el empleo de sargento en 1972. Posteriormente colgó el uniforme y se graduó en la Universidad de Amherst en 1976, para incorporarse de nuevo al Cuerpo de Infantería de Marina como 2.º teniente. Como oficial general ha sido comandante de la 1.ª Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina, con base en Camp Pendleton, California, desplegándose con ella en Irak durante un año en las provincias de Anbar y Ninewa en 2008. Posteriormente mandó las Fuerzas de Infantería de Marina del Norte y de Reserva desde octubre de 2009 a marzo de 2011; desde entonces, y en el empleo de teniente general, ha servido como asesor militar sénior del secretario de Defensa en el Pentágono. El SOUTHCOM tiene un estado mayor de 1.200 personas en Florida, y su ámbito de actuación

comprende 31 naciones y 15 territorios en el continente americano.

Un hijo del general Kelly, teniente de Infantería de Marina, murió en combate en Afganistán el 9 de noviembre de 2010, en Sangin, en su tercera rotación en aquella nación asiática. Otro de sus hijos es capitán de Infantería de Marina.

Los misiles SM-3 llegarán a Rota en 2013.—El Escudo Antimisiles o BMD (*Ballistic Missile Defense*) estará plenamente operativo en el año 2018. El plan del Pentágono incluye introducir pruebas y mejoras al sistema hasta ese año. El secretario de Defensa norteamericano tiene previsto dar a conocer el calendario oficial del despliegue del Escudo Antimisiles en Europa en la próxima cumbre de ministros de Defensa de la OTAN que tendrá lugar en Chicago. En ese encuentro la Alianza Atlántica declarará la capacidad operativa inicial o IOC del sistema, referida a las instalaciones existentes en Rumanía, Polonia y Turquía, que forman la componente terrestre del escudo. Sin embargo la puesta a punto de la componente marítima, que estará situada en la Base Naval de Rota, tendrá que esperar algo más. Actualmente la instalación en Rota se encuentra en una primera fase de despliegue, que abarca los años 2012 y 2013. En ella se recepcionarán los sistemas informáticos y el material técnico para montar los centros de control y mantenimiento. Este material está llegando a bordo de aviones de transporte militar C-5 y C-17. A finales de 2012 y comienzos de 2013 empezarán a llegar los 1.100 militares y civiles que conforman el equipo humano que estará al frente del componente marítimo del sistema antimisiles de Rota. También se iniciará el despliegue de los primeros destructores dotados de los misiles SM-3 Block 1. Paralelamente se montarán los radares tridimensionales terrestres AN/TPY-2 en Rumanía y Polonia.

Entre los años 2014 y 2015 se podrá probar todo el sistema, y comenzará el despliegue del misil SM-3 Block 1B, dotado de una tecnología que permite procesar e identificar mejor los misiles enemigos, evitando los engaños por señuelos. A partir de 2015 todo el sistema BMD podrá obtener

la capacidad operativa final o FOC en sus dos vertientes, terrestre y marítima, recibiendo los cuatro destructores clase *Arleigh Burke* desplegados en Rota el misil SM-3 Block 2A, de mayor alcance y carga explosiva. En el 2018 esos misiles serán reemplazados por los SM-3 Block 2B, con lo que el sistema estará dotado con una capacidad de interceptación intercontinental, pudiendo derribar misiles balísticos que se encuentren en la exosfera a distancias próximas a 5.500 kilómetros.

Nuevo comandante de las Fuerzas Navales en Europa.—El vicealmirante Bruce W. Clingan ha sido nominado por el presidente Obama comandante de las Fuerzas Navales de Estados Unidos en Europa y África, con el empleo de almirante. Este destino lleva implícito el cargo de Allied Joint Forces Command de la OTAN con sede en Nápoles. Clingan actualmente desempeña el destino de jefe de las divisiones de Operaciones, Planes y Estrategia N3/N5 del Estado Mayor del jefe de Operaciones Navales en el Pentágono.

Clingan nació en Lafayette, Indiana, y se graduó en la Universidad de Washington en Ciencias. Entró en la Armada a través del programa NROTC en junio de 1977. En 1979 obtuvo las alas de piloto de combate del *F-14 Tomcat*, sirviendo en las escuadrillas de caza 114 y 214, efectuando despliegues a bordo de los portaaviones USS *America* (CV-66), USS *Enterprise* (CVN-65), USS *Kitty Hawk* (CV-63) y USS *Nimitz* (CVN-68). Posteriormente mandó la Escuadrilla de Caza 11 y, después de realizar un curso de energía nuclear, fue segundo comandante del portaaviones USS *Abraham Lincoln* (CVN-72), antes de serlo del buque de mando de la VI Flota USS *La Salle* (AFG 3) y del portaaviones USS *Carl Vinson* (CVN-70).

En tierra, y en el empleo de oficial general, fue jefe de la División de Operaciones del Mando Central (CENTCOM) de 2002 a 2004 durante las Operaciones ENDURING FREEDOM e IRAQUI FREEDOM. Como contralmirante fue comandante del grupo de combate del portaaviones USS *Carl Vinson* (CVN-70) en apoyo de la Operación IRAQUI FREEDOM hasta septiembre de 2005, en que pasó al Estado Mayor naval como 2.º jefe de la División de Guerra Aérea N78B y poste-

riormente jefe de las divisiones N88 y N8F. Ya como vicealmirante fue destinado a Lisboa como comandante del mando de la OTAN Joint Command Lisbon y comandante de la VI Flota. En diciembre de 2009 volvió de nuevo al Pentágono como jefe de las divisiones de Operaciones y Planes N3/N5.

Desplegados dos portaaviones en el golfo Pérsico.—Los Estados Unidos junto con sus aliados occidentales lanzaron un claro mensaje disuasorio a las amenazas iraníes cuando una agrupación naval con buques de tres naciones, Estados Unidos, Francia y Reino Unido, cruzó el 22 de enero el conflictivo estrecho de Ormuz en dirección al golfo Pérsico, escoltando al portaaviones nuclear norteamericano USS *Abraham Lincoln* (CVN-72) y navegando a escasas

millas de la costa iraní para llevar a cabo operaciones de seguridad marítima, dejando por su estela un poderoso recordatorio del poder naval real en la zona, restando valor a las capacidades navales iraníes, mucho menores que las pretendidas por su presidente Ahmadineyad.

La llegada del *Abraham Lincoln* al golfo Pérsico permite a los Estados Unidos tener dos portaaviones en esta conflictiva zona, vital para los intereses económicos del mundo occidental, al unirse al grupo de combate del también portaaviones nuclear *Carl Vinson* (CVN-70), ambos de la clase *Nimitz* con capacidad para albergar hasta 90 aeronaves a bordo, con una potencia de fuego unitaria superior a la obsoleta Fuerza Aérea iraní. El grupo de escolta del *Lincoln* incluye el crucero USS *Cape St. George* y dos destructores *Aegis* norteamericanos, la fragata británica HMS *Argyll* y un buque francés, una fuerza naval altamente disuasoria después que el almirante Sayyari, jefe de la Marina iraní, manifestase su intención de cerrar al tráfico el estratégico estrecho de Ormuz, maniobra que describió tan fácil de realizar para sus fuerzas «como beber un vaso de agua».

Las amenazas iraníes de cerrar este estrecho no son nuevas, aunque los analistas navales coinciden en que las Fuerzas Navales iraníes no tienen capacidad para mantenerlo cerrado un largo periodo de tiempo; existe sin embargo una amenaza clara de las baterías de misiles enclavadas en tierra y que supondrían un serio peligro para la navegación marítima, así como la existencia de una miríada de embarcaciones menores de los Guardianes de la Revolución, que posiblemente realizarían ataques suicidas a los buques de guerra occidentales. Todo ello llevaría inexorablemente a la suspensión del tráfico de petroleros y al aumento del precio del crudo en los mercados mundiales



Fragata británica HMS *Argyll*, del Tipo 23.
(Foto: L. Díaz-Bedia).

Francia

Entra en servicio el Dixmude tres meses antes de lo previsto.—El buque anfibia de proyección y mando BPC *Dixmude*, tercero de la clase *Mistral*, se entregó tres meses antes de lo previsto en el contrato vigente con la Dirección General de Armamento o DGA, que lo ha recibido oficialmente en enero de 2012, como fruto de la colaboración entre los astilleros de la DCNS y STX France. El buque se encargó en abril de 2009 en el marco de un paquete de estímulo económico del Gobierno galo a la industria naval francesa, beneficiándose esta tercera construcción de las lecciones aprendidas de los dos anteriores BPC. STX France coordinó las operaciones industriales y construyó la plataforma y el sistema de propulsión, así como los equipos de a bordo. La DCNS integró y probó el sistema de combate. En 2012 el *Dixmude* será empleado como buque escuela de la Marina francesa en sustitución del veterano portahelicópteros *Jeanne d'Arc*, recientemente dado de baja, alojando a los guardias marinas de la Escuela Naval en su crucero de instrucción. Los dos primeros buques de este tipo, *Mistral* y *Tonnerre*, entraron en servicio en 2006 y 2007 respectivamente.

India

Izada la bandera en el submarino nuclear Chakra.—El 23 de enero y en la Base Naval de Bolshoi Kamen, en el territorio de Primorie, Pacífico ruso, tuvo lugar la ceremonia de izado del pabellón indio en el submarino nuclear de ataque o SSN ruso *Nerpa* (K-152).

La ceremonia estuvo presidida por el comandante del Distrito Militar Este, Konstantin Sidenko, y contó con la asistencia del embajador indio en Moscú, así como del presidente de los astilleros OSK. El buque, al izar su nueva bandera, fue bautizado con el nombre de *Chakra*, nombre que llevará durante los 10 años que durará el arriendo efectuado por Rusia a la India previo pago de 900 millones de dólares. El nombre dado por la Marina india rememora a otro submarino nuclear que también fue arrendado por Moscú a Nueva Delhi en 1988, cuando aún

existía la Unión Soviética. El *Chakra* es un submarino de tercera generación *Proyecto 971* o clase *Schuka-B*, *Akula* en la terminología OTAN; su puesta de quilla tuvo lugar en 1991, desplaza 8.140 t en superficie y 12.770 en inmersión, puede dar 30 nudos en inmersión y cuenta con una dotación de 73 personas. Su cota máxima operativa es de 600 metros y su autonomía máxima es de 100 días. Cuenta con misiles antibuque y torpedos que pueden ser lanzados a través de cuatro tubos de 533 mm y otros cuatro de 600 mm. Su adquisición por parte de la India es algo que no ven con buenos ojos los países limítrofes que, como Pakistán, alegan que este SSN provocará una carrera de armamentos en las naciones ribereñas del Índico y mar de la China Meridional. Tras su entrega, el submarino *Chakra* lleva a bordo únicamente a tripulantes indios, que a lo largo de dos años han estado realizando el Curso de Submarinos en Rusia, así como intensos ejercicios de adiestramiento.

Irán

Submarinos listos para atacar portaaviones enemigos.—El comandante de las FAS iraníes realizó unas declaraciones públicas en las que subrayó que los submarinos de la Marina iraní son los mejores del mundo, ya que son capaces de disparar sus torpedos y misiles simultáneamente. El general Farhad Amiri aseguró que Teherán está en alerta máxima ante las amenazas occidentales y que cuenta con los mejores submarinos para atacar y destruir a los buques de guerra enemigos.

El comandante del Ejército iraní añadió que sus submarinos esperan desplegados a lo largo del golfo Pérsico a los portaaviones enemigos que naveguen por esas aguas. Según sus declaraciones, los submarinos con que cuenta la Marina iraní, *Taregh* (S-901), *Nuh* (S-902) y *Yunes* (S-903), de la clase *Kilo* rusa, son muy silenciosos, tienen excelentes motores y pueden evitar su detección, ya que cuentan con una tecnología muy avanzada, siendo tácticamente idóneos para su empleo en un teatro de aguas restringidas como es el golfo Pérsico, teatro hostil para grandes

buques como los portaaviones norteamericanos, que no podrán evitar ser detectados.

Perú

Programa de modernización.—La Marina de Guerra del Perú está en vías de completar la modernización las fragatas BAP *Aguirre* (FM-55) y BAP *Bolghesi* (FM-57), de la italiana clase *Lupo*, dotándolas de radares multifunción 3D Kronos NV y lanza señuelos chaff MASS, así como de misiles franceses Exocet MM40 para sustituir a los italianos originales, aunque las otras seis mantendrán el Otomat Mk-2, que ha sido sometido con la asistencia de MBDA a una actualización y convertido al estándar *Over The Horizon Target* (OHTT) que dispone de navegador inercial y GPS, con una alcance próximo a las 100 millas.

De cara a 2012, la Marina de Guerra, a fin de optimizar sus recursos, asignaría dos fragatas clase *Lupo* y dos corbetas lanzamisiles de la clase *PR-72P* a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI). Además se tomó la decisión de pasar a la situación de reserva tras casi 39 años de servicio al crucero lanzamisiles BAP *Almirante Grau* (CLM 81). A corto plazo se prevé la incorporación de ocho a 12 patrulleros costeros de la clase *Zorritos* y dos remolcadores de puerto que están siendo construidos por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA Perú).

La modernización de los cuatro submarinos de la clase *Angamos* del tipo alemán 209/1200 se encuentra todavía en fase de estudio, debiendo tomarse una decisión a mediados de este año. A finales de 2011 la Dirección General de Material (DIMATEMAR) cursó cartas de invitación a los astilleros españoles CYPISA Ingenieros Navales y Cintraval-Defcar a fin de que elaboren el anteproyecto de un buque escuela a vela. Por último se evalúa la adquisición de al menos dos patrulleros OPV, apareciendo como favoritos los diseños de la clase *Holland* holandeses de 3.750 t y *HDP-1400* surcoreanos de 1.400 toneladas.

Reino Unido

Envío de un submarino nuclear y un destructor a Malvinas.—Un submarino nuclear de ataque clase *Trafalgar*, que podría ser el HMS *Tireless* o el HMS *Turbulent*, será destacado a las aguas del archipiélago de las Malvinas en el mes de abril, cuando se cumplan treinta años del conflicto del Atlántico Sur entre Argentina y el Reino Unido por la soberanía de las islas, que finalizó con la rendición argentina el 14 de junio de 1982 y que se saldó con la muerte de 255 militares muertos del lado británico y 650 argentinos. De esta forma el *premier* británico, David Cameron, pretende proteger las islas de una eventual intentona de ocupación militar argentina.

Equipado con misiles de crucero Tomahawk, el submarino nuclear llevará a bordo técnicos que hablen español con objeto de poder interceptar las comunicaciones navales de la región. En plena escalada de tensión con Argentina por la reclamación de la soberanía por parte de la presidenta argentina Cristina Kichtner, los países sudamericanos del MERCOSUR, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, han decidido vetar la entrada de buques británicos que hubieran hecho escala en las Malvinas, días después de que el Ministerio de Defensa británico hiciese pública la noticia del envío de su buque más moderno de superficie, el destructor *HMS Dauntless* del Tipo 45, dotado con misiles *a/a* Sea Viper, a las islas para sustituir a la más veterana fragata *HMS Montrose*.

Por su parte el ministro de Relaciones Exteriores argentino, Héctor Timerman, ha declarado que el envío de buques de guerra y la presencia de un heredero real con un uniforme militar como piloto de helicóptero SAR, el príncipe William, y la explotación pesquera y de hidrocarburos en mares argentinos, usurpando bienes que pertenecen al pueblo argentino, no solamente aportan una escalada innecesaria en la disputa, sino que conllevan riesgos ambientales. Asimismo declaró que Argentina ha decidido que la recuperación de la soberanía sólo se buscará por medios pacíficos y a través de la negociación diplomática.

Rusia

Comienza en Francia la construcción del primer LHD.—El subdirector del Servicio Federal de Cooperación Técnico-Militar de Rusia ha confirmado que Francia ha comenzado en febrero, en los astilleros de Saint-Nazaire, la construcción del primer portahelicópteros anfíbio de la clase *Mistral*, para la Marina rusa. El primero de los dos LHD de construcción francesa, deberá ser entregado en el 2014, y un año después el segundo. Ambos buques serán asignados a la Flota del Pacífico. El contrato que hizo de Francia el primer país de la OTAN en vender un buque de guerra a Rusia asciende a 1.200 millones de euros y a él concurren los grupos industriales franceses DCNS y STX, así como los astilleros rusos OSK. Rusia y Francia negocian en la actualidad la construcción de dos cascos para dos buques más en astilleros rusos. En principio el tercer y el cuarto *Mistral* serían íntegramente construidos en astilleros rusos, suministrando Francia el 20-100 del equipo necesario y traspasando a Rusia la tecnología necesaria para terminación de estos dos buques en sus astilleros. La clase *Mistral* desplaza 21.000 t y lleva una dotación de tan sólo 140 personas. Su cubierta de vuelo puede acoger seis helicópteros simultáneamente, pudiendo transportar diez más. La Marina rusa ha previsto el empleo de helicópteros *Ka-52K* y *Ka-29* en el *Mistral*; para ello el pasado mes de septiembre un helicóptero de combate ruso *Ka-52 Alligator* estuvo realizando tomas y despegues desde la cubierta del destructor antisubmarino *Vicealmirante Kulakov* de la Flota del Norte.

Incremento de la flota de submarinos nucleares balísticos.—En el año 2012 a las Fuerzas Nucleares Estratégicas de Rusia se incorporarán dos nuevos submarinos balísticos nucleares de la clase *Borei*, los *Yuri Dolgoruki* y el *Aleksander Nevski*. Para el año 2018, la Marina rusa prevé contar con ocho submarinos de la clase *Borei*, cuatro engrosarán las filas de la Flota del Norte y otros cuatro irán destinados a la Flota del Pacífico. De este modo el potencial de disuasión nuclear de Rusia, que hoy se encuentra a un mínimo nivel, con la baja de los masto-

dónticos *Typhoon* y el incendio en dique seco de un *Delta IV*, aumentará considerablemente. Según la *Revista Militar* rusa, el incremento de las fuerzas nucleares navales de la Armada contribuirá a fortalecer la disuasión nuclear, dado que cada submarino de la clase *Borei* lleva 16 misiles Bulava dotados de entre seis a diez ojivas cada uno, pero su número total de ojivas no podrá sobrepasar lo pactado en el tratado START III. Según este documento, tanto Rusia como los Estados Unidos pueden tener setecientos misiles portadores y otros cien misiles en reserva almacenados y contar con un máximo de 1.550 ojivas nucleares. En el comienzo de la década de 2020, las fuerzas nucleares estratégicas rusas dispondrán de 11 modernos submarinos nucleares balísticos o SSBN en la mayor agrupación de la historia naval rusa.

Vietnam

Entrega del primer buque de fabricación local.—Los astilleros Hong Ha, dependientes del Ministerio de Defensa, han hecho entrega oficial el 23 de enero a la Marina vietnamita de un patrullero de la clase *TT400TP* con la numeral de costado *HQ 272*, primera construcción naval propia de un moderno buque de guerra. El *HQ 272* está dotado con un cañón AK-630, misiles superficie-aire, radar de vigilancia aérea y sistema de identificación de contactos enemigos. El nuevo buque contribuirá a fortalecer la capacidad de combate vietnamita en la mar, según las palabras del vicealmirante Pham Ngoc Minh, comandante de la Fuerza Naval, contribución que se materializará por medio de patrullas en las aguas territoriales de Vietnam para proteger sus islas y la plataforma continental. Los astilleros Hong iniciaron la construcción del buque en el año 2009, utilizando para ello la tecnología más avanzada. El director del astillero Z173, donde tuvo lugar la construcción material del patrullero, declaró que el costo del nuevo buque fue de tan sólo un millón de dólares, cuando en el mercado occidental hubiese costado no menos de 10 millones, por lo que el ahorro al presupuesto de Defensa ha sido de un 90 por 100. Durante los tres años anteriores, un centenar de ingenieros

NOTICIARIO

fueron formados en los astilleros rusos antes de acometer la construcción del navío. La clase *TT400TP* fue diseñada para cuatro cometidos diferentes: destrucción de buques enemigos, proteger las bases navales de lanchas de desembarco enemigas, escolta a los buques mercantes y patrulla marítima en aguas propias. El patrullero HQ 272 tiene una eslora de 54,16 m, puede dar 32 nudos y tiene una autonomía de 30 días en la mar con un radio de acción de 2.500 millas.

La Marina vietnamita ya contaba con cuatro buques de construcción rusa, pero este es el primero de construcción nacional y que encabezará un proceso de modernización de la Flota, que incluye la compra de seis submarinos clase *Kilo* encargados a los astilleros rusos y que servirá a Hanói para hacerse respetar en sus reivindicaciones sobre las islas Paracel y su soberanía en el mar de la China Meridional.

J. M. T. R.

El patrullero *ARC 20 de Julio* se une a la flota de la Armada Nacional de Colombia

La entrega del patrullero de zona económica exclusiva *ARC 20 de Julio* (PVZ 46) por parte de Cotecmar a la Armada de Colombia consolida el resurgimiento de una industria que hasta hace unos años era poco conocida para el país. Con este hito Colombia ingresa en el reducido grupo de países en Latinoamérica, conformado por Brasil, México, Perú y Chile, que construyen sus propios buques de guerra.

Es la segunda unidad de la Armada que lleva este nombre, el primero fue el destructor *ARC 20 de Julio*, construido en 1958 en Malmoe (Suecia). Se inició en Cartagena en 2009, finalizó en diciembre de 2011 y llegará a aguas del Pacífico colombiano a finales del mes de febrero. El buque tiene un desplazamiento de 1.800 toneladas, una eslora de 80,6 metros, una dotación de 64 personas, con posibilidad de ser incrementada en 36 más y capacidad para operar con un helicóptero



ARC 20 de Julio. (Foto: Internet).

mediano. Su misión es de lucha contra el narcotráfico en aguas del Pacífico.

Cotecmar (Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial) fue creada por iniciativa de la Armada Nacional de Colombia, asociándose estratégicamente con la Universidad Nacional, la Universidad del Norte y la Universidad Tecnológica de Bolívar. En la actualidad, gracias al respaldo del Mando de la Armada y del Gobierno, Cotecmar presenta con orgullo el buque más grande y complejo que se haya construido en la historia del país, por un valor de 130.000 millones de pesos. Este importante hito representa un paso más para la independencia tecnológica de Colombia en la construcción de sus propias unidades de guerra.

La capacidad de diseño y construcción adquirida por Colombia, basada en el factor clave de la capacitación de su personal, profesionales colombianos con postgrados en España, el Reino Unido, Brasil y Estados Unidos, se orienta hacia el futuro con relacio-

nes que empiezan a cobrar importancia en otros países, por lo que la Armada Nacional lidera con el soporte de Cotecmar el desarrollo de los siguientes proyectos:

- La segunda generación de patrulleros oceánicos, con sensores y armas, la cual se pondrá al servicio en el mes de diciembre de 2013.

- La construcción de patrulleros de costa (CPV).

- La construcción de los nuevos Buques de Apoyo Logístico y Costero que entrarán en los próximos años a prestar sus servicios de apoyo fluvial a las zonas de difícil acceso de todo el país.

Actualmente Cotecmar adelanta la construcción de un remolcador *off shore* de 70 Bullard Pull con casco y estructura en acero, que será entregado este año.

INFOMAR



Machetazo a bordo de la fragata *Reina Sofía*.
(Foto: Antonio J. Seco Amaya).





Autopista del mar entre Vigo y puertos franceses

El 30 de octubre de 2009 el Consejo de Ministros autorizó la firma del acuerdo entre Francia y España para la puesta en marcha y financiación de los proyectos de autopistas del mar que conectarían los puertos de ambos países en la fachada atlántica-canal de la Mancha y mar del Norte.

Con anterioridad, el 28 de abril del mismo año se habían firmado los convenios de explotación con cada una de las sociedades que se iban a encargar de poner en marcha y explotar las dos autopistas del mar entre España y Francia.

La sociedad explotadora inicial para la línea viguesa era Autopista del Mar Atlántica, S. L., formada por la naviera Acciona Trasmediterránea, que fue seleccionada para la puesta en marcha y explotación del servicio entre el puerto de Vigo y de Nantes-Saint Nazaire, y entre Algeciras, Vigo y Le Havre. A principios de 2011, Acciona Trasmediterránea acordó la venta de sus acciones a la Compañía Marítima Hispano-Francesa (CMHF), que es la contratista de PSA Peugeot Citröen para el transporte de coches por mar entre la factoría de Vigo y Francia.

A principios del mes de marzo 2011 se reunió en Madrid la comisión intergubernamental hispano-francesa para estudiar ese

cambio de accionariado. A pesar de diversas declaraciones conjuntas hispano-francesas, la luz verde definitiva al cambio de accionariado mencionado no se dio por Francia hasta finales de octubre.

En enero de 2012 todavía quedaban diversos trámites por finalizar y no se espera que la línea pueda arrancar antes de mediados del primer semestre de 2012.

El objetivo general de las autopistas del mar es la reducción del tráfico pesado por carretera, transfiriendo al tráfico marítimo una gran parte del de camiones pesados y de remolques. Se trata de conseguir unas autopistas del mar de alta frecuencia y ocupación y de alta calidad de servicio. La previsión es que cada autopista del mar elimine 80.000 camiones de las carreteras en cinco años.

Nuena línea regular en el puerto de Marín

La consignataria Pérez y Torres ha inaugurado el pasado 20 de enero una línea de buques portacontenedores frutereros entre Marín y varios puertos sudamericanos.

El nuevo servicio pertenece a la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC), en coordinación con la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV). El primer buque en atracar en Marín ha sido el CSAV *Lebu*, de 261 m de eslora y 32 de manga, procedente

de Guayaquil, que posteriormente ha continuado su viaje a los puertos de Bremerhaven, Rotterdam y Amberes.

La línea contará con una frecuencia semanal y será operada por buques similares al del primer atraque, como el CSAV *Lingue*. Anteriormente esta línea recalaba en el puerto de Vigo.

La línea es la tercera transoceánica que opera en Marín, junto con la de la compañía frutera Del Monte y la de Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI).

MERCOSUR contra Malvinas

El día 21 del pasado mes de diciembre, los países con costa atlántica de MERCOSUR (Argentina, Brasil y Uruguay) acordaron impedir el atraque en sus puertos de los buques con bandera de islas Malvinas. El acuerdo ha sido impulsado por Argentina, en lo que significa una escalada en su reclamación de la soberanía de las islas.

Entre los primeros afectados por esta medida, se encuentran numerosos buques pesqueros de capital mixto español y británico, y abanderados en Malvinas, que aprovechaban los puertos uruguayos para la descarga de la pesca y aprovisionamiento general.

Al acuerdo se ha sumado el aumento del acoso por parte argentina a los buques pesqueros con pabellón español que se benefician de acuerdos de pesca con Malvinas y que utilizan también los puertos uruguayos para descarga y aprovisionamiento.

A. P. P.

Ofertas profesionales y ausencia de vocaciones

La Marina Mercante junto a los deportistas son las áreas con mayor número de ofertas. Se necesitan oficiales radioelectrónicos, jefes de máquinas, maquinistas, frigoristas y mecánicos navales. También azafatas, cocineros, camareros de barcos y marineros. Estos profesionales son demandados en diversas comunidades autónomas.

Sin embargo, el catálogo ocupacional se ha ido reduciendo a consecuencias de la crisis con una reducción notable de vacantes, aunque la falta de vocaciones sea también uno de los grandes problemas del sector. Es por ello que medidas como mejoras de las perspectivas de la carrera profesional, la racionalización y coordinación de los problemas académicos, junto con el establecimiento de pasarelas que faciliten el acceso a formación complementaria y a otros subsectores, así como la realización de rotaciones más frecuentes del personal embarcado, se apuntan como posibles atenuantes de la situación.

ANAVE publica *Empresas navieras 2011*

La relación de empresas navieras asociadas a Anave en 2011 con los datos actualizados al 1 de enero ya se encuentra disponible. La publicación incluye anexos con lista de buques mercantes de pabellón español por orden alfabético y lista de buques, junto a otras informaciones de evidente interés para el sector.

J. C. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Noticias de Navantia. Firma de contratos con Australia

La empresa Navantia ha firmado con el Gobierno australiano dos contratos que ya habían sido anunciados y acordados previamente.

El 15 de diciembre de 2011 se firmó el contrato para la construcción de cinco bloques del destructor antiaéreo *Brisbane*, segundo de los tres que se construyen en astilleros australianos. Supone una carga de trabajo de 410.000 horas que se repartirá entre las instalaciones de Navantia Ferrol y Fene, que construirán tres y dos bloques respectivamente. Adicionalmente, Navantia Ferrol está construyendo el bloque de los tres buques, que se corresponde con la zona proel donde se instalará el domo del sonar.

El día 16 de diciembre de 2011 se firmó el contrato para la construcción de 12 lanchas de desembarco tipo *LCM-1E*.

Centro de formación de motores

El 10 de enero de 2012 se firmó un acuerdo estratégico de colaboración entre Navantia y la multinacional alemana de motores MTU

Friedrichshafen GmbH, por el que las instalaciones de la empresa Navantia en Cartagena han sido las elegidas por la empresa alemana para ubicar su cuarto centro de formación de motores en el mundo. Hasta ahora la compañía alemana mantiene centros similares en la propia Alemania, en Estados Unidos y en Singapur.

El nuevo centro, que arrancará en el plazo de tres meses tras la firma del acuerdo, se convertirá en el centro de referencia del sur de Europa. Se diferencia de los tres mencionados en que está montado en conjunto con otra empresa, Navantia, ya que los demás son exclusivos de MTU.

Navantia fabrica, comercializa y mantiene desde 1972 motores diésel de cuatro tiempos en las instalaciones de Cartagena. Al convertirse además en centro de formación, pasará por sus instalaciones personal civil y militar de diversas procedencias y, en particular, militares de distintas marinas.

Noticias de Metalships&Docks

Los astilleros Metalships&Docks de Vigo, pertenecientes al grupo Rodman, han cumplido durante el mes de diciembre un

nuevo hito de la construcción del buque de apoyo a plataformas petrolíferas *North Ocean 105*, que construye para la multinacional Oceanteam ASA.

A mediados del mes de diciembre el astillero ha recibido las dos grúas con las que contará el nuevo buque. Se trata de una grúa con capacidad para elevar 400 t a 16 m y otra con capacidad para elevar 150 t. Su instalación se ha realizado de forma pareja a la construcción del resto del buque, con la intención de mantener la fecha de entrega al armador, prevista para el próximo mes de abril.

El buque es de los denominados técnicamente *off shore pipelay construction vessel*, preparado para tender tuberías en los campos petrolíferos marinos. Sus características principales son: desplazamiento de 7.000 TPM, 135,6 m de eslora, 27 de manga y 6,85 de calado máximo. La propulsión principal consta de cuatro motores Wärtsilä de 3.230 kW, con dos empujadores azimutales popeles Rolls-Royce de 3.500 kW y velocidad máxima de 15 nudos. Tiene un sistema de posicionamiento dinámico Kongsberg Maritime K-Pos 31, y para maniobra en proa dispone de un empujador azimutal retráctil Rolls-Royce de 1.500 kW y dos hélices de túnel de 1.500 kW cada una. Cuenta con una cubierta de vuelo preparada para helicópteros tipo *Sikorsky S-92*.

El *North Ocean 105*, una vez entregado, pasará a desarrollar un periodo chárter de cinco años con la empresa norteamericana McDermott International. Su coste asciende a 105 millones de euros.

Además de este buque, el astillero tiene en grada una unidad similar, resultado del contrato firmado en febrero de 2010 por valor de 107 millones de euros con la multinacional francesa Technip.

Con estos buques el astillero tiene su carga de trabajo asegurada hasta finales de 2012.

A. P. P.

Datos sobre la oferta española de la construcción naval

Según fuentes del sector, la construcción naval española es un referente nacional en el

diseño y construcción de buques, debiendo consignarse que la industria naval ha invertido 250 millones de euros en actividades de I + D + H, lo que representa el 10 por 100 de su facturación anual.

En España existen veinticuatro factorías de nuevas construcciones y once de reparaciones y transformaciones, que dan empleo directo a aproximadamente a 8.000 personas. Además, el empleo inducido por el sector es superior a las 38.000, de forma que por cada trabajador del astillero hay otros cinco trabajando para él.

Demora en el nuevo sistema alternativo *Tax Lease*

Los astilleros gallegos llevan más de seis meses sin poder acudir a las adjudicaciones de buques en condiciones mínimamente competitivas y, a tenor de lo manifestado por el consejero de economía e industria de la Xunta, deberán esperar dos o tres meses más para cuajar una solución alternativa al *Tax Lease*, un sistema de bonificación fiscal que la UE dejó sin efecto en junio del pasado año por entender que podía suponer una ayuda del Estado.

Trabajadores de Navantia exigen la construcción de un dique flotante

Los trabajadores de Navantia en Ferrolterra han exigido a la Xunta y al Gobierno central que encuentren una solución a su situación crítica. Las reclamaciones han sido formuladas por los representantes sindicales de los astilleros de Ferrol y Fene al delegado del Gobierno en La Coruña, mientras que una concentración de cinco mil personas frente al edificio gubernamental coreaba consignas en defensa del sector.

J. C. P.



Inicio de la construcción de la nueva terminal de contenedores del puerto de Cádiz

El día 3 de enero dieron comienzo las obras de construcción de la nueva terminal de contenedores del puerto de Cádiz.

En la fase inicial de las obras se procederá al dragado de la zona, donde hay que cimentar los cajones de hormigón para el nuevo muelle, y al desmantelamiento de los duques de alba existentes.

Las obras fueron adjudicadas por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz a una Unión Temporal de Empresas, formada al 50 por 100 entre FCC y Acciona. El presupuesto de adjudicación es de 90 millones de euros, con una cofinanciación de 60 millones de fondos FEDER de la Unión Europea. El plazo de ejecución previsto es de tres años y medio.

Entre las alternativas estudiadas para la terminal, fue elegida la «Alternativa núm. 2-Dique de Levante», ya que planteaba la utilización de una superficie industrial degradada en desuso, estará situada en parte sobre las instalaciones de la Estación de Limpieza y Desgasificación (planta DELTA), limitando por el oeste con el actual Dique de Levante y por el sur con el Muelle de Armamento núm. 5 de la empresa Navantia, de manera que no se producía una modificación de la calidad del

medio marino, no se causaba afección directa a ningún espacio protegido, ni a la playa de Valdelagrana, y su impacto visual era prácticamente nulo.

Estará constituida por:

- Una explanada de 38 hectáreas y anchura media de superficie de tierra de 425 m, realizada mediante relleno general con material procedente de dragados y préstamos de terrestres.

- Un muelle exterior a la dársena de 1.065 m de longitud y 16 de calado. Esta línea de atraque podría aumentarse hasta 1.780 m con la construcción de un muelle interior de 715 metros.

- Un dique de abrigo de 305 m en el límite norte de la terminal.

- Un dique sur de cierre de 280 metros.

El proyecto pretende la construcción de la terminal de contenedores para dotar al puerto de mayor funcionalidad en los tráficos portuarios de la Dársena de Cádiz Ciudad y satisfacer las demandas actuales y futuras. Permitirá el atraque de buques de mayores dimensiones, al aumentar hasta 16 m el calado frente a los 10,5 m de la zona de contenedores actual. Además, evitará el tráfico pesado por el centro de la ciudad y se separan las áreas de pasajeros y mercancías dentro de la zona portuaria.

Entre los objetivos razonados del proyecto se citan: la separación del tráfico de mercancías del de pasajeros, el impulso del tráfico de contenedores para aumentar la competitividad (intentar pasar de 100.000 a 450.000 TEU por año), la consolidación del puerto como motor socioeconómico de la bahía y la mejora ambiental de esta, permitiendo un aumento de la tasa de renovación de sus aguas.

Navegabilidad de la ría de Ferrol

A finales del pasado año se dieron por finalizados los trabajos de mejora de los calados en el canal de entrada al interior de la ría de Ferrol que habían dado comienzo el 19 de octubre de 2011. El proyecto había sido adjudicado por la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián a la empresa Sociedad Anónima de Trabajos y Obras (SATO) por un valor estimado de contrato de casi 205.000 euros.

Con la realización de esta obra se han mejorado los calados de la canal de entrada de la ría ferrolana, donde se habían encontrado cuatro agujas de pequeñas dimensiones de material granítico y varias zonas que requerían un aumento de calado en las proximidades de los Castillos de San Felipe y de La Palma.

Las obras se han realizado sin voladuras: las agujas se han cortado con perforaciones manuales, las acumulaciones de piedra se retiraron con draga de cuchara y las de arena con draga de cuchara y de succión.

El proyecto era necesario tras las comprobaciones efectuadas en la canal de entrada por los buques hidrográficos del Instituto Hidrográfico de la Marina, que ya en 2005 señaló que en algunos puntos de la canal de entrada a la ría la sonda era menor de los doce metros que la Autoridad Portuaria había establecido en los dragados de 1990.

Las deficiencias señaladas no presentaban un peligro para la navegación de grandes buques, ya que la canal de entrada actual garantizaba la seguridad en la navegación de buques como grandes cruceros o metaneros que son ya asiduos en la ría. Sin embargo, la

Autoridad Portuaria decidió acometer los trabajos para mejorar esas condiciones de seguridad y ofrecer los doce metros de calado en toda la canal.

A. P. P.

El tráfico portuario continúa su recuperación

En el balance correspondiente a 2011, se advierte que las veintiocho autoridades portuarias movieron 431 millones de toneladas en 2010, lo que supone un ejercicio de crecimiento respecto del año anterior, mantenido hasta septiembre de 2011. Los segmentos que más han notado la recuperación son los de tráfico de contenedores, graneles líquidos y pasajeros, destacando en este último el de cruceros, que tiene a Barcelona como enclave principal de nuestro sistema portuario.

La tendencia durante los tres primeros trimestres se mantuvo en tono positivo, si bien en el último se advierte un retroceso, sin duda a consecuencias de la crisis

S. P. Construcciones y Servicios abre nuevas instalaciones en Algeciras

S. P. Construcciones y Servicios ha instalado un nuevo centro en Algeciras con la clara intención de atender a los numerosos buques que operan en esa zona. El nuevo establecimiento ocupa unas instalaciones de fácil acceso al puerto de Algeciras, dotadas de todos los recursos humanos y materiales para poder atender a cualquier reparación dentro de su especialidad, y cuenta también con el apoyo técnico de una plantilla de personal de probada experiencia.

J. C. P.



Red europea de predicción marina

La Unión Europea está llevando a cabo el proyecto de oceanografía operacional *MyOcean*. El proyecto está siendo ejecutado por 51 instituciones de 29 países; tiene como objetivo aumentar la capacidad de predicción y monitorización marina por medio de la creación de un servicio paneuropeo de observación y predicción a escala global y regional.

Con esta iniciativa se pretende asegurar la existencia de un servicio de información de acceso público que se convierta en el punto focal para el conocimiento del estado de los océanos y mares europeos, proporcionando de forma regular y sistemática información oceanográfica derivada de medidas de observación y de sistemas de predicción marina.

Se están realizando dos desarrollos fundamentales:

- La creación de un servicio de datos marinos (SDM) en tiempo real. Tendrá un componente de medida en el mar, denominado SDMI (SDM *in-situ*), y cuatro satelitales (nivel del mar, color del océano, temperatura superficial del mar y hielo y viento).

- El establecimiento de un servicio de predicción marina (SPM) que a partir de los anteriores datos medidos genere las predic-

ciones adecuadas basadas en modelos matemáticos.

Ambos servicios se organizan en una región global y seis europeas, según la estructura definida en EuroGOOS, consorcio europeo de Oceanografía Operacional. Cada una de esas regiones cuenta con una institución responsable del SDMI y del SPM respectivo.

Una de esas regiones, la denominada Zona IBI (Iberian-Biscay-Ireland) tiene como responsable de la recogida de datos SDMI al organismo español Puertos del Estado, y como responsables de los servicios de predicción a Puertos del Estado y al Centro Francés Mercator Ocean.

Entre las aplicaciones posibles del proyecto hay que destacar: conocimiento de la dinámica marina; optimización de rutas de buques; diseño de infraestructuras portuarias; ingeniería marítima y gestión integral de zonas costeras; gestión de contaminaciones marinas; detección de infractores de contaminación marina; estudios biológicos y de pesquerías y ayudas a la navegación.

En definitiva, el proyecto trata de agrupar todas las informaciones obtenidas por los satélites medioambientales y por las bases y sistemas de medición terrestres para proporcionar una visión global del estado de los

mares. Además, se trata de conseguir un nivel de precisión y detalle superior al alcanzado por los sistemas nacionales existentes.

Expedición «Desafío Hipatia»

El proyecto «Desafío Hipatia» está a punto de echar a andar en el primer trimestre de 2012 tras sucesivos retrasos. El Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT) y la Fundación Polar Española, con el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), la Agencia Española de Meteorología (AEMET) y las universidades Complutense y Autónoma de Madrid, entre otros, son los líderes del proyecto.

El desafío se iniciará con la construcción de un buque de 40 m de eslora y dos palos gemelos, que alimentará todas sus baterías con energía solar fotovoltaica, eólica y térmica, biocombustibles, pila de hidrógeno, etc.

La propulsión se realizará fundamentalmente por el velamen de sus palos de 30 m de altura y por un sistema de cometas auxiliar, que le proporcionarán una velocidad de hasta 18 nudos. Como segundo sistema, la propulsión será a base de dos motores generadores eléctricos de 250 kW y dos hélices, con velo-

cidad de crucero de 15 nudos. El velamen llevará adherido células solares flexibles con producción de cinco kilovatios/hora.

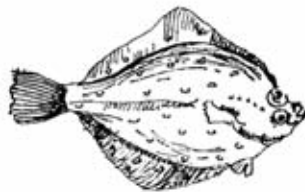
El buque va a servir para comprobar las fuentes renovables que lo mueven y para realizar diferentes experimentos geofísicos, meteorológicos y zoológicos. Para ello tiene previsto circunnavegar la Antártida y el casquete polar ártico.

La derrota prevista comenzará en septiembre de 2013 con la salida del buque desde Valencia hacia Ushuaia vía Canarias; desde el puerto argentino circunnavegará la Antártida en dirección al mar de Weddell, isla Ross, estrecho de Jorge VI e islas Shetland del Sur, entrando en Ushuaia en marzo de 2014.

A continuación remontará el Pacífico por la costa americana hasta Alaska, para cruzar al Ártico por el estrecho de Bering durante el verano boreal; se prevé que quede atrapado en los hielos árticos durante el invierno 2014-15 convertido en estación científica. La llegada de regreso a Valencia está prevista para noviembre de 2015.

El nombre del desafío se refiere a la filósofa Hipatia, nacida en el siglo IV en Alejandría y que destacó en los campos de la astronomía y las matemáticas.

A. P. P.





En 2012 habrá más cuotas de pesca

El pasado mes de diciembre los ministros comunitarios de Pesca dieron luz verde al acuerdo por el que se establecen los TAC (Total Admisible de Capturas) y las cuotas de pesca para 2012, no obstante las veladas amenazas de la comisaria comunitaria y su compromiso de imponer criterios puramente técnicos sobre el conjunto de las tradicionales demandas políticas de cada uno de los países miembros.

La Unión Europea renunció a una buena parte de sus propuestas iniciales de duros ajustes para acabar accediendo a mantener el volumen de cuotas de especies importantes y la mejora de posibilidades de otras, con recortes muy ajustados.

Según esos datos, puede decirse que en el acuerdo sobre cuotas y posibilidades de pesca se advirtió al final un cierto optimismo en medios comunitarios por la existencia de buenos datos sobre la progresiva mejora de algunos caladeros, consecuencia de la aplicación de diferentes planes de recuperación.

Nuevo documento de identidad para los profesionales de mar

Desde el pasado 25 de enero, los ciudadanos españoles que tengan títulos profesionales de Marina Mercante o de Pesca y los

poseedores del Certificado de Formación Básica que lo deseen pueden solicitar la expedición del Documento de Identidad de la Gente de Mar en las oficinas de la Dirección General de la Marina Mercante y en las capitanías marítimas.

Gracias al formato digital de la acreditación, que sustituirá a la libreta marítima, los titulares de la misma se beneficiarán de una mayor agilidad a la hora de desembarcar en puertos extranjeros, así como en el traslado, reembarco y tránsito.

La sostenibilidad pesquera precisa cambiar el patrón de explotación

Científicos del Instituto Español de Oceanografía, junto a investigadores de Suecia, Grecia y Reino Unido, han realizado un estudio sobre la situación actual de los *stocks* pesqueros del Mediterráneo. Dicho trabajo predice cómo se pueden reconstruir mediante cambios en el patrón de explotación de tamaños y edades.

Según el estudio, para alcanzar una pesca sostenible en el Mediterráneo se deben incluir «modificaciones radicales» en la selectividad pesquera, ya que el 85 por 100 de los *stocks* en estas aguas se encuentran en situación de sobreexplotación.

J. C. P.



Ocaso en la mar a bordo del *J. S. de Elcano*. (Foto: E. Felipe García).



Cultura Naval

ESPAÑA EXPLORA. EXPEDICIÓN MALASPINA 2010

El pasado día 2 de febrero tuvo lugar en el Real Jardín Botánico de Madrid la inauguración de la exposición *España Explora. Expedición Malaspina 2010*, que, organizada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y por Acción Cultural Española (AC/E), con la colaboración de la Armada y la Fundación BBVA, estará abierta al público hasta el 1 de abril.

La exposición pretende ofrecer al visitante un recorrido por las diferentes facetas de las expediciones de exploración de los océanos llevadas a cabo por España en los últimos 500 años, y muy particularmente de la expedición que, promovida por el rey Carlos III entre 1789 y 1794, recorrió las posesiones españolas de América y Asia al mando del marino Alejandro Malaspina, de cuya muerte se cumplieron dos siglos en 2010; y de la de circunnavegación *Malaspina 2010*, en la que participó el buque de investigación oceanográfica (BIO) *Hespérides*, que durante siete meses tuvo como principales objetivos evaluar el impacto del cambio global en el

océano y explorar su biodiversidad. Previamente al acto de la inauguración, se desarrolló la presentación de la muestra en el salón



(Foto: O. C. S. AJEMA).



(Foto: O. C. S. AJEMA).

de actos del Jardín Botánico, que contó con una gran afluencia de asistentes. En representación del organismo anfitrión tomó la palabra Esther García Guillén, quien actuó de introductora de los siguientes oradores, representantes de los organismos organizadores y colaboradores de la muestra: el director del Órgano de Historia y Cultura Naval (Armada), contralmirante Rodríguez González-Aller; el presidente de la Fundación BBVA, Rafael Pardo Avellaneda; la presidente de AC/E, Charo Ortegui Pascual, y el presidente del CSIC, Emilio Lora Tamayo.

El contralmirante Gonzalo Rodríguez reseñó que fueron dos oficiales de la Armada, Alejandro Malaspina y José de Bustamante, quienes en 1788 propusieron al secretario de Marina un proyecto de viaje alrededor del mundo que pronto tuvo el respaldo de la Corona, añadiendo que un año más tarde emprendieron una travesía de cinco años a bordo de las fragatas *Descubierta* y *Atrevida*, con una vocación científica y un afán enciclopédico y reformador que todavía hoy nos sorprende por su alcance y la ambición de sus logros.

Finalizada la presentación, se procedió a la inauguración de la exposición, ubicada en el pabellón Villanueva, y a un recorrido guiado por ella. La muestra incluye objetos, mapas, retratos, grabados, libros, instrumentos de calibración y medición, maquetas de buques que, en más de una tercera parte, han

sido proporcionados por la Armada procedentes de los fondos del Museo Naval de Madrid y del Real Instituto y Observatorio de la Armada de San Fernando, y que aportan 69 piezas del total de 191 fondos expuestos.

Algunas piezas del Museo Naval, que aportan un total de 46 fondos, se muestran como antecedentes del viaje original del brigadier de la Armada Malaspina, como el modelo de la nao de *Utrera*, el retrato de Cristóbal Colón o un facsímil de Juan de la Cosa. Otras corresponden al actual proyecto *Malaspina 2010*, como la maqueta del *BIO Hespérides*.

Además del Museo Naval, han sido escogidos para la exposición los retratos de otros nueve personajes relevantes de la expedición; los modelos de las dos corbetas, *Descubierta* y *Atrevida*, más un navío de 74 cañones en grada; cuatro instrumentos científicos; 19 dibujos de temas diversos, como paisajes, zoología o personajes, producidos durante la expedición; seis documentos cartográficos manuscritos, tres cartas esféricas y tres vistas de costa más una carta grabada.

Por su parte, el Real Instituto y Observatorio de la Armada ha cedido 23 fondos. Estos se componen de diez instrumentos científicos, once libros, una carta náutica del archipiélago de Babao y un retrato del científico y marino español Jorge Juan.

T. Ñ.

«LA MAR. FACTORES DIFERENCIALES Y CONDICIONANTES»

Enmarcada dentro de las actividades académicas del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) para el año 2012, el pasado día 12 de enero del año en curso, el almirante Ángel Sande Cortizo pronunció, en el Aula Magna de dicho Centro, la conferencia «La mar. Factores diferenciales y condicionantes», a la que asistieron —además de su director, teniente general Alfonso de la Rosa Morena, que presentó al conferenciante, y del presidente de la Fundación Sagardoy—, el almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada, muchos oficiales generales y particulares de las Fuerzas Armadas, los alumnos del curso de Estado Mayor de la ESFAS y un grupo numeroso de alumnos de la Universidad Complutense (UCM), pertenecientes a la Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón», que mantienen, por convenio firmado en 1992, el CESEDEN y la UCM.

El conferenciante, durante algo más de 50 minutos de alarde memorístico, conjugó arte y ciencia, estrategia y poesía, amor a la

mar y conocimiento de su profesión; expuso el porqué y la razón de ser de las talasocracias y su devenir histórico. Desgranó los conceptos expuestos en su día por el *captain* Mahan, ayudándose de medios poéticos y visuales con excepcionales diapositivas que ayudaron a los asistentes a comprender la grandeza del tema tratado.

Decíamos que fue una muestra de alarde memorístico porque el almirante Sande no utiliza las dispositivas para refrescar su memoria o para servirse de ellas como guión, sino que las imágenes van apareciendo a remolque de sus palabras, de tal manera que, por así decirlo, «remachan» el concepto recién expuesto.

La riqueza del coloquio que siguió a la conferencia demostró el interés despertado en la audiencia y es de señalar el gran número de preguntas formuladas por los alumnos de la Universidad Complutense.

E. C.



(Foto: ESFAS).

EXPOSICIÓN DE MARINAS DE FONFRÍA EN LA REAL LIGA NAVAL

Del 16 de diciembre de 2011 al 16 de enero de 2012, se celebró en la sede madrileña de la Real Liga Naval Española (calle Mayor, 16), una exposición de marinas del pintor José Manuel Fonfría, bajo el título «La realidad y el mar».

La muestra consistió en una colección de cuadros al óleo en los que el principal protagonista fue la mar en todos sus aspectos. Olas, rompientes, efectos de luz en el agua, barcos zarandeados por temporales, rocas cubiertas de espuma, fueron los temas de las obras expuestas.

Fonfría es un maestro de la mar. Domina el color y maneja los pinceles con una enorme soltura, consiguiendo que grandes superficies matizadas por la luz ambiental sean el resultado de amplias pinceladas dadas al

primer toque. Sabe mover el agua, y en sus mares de puede apreciar el movimiento de las olas y del viento, no siempre coincidentes, que por ello dan un gran realismo a sus obras; realismo acentuado por los juegos de una luz que se adivina cambiante.

José Manuel Fonfría, nacido en Burgos, es pintor autodidacta. Su técnica es realista-impresionista. Presentó su primera exposición en Miranda de Ebro (Burgos) en 1958, y desde entonces no ha parado de pintar y de colgar sus cuadros en galerías de España y del extranjero (Estados Unidos, Portugal y Suiza). Ha obtenido diversos premios: primer premio Virgen del Carmen, concedido por la Armada en 2001 y 2006; primer premio Ancla de Plata, concedido por el capitán general de Ferrol, o primer premio del XIII Certa-



Temporal. (Foto: M. González).



Ataque de la aviación republicana al crucero *Cervera* frente a Sagunto (22 de febrero de 1938). (Óleo de Fonfría conservado en el Museo Naval de Madrid).

men de pintura Villa de Cedeira en 2002. También ha obtenido accésits o fue finalista en otros certámenes.

Obras suyas figuran en diferentes entidades nacionales (Museo Naval, Cuartel General de la Armada, Ministerio de Defensa, Cuartel General del Ejército, Museo de la Guardia Civil, Real Academia de la Mar, iglesia parroquial de Osorno, Palencia, etc.), y en diversas colecciones particulares españo-

las y extranjeras: Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Japón, Puerto Rico, Reino Unido, Suiza, etcétera. Indudablemente, José Manuel Fonfría ama la mar, la conoce, se emociona con su contemplación y sabe plasmar sus emociones en los lienzos para disfrutar de los que contemplan sus cuadros.

M. G. F.

CONFERENCIA EN EL ATENEO DE MADRID

El salón de actos del Ateneo madrileño fue el escenario en el que el jefe de la Sección de Planes Estratégicos del Estado Mayor de la Armada, capitán de fragata Eugenio Díaz del Río Jáudenes, impartió el pasado día 24 de enero una magnífica conferencia sobre «El control del mar. Fragatas del siglo XXI».

Tras una breve presentación del conferenciante por parte de Juan Manuel Gracia Menocal, vocal del Ateneo y presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias», y del almirante Gabriel Portal Antón, presidente de la Fundación Philippe Cousteau, Díaz del Río pasó a desarrollar su exposición, estructurada según el siguiente guión: «La condición marítima de España; Necesidad de la Armada y sus misiones; El control del mar; Fragatas de la Armada en el siglo XXI, presente y futuro».

El numeroso público asistente tuvo la oportunidad de obtener una visión de la importancia del mar para el desarrollo de una nación tan eminentemente marítima como es España, cuya economía es altamente dependiente del tráfico marítimo y cuyos intereses marítimos se encuentran dispersos por todo el mundo, así como la importancia de contar con una Armada acorde con el papel de España en el escenario internacional y dotada de las capacidades necesarias para la defensa de dichos intereses marítimos.

El interés previo despertado por la conferencia se vio plenamente confirmado por el éxito de la presentación, lo que se constató por el considerable número de preguntas que



surgieron a la finalización, satisfactoriamente contestadas por el conferenciante.

E. L. V. 3

EL MUSEO NAVAL MUESTRA EN VIVO LA RESTAURACIÓN DE UN LIENZO SOBRE LA BATALLA DE LEPANTO

El Museo Naval de Madrid mostró al público, desde el día 24 de enero hasta finales del mes de febrero, los trabajos de restauración que se han llevado a cabo sobre un lienzo de gran formato de la batalla de Lepanto conservado en sus salas. El óleo, del siglo XVII, ensalza al papa Pío V, promotor de la coalición cristiana encabezada por España que frenó en 1571 la expansión del Imperio otomano por el Mediterráneo occidental.

El Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), dependiente del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, efectuó la restauración en el propio museo debido a que el gran tamaño del cuadro (300 x 536 cm), realizado sobre cinco paños de lienzos cosidos, desaconsejaba su traslado. Esta circunstancia permite que los visitantes puedan contemplar en vivo cómo avanza el trabajo de los restauradores.

La obra llegó al Museo Naval en 1849, procedente del antiguo convento malagueño de Santo Domingo, gracias a las gestiones del entonces ministro de la Marina, el marqués de Molins. Se desconoce el autor del cuadro, aunque probablemente pertenezca a la escuela hispano-flamenca de la segunda mitad del siglo XVII. No obstante, investigaciones recientes atribuyen a Juan Niño de Guevara (1632-1686) la parte izquierda del lienzo, donde aparece el pontífice en el momento en que un ángel le vuelve la cabeza para mostrarle la batalla que se libra en aguas griegas. Detrás se ve la costa de Málaga, con la descripción de sus edificios. Las escuadras en combate ocupan la parte derecha, y en ella puede apreciarse a Juan de Austria, generalísimo de la Santa Liga, en la galera real española, y a Alí Pashá, general



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

en jefe de los turcos, en la galera capital otomana.

Las patologías de la obra derivan en gran medida de su ubicación primitiva, probablemente cercana a una fuente de calor. También contribuyó el abandono que sufrió tras la desamortización de los bienes eclesiásticos, lo que se ha traducido en desprendimientos de la capa pictórica por su falta de adhesión al soporte, pérdidas de elasticidad del tejido por la oxidación de las fibras o manchas de suciedad. Otras alteraciones del aspecto original tienen que ver con la restauración a la que fue sometida al ingresar en el Museo Naval, cuando grandes zonas se repintaron para ocultar pequeñas lagunas, según el gusto decimonónico. De esa época data también el grueso barniz de almáciga que al oxidarse ha alterado el color. Los principales tratamientos efectuados han sido la eliminación de repintes y barnices, la limpieza y fijado de la capa pictórica, la corrección de deformaciones del lienzo y el reforzamiento de las zonas debilitadas.

D. R.

EXPOSICIÓN «ARAL. EL MAR PERDIDO»

Del 3 de octubre de 2011 al 21 de enero de 2012, se celebró en la Roca Madrid Gallery (calle José Abascal, 57, Madrid) la exposición «Aral. El mar perdido», que trató del continuo proceso de desecación a que se ve sometido el mar de Aral, en el que constituye uno de los mayores desastres ecológicos de la historia de la humanidad. Consistió en un recorrido por el pasado y presente de dicho mar, a través de una muestra diseñada por Makodo Fukuda, con fotografías de Jordi Azategui y la proyección de un documental

de Isabel Coixet. El mar de Aral es (o mejor dicho, era) un gran lago de agua salada o mar interior, localizado en Asia Central, limitado por Kazajistán al norte y Uzbekistán al sur, que en otros tiempos era muy rico en pesca. A causa de los grandes trasvases de los ríos Amu Daria, Sir Daria y otros que confluyen en dicho mar, producidos a mediados del siglo pasado para facilitar diversos cultivos en Uzbekistán y Kazajistán, entre ellos el algodón, su nivel y extensión de agua se han visto continuamente reducidos. Lo que unido



Julio-Septiembre, 1989



5 de octubre, 2008

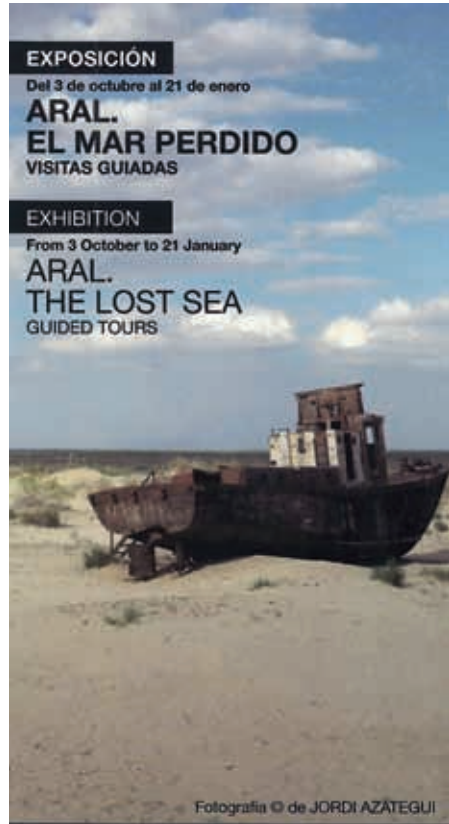
a la contaminación producida por otros proyectos industriales, pruebas de armamento y vertidos de residuos y fertilizantes, ha contribuido a una enorme degradación de lo que hoy queda de aquel mar.

El proceso comenzó hacia el año 1954, cuando la antigua URSS inició la apertura de un canal de unos 500 km de longitud para llevar hacia los cultivos un tercio del agua aportada por el río Amu Daria, que finalizó hacia el año 1960, empezando el trasvase, y con él la desecación del lago. A partir de entonces, la reducción de su superficie ha sido continua, de manera que los 68.000 km cuadrados de 1960 pasaron a 28.687 en 1998, y en 2004 solo eran 17.160.

Al perder el efecto amortiguador del lago en la climatología, los veranos e inviernos de la zona se han hecho más duros y se ha producido un importante aumento de graves sequías. Por otra parte, el viento ha desplazado hasta a unos 200 km tierra adentro, grandes cantidades de arena con sal procedente del fondo desecado del lago, con los consiguientes perjuicios. El índice de salinidad del agua que queda ha sufrido un gran aumento. Y el uso descontrolado de pesticidas y fertilizantes ha contaminado las aguas freáticas y el aire. Las consecuencias de todo el proceso son: pérdida de una gran superficie de agua interior; continua desertización de una amplia zona, aumento de la toxicidad del polvo del antiguo lecho del lago, desaparición de la vida en su seno, de la pesca y de muchas industrias derivadas, entre ellas la conservera, aumento de enfermedades, pérdida de calidad de vida y gran empobrecimiento de los pueblos circundantes.

Para paliar la situación y tratar de recuperar la zona, se están llevando a cabo algunas acciones, como la construcción de diques para retener el agua del lago, y también otros proyectos que no pasan del plano teórico. En realidad, la mayor parte de las actividades desarrolladas en la actualidad corren a cuenta de varias ONG, y están orientadas a ayudar a las poblaciones afectadas.

La exposición presentó un documental sobre el proceso de desecación del mar, su estado y posible futuro. Se amplió con diversos



datos y fotografías, en las que se podían ver barcos oxidados y varados en el desierto que hoy forma el antiguo lecho del lago. También se podían ver instantáneas de antiguas industrias conserveras, con carteles y anuncios de la en otros tiempos floreciente industria, vistas de antiguos pueblos costeros, hoy empobrecidos y convertidos en sombras de lo que fueron, y gentes de la región, algunas de edad añorando el mar de otros tiempos, y otras más jóvenes que no lo han conocido.

M. G. F.

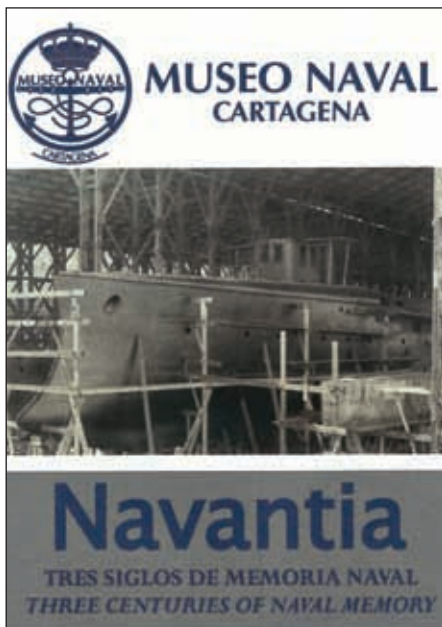
EXPOSICIÓN «NAVANTIA.
TRES SIGLOS DE MEMORIA NAVAL»

En la nueva sede del Museo Naval de Cartagena tuvo lugar el pasado 3 de noviembre la inauguración de la exposición temporal «Navantia. Tres siglos de memoria naval», que permanecerá abierta al público hasta el día 25 de marzo de 2012.

El acto de la inauguración corrió a cargo del director del astillero de Navantia, Manuel Filgueira, y del conservador del Museo Naval de Cartagena, capitán de navío Jorge Madrid, acompañados por un buen número de autoridades municipales, académicas y culturales de la ciudad departamental.

Para la exposición, Navantia ha reunido modelos de buques, herramientas, instrumentos y otros utensilios utilizados en el diseño y construcción de barcos, así como algunos trabajos realizados por alumnos de la antigua Escuela de Aprendices de Bazán y una treintena de fotografías que van desde 1910 hasta nuestros días. En la muestra se expone una representación de los buques construidos en los astilleros cartageneros, desde el primero que se botó en 1750, el jabeque *Cazador*, hasta el submarino *S-80*, proyecto estrella de Navantia, en periodo de construcción. También se puede admirar un modelo de la fragata *Gerona*, el primer buque a vapor construido en Cartagena, y otro del primer submarino *B-1*. Destacan dos modelos de gran tamaño, uno de la corbeta *Descubierta* y otro, de unos cinco metros, de la popa del submarino *Scorpene*, construido para la Armada de Chile. Cuando se clausure esta exposición temporal, el material se trasladará al Museo de Ingeniería de la Universidad Politécnica de Cartagena, en el campus del antiguo Hospital de Marina, donde quedará expuesto de forma definitiva, gracias al acuerdo alcanzado entre Navantia y la citada universidad.

Como se sabe, Navantia es la heredera de una tradición que arranca en 1750 y que se inicia con la primera construcción en el arsenal; a principios del siglo xx, heredó el testigo la Sociedad Española de Construcción Naval, para después de nuestra Guerra Civil pasar al Consejo Ordenador de Construccio-



nes Navales Militares, posteriormente Empresa Nacional Bazán, a la que siguió Izar. En total han sido unos trescientos buques de guerra los construidos en los astilleros cartageneros.

El nuevo Museo Naval de Cartagena se sitúa en el histórico edificio del antiguo Cuartel de Instrucción, construido en 1785, cuyo uso original fue el de Cuartel de Presidarios y Moros y que en la actualidad comparte con la Facultad de Ciencias de la Empresa de la Universidad de Cartagena, ocupando la planta baja de la fachada sur. Hoy se utiliza como sede de exposiciones temporales, pero próximamente albergará la colección estable de más de 3.500 fondos que se exhibe en su actual sede de la calle Menéndez Pelayo, en un singular edificio construido en 1926 por el arquitecto cartagenero Lorenzo Ros.

M. J. F.

LA FUNDACIÓN MUSEO NAVAL FIRMA UN CONVENIO PARA LA RESTAURACIÓN DEL SUBMARINO *PERAL*

En las instalaciones del Museo Naval de Madrid se llevó a cabo, el pasado día 25 de enero, la firma de un convenio marco con la Fundación Juanelo Turriano, una institución reconocida y clasificada como institución docente privada por el Ministerio de Educación y Ciencia (BOE de 15/03/89).

El acuerdo fue suscrito por el almirante director del Museo Naval, Gonzalo Rodríguez González-Aller, y por el presidente del patronato de la Fundación Juanelo Turriano, Victoriano Muñoz Cava.

El objeto de este convenio es fijar un marco de colaboración entre ambas fundaciones en el desarrollo de actividades relacionadas con la restauración del submarino *Peral*.

El convenio tendrá una vigencia de dos años a partir de su firma, prorrogables por mutuo acuerdo de ambas partes.

J. S. C.



Submarino *Peral*. (Foto: C. Busquets).

Vehículo de asalto anfíbio AAV-7C. (Foto: J. Mátiz Sanz).





GACETILLA

Primera visita del ministro de Defensa a unidades de la Armada sitas en la bahía de Cádiz

El ministro de Defensa, Pedro Morenés, efectuó el pasado día 6 de febrero un viaje a Rota para llevar a cabo su primera visita al Tercio de Armada, al Cuartel General de la Flota, a las Instalaciones de Mantenimiento en Rota (ISEMER), y para presidir la entrega a la Armada del tercer buque de acción marítima (BAM), *Relámpago* (P-43).

Después de su llegada a Base Naval de Rota, acompañado del jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Manuel Rebollo García, donde fue recibido por el almirante de la base (ABANROT), se trasladó a San Fernando, donde visitó el Tercio de Armada (TEAR), siendo recepcionado aquí por el AJEMA, a quien acompañaban el almirante de la Flota, Santiago Bolívar, y los mandos de la Infantería de Marina. Después de los honores



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

reglamentarios, de pasar revista a las tropas y de un desfile de la fuerza, se reunió con los mandos de la Infantería de Marina en la Sala de Banderas del TEAR, donde el comandante general de la Infantería de Marina (COMGEIM) le expuso las capacidades con las que cuenta dicha fuerza (FIM).

Tras esta visita, el ministro se desplazó de nuevo a la Base Naval de Rota, donde visitó el Cuartel General de la Flota; allí su almirante (ALFLOT) le expuso el estado de disponibilidad y actividades del elemento fundamental del poder naval de la Armada, cuyos componentes proporcionan las capacidades que en conjunto dan a la fuerza naval su carácter expedicionario.

Por último visitó brevemente las instalaciones de ISEMER, compuestas de 38 talleres integrados que ocupan 8.900 m², así como un edificio administrativo de 3.000 m², donde desarrollan sus funciones más de 240 personas entre militares, funcionarios y personal laboral.

Finalizada esta última visita, el ministro presidió la entrega a la Armada del BAM *Relámpago*, construido por la empresa públi-

ca Navantia; ceremonia desarrollada en el muelle Número 1 de la Base Naval de Rota, a la que asistió un significativo número de autoridades militares y civiles, tanto de la comunidad autónoma como provinciales y de los municipios de la bahía.

Acompañado del AJEMA, el ministro fue recibido en el muelle por el almirante jefe de Apoyo Logístico (AJAL), Jaime Muñoz-Delgado. Tras los honores de ordenanza, la revista a la fuerza y a la dotación, la inspección del buque y la firma de la documentación entre la Armada y Navantia, el ministro entregó la bandera al comandante del buque. Tras el embarque de la dotación y el izado de la bandera, el ALFLOT embarcó y dio posesión del mando del buque a su comandante, procediéndose posteriormente a interpretar el himno de la Armada y al desfile de la fuerza.

Para finalizar el ministro y el AJEMA embarcaron en el *Relámpago*, donde se fotografiaron con la dotación, para posteriormente firmar en el libro de honor del buque y partir con los asistentes con un vino de honor ofrecido en la cubierta del buque.



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



Visita a las instalaciones de mantenimiento en Rota (ISEMER). (Foto: www.armada.mde.es).

El *Relámpago* es el tercer buque de acción marítima (BAM) de la Armada en su versión de patrullero oceánico. Tendrá su base en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria y su área de operaciones se extenderá hasta las 3.500 millas, incluyendo las zonas de aguas tropicales. Su misión será la protección de los espacios marítimos de interés nacional, realizando labores del control y vigilancia de seguridad marítima.

La concepción del programa BAM es el de unos buques de altas prestaciones; coste de adquisición y mantenimiento reducido y gran nivel de polivalencia no solo en el ámbito militar, sino también en el de cooperación en

tareas de salvamento, lucha contra a contaminación, evacuación, ayuda humanitaria, etc. El programa BAM conlleva una serie de innovaciones tecnológicas que permiten clasificarlo como «buque tecnológicamente avanzado», con un alto grado de nacionalización, que contribuye a la potenciación de la industria nacional, incrementando la competitividad internacional y expandiendo su mercado en el ámbito mundial al responder a uno de los tipos de buque más demandado hoy en día por los distintos países.

S. L.



El ministro de Defensa preside por primera vez la reunión del Consejo Superior de la Armada

El ministro de Defensa, Pedro Morenés, acudió por primera vez a la reunión del Consejo Superior de la Armada que tuvo lugar en el Cuartel General de la Armada el pasado día 7 de febrero.

A su llegada al Cuartel General, fue recibido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante Manuel Rebollo, y pasó revista a la fuerza. Posteriormente, durante la visita, el ministro de Defensa firmó en el Libro de Honor.

La reunión del Consejo, órgano colegiado asesor y consultivo que está formado por

todos los almirantes de la Armada en activo, el general de división comandante general de la Infantería de Marina y un almirante secretario, ha contado con la asistencia del AJEMA, el almirante jefe de Personal, el almirante de la Flota, el almirante jefe de Apoyo Logístico, el almirante director del Gabinete Técnico del ministro de Defensa y el comandante general de la Infantería de Marina, entre otros.

J. S. C.



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

El JEMAD realiza su primera visita a la Operación ATALANTA

El Jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante general Fernando García Sánchez, visitó el pasado día 27 de enero a las fuerzas españolas en la Operación ATALANTA y al comandante de la Fuerza Naval de la Operación, contralmirante Jorge Manso Revilla. Durante la visita estuvo acompañado por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada Manuel Rebollo García, por el general jefe de Estado Mayor del Aire José Jiménez Ruiz y por el comandante del mando de Operaciones Jaime Domínguez Buj.

A su llegada a Djibuti, fue recibido por el comandante de la base aérea francesa 188, coronel Dupont, y por el jefe del Destacamento Orión, teniente coronel del Ejército del Aire Juan Manuel Pablos Chi.

Antes de trasladarse al buque de aprovisionamiento y combate *Patiño*, mantuvo un encuentro con el jefe de las fuerzas francesas

en Djibuti, general William Kurtz, y visitó las instalaciones del Apoyo Aéreo ATALANTA (ASA), donde se entrevistó con el comandante de la operación, el almirante británico Duncan L. Potts.

Tras recibir los honores de ordenanza al subir a bordo del buque *Patiño*, el almirante García Sánchez fue recibido por el comandante de la Fuerza Naval de ATALANTA, contralmirante Jorge Manso Revilla, y por el comandante del *Patiño*, capitán de fragata Enrique Cubeiro Cabello.

En la cubierta del *Patiño*, se dirigió a todo el personal embarcado en el buque para felicitarles por el desempeño de la misión, para posteriormente reunirse con el comandante de la Fuerza Naval de ATALANTA y con el comandante del buque.

D. R.



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

Nombramiento y toma de posesión del almirante jefe de Apoyo Logístico de la Armada

El Consejo de Ministros nombró el pasado 20 de enero almirante jefe de Apoyo Logístico de la Armada (AJAL) al almirante Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, hasta entonces almirante del Arsenal de Cartagena (ALARCART). Sustituye en el cargo al almirante Manuel Otero Penelas, que pasó a la reserva el 18 del mismo mes.

La toma de posesión, presidida por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Manuel Rebollo, se efectuó el pasado 23 de febrero en el *hall* de la Jefatura de Apoyo Logístico.

El nuevo AJAL, que nació en Las Palmas de Gran Canaria en 1952, ingresó en la Escuela Naval Militar en 1971. Sus destinos a flote han sido las fragatas *Andalucía* y *Vicente Yáñez Pinzón*, los submarinos *Marsopa*, *Toniña*, *Siroco*, *Narval* y *Galerna* y la corbeta *Vencedora*, donde desempeñó el cargo de segundo comandante. También ha ejercido el mando en el patrullero *Bergantín*, el submarino *Siroco*, el buque de desembarco *Hernán Cortés* y en la Flotilla de Submarinos.

Entre otros destinos en tierra ha sido jefe de la Sección de Doctrina de la Dirección de Personal, director de Mantenimiento de la Jefatura de Apoyo Logístico y almirante jefe del Arsenal de Cartagena.



(Foto: JAL).

El almirante Muñoz-Delgado es diplomado en Estado Mayor y especialista en submarinos y en comunicaciones.

A. P. F.

El vicealmirante Fernando Zumalacárregui, nuevo jefe del Arsenal de Cartagena

En un acto castrense celebrado el día 27 de enero del 2012 en la Plaza de Armas del Arsenal de Cartagena, tuvo lugar la toma de posesión como jefe del Arsenal de Cartagena (ALARCART) del vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxan, cuyo nombramiento se produjo el 23 de enero. El acto estuvo presidido por el almirante jefe de Apoyo Logístico (AJAL) Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río.

El almirante Zumalacárregui ingresó en la Armada en agosto de 1973 y ascendió a alférez de navío en julio de 1978. Ha mandado el patrullero *Recalde*, el submarino *Tramontana* y la fragata *Victoria*. Además ha sido segundo comandante del submarino *Marsopa* y ha desempeñado destinos a flote en el destructor *Churruca*, la corbeta *Infanta Elena*, los submarinos *Isaac Peral*, *Delfín*, *Narval* y *Mistral*, así como en la fragata *Extremadura*.

Entre sus destinos en tierra cabe destacar: Comité Permanente Hispano-Norteamericano, profesor del Curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval y en la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, jefe de la Sección de Planes Orgánicos del Estado Mayor de la Armada, comandante del Centro de Valoración y Apoyo a la Calificación Operativa para el Combate (CEVACO), jefe de la División de Logística del Estado Mayor de la Armada y jefe de Estado Mayor de la Flota.



(Foto: O. R. P. Mando de Acción Marítima).

El vicealmirante, que es diplomado en Estado Mayor, especialista en submarinos y en comunicaciones y realizó también el Curso Naval Command College en Newport (Estados Unidos).

Fue promovido al empleo de vicealmirante el pasado 23 de enero, por R. D. 209/2012, a propuesta del ministro de Defensa y previa deliberación en el Consejo de Ministros.

J. S. C.

Toma de posesión del jefe de Estado Mayor de la Flota

El día 27 de enero, en una ceremonia presidida por el almirante de la Flota (ALFLOT) Santiago Bolívar, juró y tomó posesión de su cargo como nuevo jefe de Estado Mayor de la Flota el contralmirante Manuel de la Puente Mora-Figueroa.

Tras jurar su cargo, el contralmirante De la Puente agradeció al AJEMA la con-fianza depositada en él y exhortó a los miembros del Estado Mayor a continuar con el buen hacer hasta ahora demostrado.

El nuevo jefe de Estado Mayor ingresó en la Armada en agosto de 1977 y ascendió a alférez de navío en julio de 1982. El 23 de enero de 2012 fue ascendido al empleo de contralmirante y nombrado jefe de Estado Mayor de la Flota.

Ha mandado el patrullero *Laya*, el cazaminas *Sella*, la fragata *Blas de Lezo* y el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* y ha desempeñado destinos a flote en el destructor *Churruca* y en las fragatas *Asturias* y *Numancia*.

Ha desempeñado los siguientes destinos en tierra: Centro de Evaluación y Valoración para el Combate, Estado Mayor del Grupo Alfa de la Flota, División de Logística del Estado Mayor de la Armada y División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada.

El contralmirante De la Puente Mora-Figueroa es especialista en artillería y diplomado de Estado Mayor.

E. M. FLOTA



(Foto: O. R. P. Flota).

Relevo de mando de los patrulleros *Vencedora* y *Cazadora* del Mando Naval de Canarias

A finales de 2011 y principios de 2012 tuvo lugar el relevo de mando de los buques del Mando Naval de Canarias *Vencedora* (P-79) y *Cazadora* (P-78) pertenecientes ambos a la clase *Infanta Elena*.

El primero de los actos, el pasado 16 de diciembre, se celebró en la mar con la ceremonia de relevo de mando del patrullero *Vencedora*. El capitán de corbeta José Ángel Hernández Rodríguez tomó el mando de manos del también capitán de corbeta Daniel Yusty Ríos. En la ceremonia, llevada a cabo en la cubierta principal del buque, el capitán de fragata Ignacio González-Tablas Lázaro desempeñó las funciones de interventor.

El segundo de los actos fue la ceremonia de relevo de mando del patrullero de la Armada española *Cazadora*, acontecido el pasado 23 de enero en la mar.

El capitán de corbeta Federico J. Peláez Gómez de Salazar tomó el mando del patrullero *Cazadora* de manos del también capitán de corbeta Ignacio López de Ayala Díez de Rivera. En la ceremonia, llevada a cabo en la cubierta principal del buque, actuó como interventor el capitán de fragata Del Río Azorín.

O. R. P. M. N. Canarias



(Foto: O. R. P. del Mando Naval de Canarias).

Relevo del suboficial mayor de la Armada

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), almirante general Manuel Rebollo, presidió el pasado 12 de enero, en el Cuartel General de la Armada, el acto de pase a la reserva del suboficial mayor de la Armada Manuel García Delgado, y la toma de posesión de su relevo el suboficial mayor José Luis Álvarez Ruiz de la Hermosa.

El suboficial mayor Manuel García ingresó en la Armada en 1971, con 16 años, ascendiendo a la escala de suboficiales en 1979. Alcanzó el empleo de suboficial mayor en enero de 2006 y en julio de 2007 fue nombrado para su actual cargo de suboficial mayor de la Armada. Pasa a la reserva después de más de cuarenta años de servicio.

En sus palabras de despedida manifestó que «la Armada, y soy una prueba de ello, con esfuerzo y amor a ella, te permite alcan-

zar las metas para las que te prepara». Posteriormente dio las gracias a su mujer y a sus hijas, presentes en el acto, «por comprender mi trabajo» en la Armada, y a sus padres por la educación «de espíritu de trabajo» recibida.

Por su parte, el suboficial mayor entrante José Luis Álvarez ingresó como marinero en octubre de 1974, y a principios de 2009 ascendió a suboficial mayor.

En 2001, a propuesta del almirante jefe de Personal (ALPER), se creó el cargo de suboficial mayor de la Armada. Su finalidad es informar al AJEMA de forma inmediata sobre inquietudes y sugerencias en temas de personal que afecten a las categorías de suboficial y tropa y marinería.

D. R.



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

Los universitarios de FuVe-e presentan el submarino autónomo *Isaac Peral y Caballero*

Los estudiantes universitarios que forman la Asociación *Future Vehicles and Entrepreneurs* (FuVe-e) presentaron oficialmente el pasado 19 de enero su proyecto de desarrollo del submarino autónomo *Isaac Peral y Caballero*, con el que competirán en el concurso internacional «Robosub», organizado por la Asociación Internacional de Sistemas no Tripulados (AUVSI) en colaboración con el Departamento de Ciencia y Tecnología de la Armada estadounidense (ONR), cuya entrega de premios se desarrollará el 22 de julio de 2012 en San Diego.

El acto se llevó a cabo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid y estuvo presidido por el vicerrector de Investigación de la Universidad Politécnica y el director de la escuela.

El presidente de FuVe-e, el estudiante de Ingeniería Naval y Aeronáutica Carlos Matilla, que fue el encargado de explicar a los asistentes las motivaciones, objetivos y retos de la asociación, quiso también hacer un homenaje al científico y marino militar Isaac

Peral ante algunos de sus descendientes, presentes en el acto. Explicó que tomaron su nombre para el proyecto como reconocimiento a su invento, el torpedero submarino, a pesar de que las autoridades de la época no lo reconocieron como tal.

Los universitarios de FuVe-e serán los primeros que utilicen torpedos inteligentes en la competición «Robosub». Hay que destacar, además, que la mayoría de los componentes del submarino son o serán fabricados por los propios estudiantes, lo que reducirá los costes de 10 a 1.

No obstante, en la presentación del proyecto, el equipo pidió apoyo y colaboración de la industria, las instituciones y los medios de comunicación para sacar adelante el proyecto con las mejores garantías. Por último, el investigador Ernő Peter Osma, mentor del grupo, alabó a los integrantes de FuVe-e por su iniciativa, ilusión y la búsqueda constante de retos.

E. L. V. 3



Regata TALL SHIPS 2012

A partir de primeros del mes de julio está prevista una nueva edición de la Regata de Grandes Veleros, auspiciada por la *Sail Training International*.

Este año el calendario de los cinco puertos previstos es:

- Saint-Malo, del 5 al 8 de julio. Salida Regata 1.
- Lisboa, del 19 al 22 de julio. Salida Regata 2.
- Cádiz, del 26 al 29 de julio. Salida Crucero en compañía.
- La Coruña, del 10 al 13 de agosto. Salida Regata 3.
- Dublín, del 23 al 26 de agosto. Fin de la concentración.

Respecto a la escala en Cádiz, hay que destacar que los actos están incluidos en la conmemoración del Bicentenario de la Constitución de 1812.

Además, la regata contará en los tres primeros puertos con la participación del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que tiene previsto iniciar su crucero el 1 de abril en Cádiz, con escalas en Sta. Cruz de Tenerife, La Habana, Nueva York y Norfolk, para incorporarse a la Regata en Saint-Malo.

A. P. P.



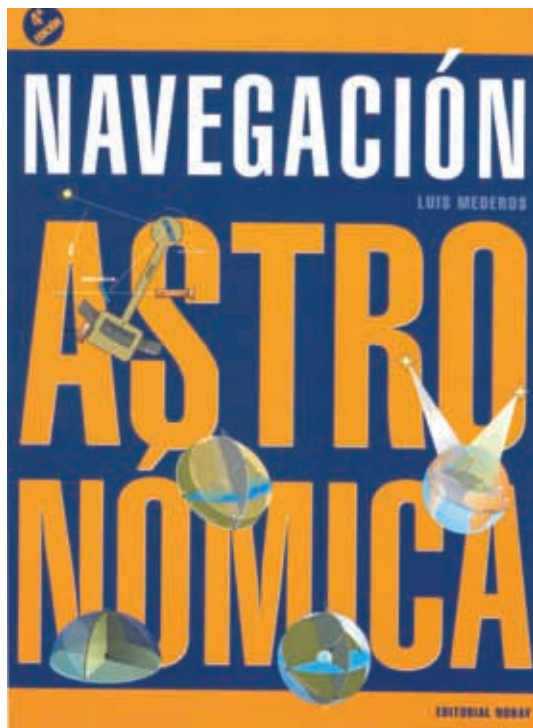


LIBROS

MEDEROS, Luis: *Navegación astronómica*.—Cuarta edición. Editorial Noray. Colección Enseñanza y Titulaciones. (ISBN: 978-84-748-235-5). Barcelona 2011; 342 páginas.

La obra, que llega a su cuarta edición, corregida y aumentada, está dividida en dos partes. La primera contiene los fundamentos de la navegación astronómica, explicados desde sus aspectos más básicos y con especial atención a la comprensión de los conceptos. Con ello el autor dice dar cobertura al programa completo de la asignatura Cálculos de Navegación para la obtención del título de capitán de yate, para lo que incorpora un capítulo de ejercicios resueltos. La segunda parte está dedicada a la navegación astronómica más avanzada, contemplando aspectos que sobrepasan la técnica básica de la primera parte. No está pensado como un mero libro de texto aunque, según el autor, su versión en la *web* ha sido utilizada por muchos aspirantes a la obtención del título de capitanes de yate. La exposición de la teoría de la navegación astronómica es bastante completa y está bien explicada. Además, en la extensa introducción contenida en el capítulo primero se hace un resumen de todo lo que posteriormente se verá a lo largo de los siguientes.

Sin embargo, de su lectura se deduce con rapidez la impronta científica del autor, muy prolijo en la parte teórica y con utilización de alguna terminología no usada en la práctica por los profesionales de la mar. Tanto por la estructura como por algunos de los términos empleados es fácil apreciar que no ha sido elaborado por un profesional de la navegación, lo que queda plasmado en el hilo conductor de la obra. En opinión de un marino profesional, y aun sabien-



do que no es el objetivo perseguido por el autor, podría hacerse más práctico y accesible para el uso de aquellos que quieran utilizarlo para superar la prueba de capitán de yate, introduciendo algunos de los métodos utilizados en la mayoría de los centros dedicados a ello.

El autor, natural de la isla de La Palma, doctor en Física, ha ejercido la docencia en la Universidad Autónoma de Madrid y también ha trabajado en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Actualmente es investigador científico en el Instituto de Ciencia de Materiales de Madrid. Gran aficionado a la vela y poseedor del título de capitán de yate, es un gran apasionado de la navegación astronómica, la cual practica con regularidad. Tiene una

página web (www.rodamedia.com) en la que trata todo lo relacionado con esta técnica de navegación.

S. L.

PAZOS PÉREZ, Lino: *Buques hundidos o dañados seriamente durante la Guerra Civil (1936-1939)*.—(ISBN 84-938918-0-0); Damaré Ediciones, 2011; 333 pp. Ilustraciones.

Una vez más, este prolífico autor publica una de esas obras que sin duda delata la a veces no grata labor de búsqueda, investigación y recopilación que dan como fruto unas páginas que de antemano se agradecen por contribuir a la aún parca bibliografía naval española.

Ya reseñado en varias ocasiones en la REVISTA, nos brinda en esta ocasión una recopilación de más de 300 buques que fueron, en mayor o menor medida, partícipes activos de nuestra Guerra Civil en la mar. Está además profusamente

ilustrado y se completa con una adenda con las correspondientes reseñas bibliográficas.

Si bien quizá en cualquier conflicto suelen pasar a la posteridad las unidades militares puras, es ya bien conocido que la participación de unidades navales en nuestra contienda civil fue de lo más heterogénea. El autor hace una breve referencia de cada uno de los buques hundidos o dañados de gravedad durante la guerra, lo que convierte la obra en un libro útil de referencia para futuras publicaciones sobre la materia.

Se analizan año por año los buques civiles y militares que se vieron afectados. En 1936, primer año de la guerra, destacan la pérdida y hundimiento de los submarinos *B-5*, *B-6* y el malogrado *C-3*, así como el

estreno del crucero *Canarias* contra el destructor *A. Ferrándiz*, o la captura del *Konsomol* con material bélico. En 1937, se reseña la pérdida del acorazado *España*, así como un elevado número de embarcaciones militarizadas que tan relevante función desempeñaron en ocasiones, convirtiéndolas en participantes activos de una batalla naval que comenzó con diferencias de flota entre ambos bandos. En el año 1938, se recuerda de manera especial el hundimiento por parte de la flota republicana del crucero *Baleares*, y el encuentro en Gibraltar entre el minador *Vulcano* y el destructor *Jose Luis Díez*, con el resultado ya conocido. El último año de la contienda las acciones bélicas apenas existieron, con la retirada de la flota republicana al puerto de Bizerta (Túnez) hasta que fue devuelta a territorio nacional, destacando el hundimiento del *Castillo de Olite* en la rada cartagenera. El libro también contiene dos capítulos finales referidos a los buques españoles incautados por la antigua URSS, o los que intentaron evitar el bloqueo impuesto. Sin duda un nutrido compendio del numeroso listado de unidades que fueron protagonistas voluntarios o forzosos en un tiempo pasado de nuestra historia marítima.

A. O.



BENAVIDES, José Ignacio de: *Las relaciones España-Inglaterra en los reinados de Felipe III y Felipe IV*.—Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. Biblioteca Diplomática. Sección de Estudios 32. (ISBN: 978-84-95265-62-3). Madrid 2011; 190 pp.; una fotografía en blanco y negro. *Dramatis Personae* (elenco), bibliografía e índice; 15,60 euros.



El embajador de España, don José Ignacio de Benavides, tiene en imprenta una extensa obra titulada *Milicia y diplomacia en el siglo de Felipe IV*, cuyo hilo conductor es la biografía del marqués de Caracena, de la cual la que nos ocupa constituye una especie de «aperitivo».

Lo primero que tenemos que señalar es la modestia del título, de una parte porque no indica que también trata, a manera de introducción, la situación al final del reinado de Felipe II, y porque debería continuar con algo así: «...y sus implicaciones en la situación político-militar de Europa». Y lo afirmamos leyendo títulos y apartados de los 15 capítulos en que divide la obra, en los que nos habla de la guerra con las Provincias Unidas y toda la problemática

de los Países Bajos, las misiones diplomáticas en Escocia, Países Bajos, Francia, Alemania, Santa Sede y Portugal (tras la revuelta para la separación de las Coronas). Irlanda, sometida pero en rebeldía... Pero si enfocamos la lente todavía más, entenderemos el problema del Palatinado, el temor a que los ingleses sucedieran a los holandeses en Brasil e incluso las reacciones por el fracasado ataque a Cádiz (la «batalla del vino») en el famoso *annus mirabilis* de 1625.

Es poco conocido el problemático destierro en los Países Bajos de Carlos II de Inglaterra durante el gobierno del regicida Cromwell, y su regreso triunfal a Londres para ser coronado, que el autor analiza con maestría, así como la intervención inglesa en la guerra de Portugal, con la que remata la obra.

Encontramos también en estas páginas las actuaciones de los embajadores de S. M. en Londres, entre los que descollaron el conde de Villamediana, el conde príncipe de Arenberg y, a gran altura, el conde de Gondomar, que lo fue durante dos periodos de cinco y dos años respectivamente. También fue embajador en Londres, y su labor está analizada por el autor, el gran pintor Pedro Pablo Rubens, cuyas gestiones condujeron al Tratado de Paz de 15 de noviembre de 1630.

En fin nos encontramos ante un libro de muy cuidada prosa que aclara las siempre difíciles relaciones diplomáticas entre los reinos que, por entonces, dominaban la mayor parte del globo, y nadie mejor que un embajador para explicarlas.

Para facilitar el seguimiento de los personajes que van apareciendo en el libro, el autor ha incluido un *dramatis personae* (elenco) que, en orden alfabético, nos muestra un resumen breve de cada una de sus biografías y que resulta de lo más cómodo y útil. También cuenta con amplia lista bibliográfica que demuestra el esfuerzo realizado para «agotar» el tema tratado.

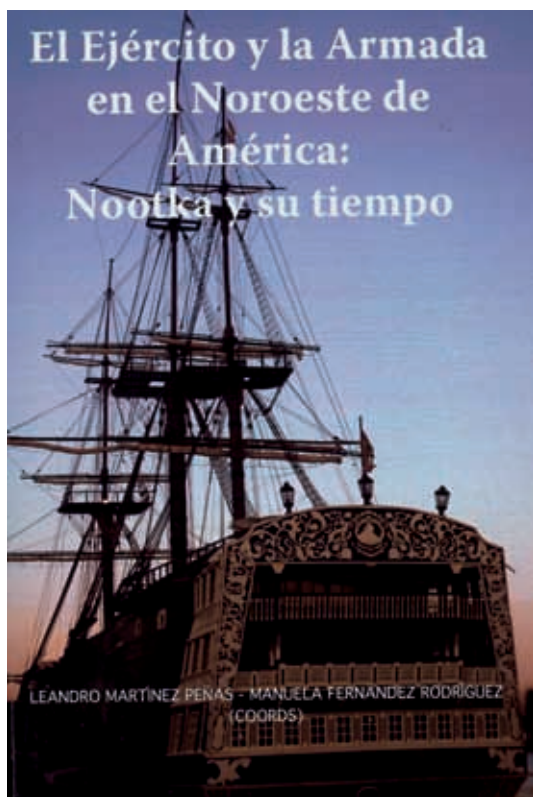
J. M. B. N.

MARTÍNEZ PEÑAS, Leandro, y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela (coords.): **El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo.**—Universidad Juan Carlos I, con la colaboración del Ministerio de Defensa y del Instituto de la Historia de la Intolerancia. (ISBN: 978-84-615-3171-4). Madrid 2011, 334 pp.; 18 euros.

El trabajo que reseñamos contiene las ponencias y comunicaciones presentadas al congreso que sobre «El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y otras cuestiones diplomáticas y científicas» se celebró en la Universidad Rey Juan Carlos el pasado año.

El libro recoge once de los trabajos presentados a dicho congreso, que trató de estudiar la compleja «cuestión» de Nootka, *casus belli* que a punto estuvo de ampliar la historia bélica de España y de la Gran Bretaña en el siglo XVIII.

Los títulos de los trabajos contemplan la presencia española desde los confines septentrionales del mundo hasta las Malvinas, y que aparecen en el trabajo de la profesora Cintia López-Oliveira: «La cuestión de las Malvinas: del tratado de Nootka al principio de autodeterminación de los pueblos». Tres ponencias más estudian la presencia hispana en el noroeste americano, con sus antecedentes, su crisis política y la problemática diplomática y judicial derivada de dicha presencia. También se estudia la presencia rusa y las consecuencias de la aplicación de la Convención de Nootka.



El resto de las ponencias se han dedicado a cuestiones militares del periodo histórico cercano a aquel en el que se produjo el conflicto estudiado. Así aparecen trabajos sobre el «Cuerpo de capellanes de marina en el siglo XVIII, Recopilación y codificación del derecho militar en el siglo XVIII; La colección general de Ordenanzas Militares de José Antonio Portugués; La profesionalización del Ejército Real; La imagen de la independencia de México en Francia».

El libro no contiene un apartado dedicado a la bibliografía, pero de las abundantes notas a pie de página de cada uno de los trabajos publicados se deduce una amplia lista bibliográfica y cantidad de información archivística, fruto de la investigación primaria efectuada por los autores.

J. B. N.

SAN JUAN, Víctor: *Indiamen*.—(ISBN: 978-84-261-3898-9). Editorial Juventud, «Narrativa marítima»; 180 pp.; 1.^a edición, 2011.

La narración que nos cuenta Víctor San Juan, reciente ganador con esta obra del XV *Premio Nostromo*, es una novela de aventuras plena de acción, de hechos marineros: tormentas, calmas, piratas, abordajes, motines, pero también traza un retrato de la vida a bordo en un navío del siglo XIX. Un mundo cerrado, donde la vida quedaba retenida entre las maderas húmedas que limitan el espacio del barco, de proa a popa, entre las jarcias y el velamen, un universo donde se vive duramente, y muchas veces se muere o se sufren enfermedades y calamidades diversas, en el que los hombres pasaban meses o a veces años a la merced de los vientos y de las múltiples adversidades que acechaban la vida en el mar en aquella época. En el caso que nos ocupa,

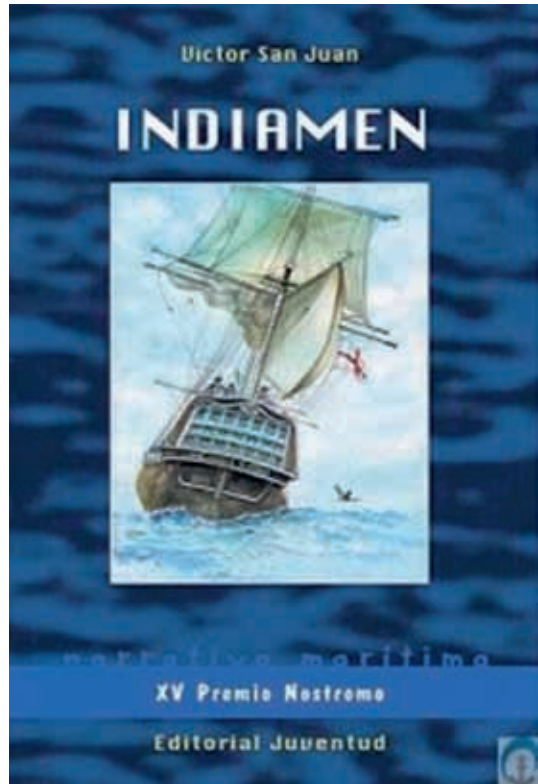
también hay mujeres y niños a bordo que, salvo aquellas damas de alcurnia que tienen un camarote para ellas solas, están alojados en las cubiertas inferiores, encima de la bodega, en habitáculos de suelo de paja, compartidos entre cinco personas; la promiscuidad, las enfermedades y ciertas efusiones carnales, unas deseadas y otras impuestas, multiplican las incomodidades y la sensación de desamparo de los pasajeros. Pero eso era lo habitual en tales viajes y quien decidía emprenderlos había de arrostrar las consecuencias.

Es esta, como digo, una novela de aventuras en la mar. Concentra la acción en el interior de un mercante, el *Juglar*, un barco de alrededor de mil toneladas, que parte de Londres para Madrás, (India) en 1803, con una variopinta

carga de cincuenta pasajeros —entre los que se encontraban prisioneros holandeses— y mercancías, además del correo. Lo manda el veterano capitán Tobin que, aunque sería escoltado hasta salir del canal por una fragata de la Royal Navy, tendría que navegar y defenderse por sus propios medios, para lo que iba bien pertrechado.

El nombre *Indiamen* designa aquellos barcos de la Compañía de las Indias Orientales, o *Compañía John*, como coloquialmente era llamada, que transportaban tanto pasajeros como mercancías, pero que a la vez iban provistos de defensas —cañones y balerío— con las que rechazar los intentos de abordaje de piratas y corsarios en las peligrosas aguas del Índico, Madagascar, Mauricio, etcétera.

La trama incluye una serie de personajes, entre los que destaca la señorita Mira Westcott, enfermera que roza la treintena y que embarca con su prometido, el teniente Richard Thompson para casarse en Madrás, donde está destinado. Otro personaje misterioso es embarcado en condiciones físicas lamentables, y paulatinamente va cobrando importancia hasta conseguir un



protagonismo completo en la parte final de la novela. Una gran dama viuda, la señora Launceston, vieja amiga del capitán, ejerce su influencia moderadora en algunas tensiones que se generan durante el viaje, y toma bajo su protección a la señorita Westcott, que demuestra tener una fuerte personalidad y cualidades poco comunes en una mujer decimonónica. Este carácter le lleva a ser causante de diversos conflictos a bordo entre los hombres, no habituados a que una mujer se comporte con tanta libertad y decisión. La bella y aristocrática dama Elizabeth Nolan, acompañante de la dama Launceston, también es origen de tribulaciones, pero de otra orden: su belleza turba a más de un tripulante y pasajero, y perturba al resto de la población femenina, entre ellas a la señora Fasworth, una matrona de armas tomar. Da la impresión de que, entre bambalinas, son las féminas las que manejan una parte de los hilos de esta historia. Sin embargo, otros personajes masculinos tienen su importancia y cierto misterio, como es el africano que pone nombres de animales a las personas, pero que defiende fielmente al misterioso piloto que embarca al borde de la muerte y regresa lentamente a la vida con los cuidados de la enfermera Westcott. El doctor Evans, el intendente Craig, el segundo Du Bose, el oficial Douglas, etc., desfilan por las páginas del libro en una acción continua. El viaje nos muestra las relaciones entre el capitán y la tripulación, entre esta y los pasajeros y también contra los elementos de la naturaleza: los vientos contrarios, las calmas ecuatoriales, las varias tormentas que han de sufrir y los problemas que causan en el barco. La vida cotidiana es lo que va desarrollándose, pero a la vez, conforme se acercan al Índico, se gesta la traición. No podían tampoco faltar los piratas, y en aguas del sur de África el *Juglar* debe afrontar batalla y combatir contra ellos.

Todo esto lo relata el autor con agilidad y un ritmo muy rápido, sin demasiados términos marinos, por lo que la novela se lee de un tirón, es entretenida y amena, si bien considero que el comportamiento del personaje femenino, la enfermera Westcott es excesivamente libre para una época en la que las mujeres no solían disponer de sí mismas ni se les permitía. Pero abrámosle una puerta a la imaginación y naveguemos por el Atlántico hacia el sur con el *Juglar*. Disfrutaremos de un buen rato de aventuras y olor a mar.

Víctor San Juan (Madrid, 1963) es capitán de yate e ingeniero; ha cruzado repetidas veces el Mediterráneo y el Atlántico en velero, ha participado además en la realización de grandes infraestructuras, como la línea de alta velocidad o las autovías estatales. Su libro *Pequeña escota* ganó el Premio Nostromo 2001 de Literatura Náutica; *Soy capitán* (2003) y *Trafalgar, tres armadas en combate* (2005) representan una amena introducción en la historia naval de los siglos XVIII y XIX, que se completa con *La batalla naval de las Dunas*, en el siglo XVII. En 2006 recibió la Medalla de San Telmo de la Fundación Letras del Mar, y en 2011, el XV Nostromo con *Indiamen*.

F. N.

SEGURA GARCÍA, Germán: *Álvarez de Castro y el sitio de Gerona.*— (ISBN: 978-84-9781-689-2). Ministerio de Defensa, Madrid, octubre 2011; 120 pp.; ilustraciones; 6 euros.

Este es el primer título de la nueva colección editorial titulada «Cuadernos del Castillo de San Fernando», que nace con el propósito de difundir la cultura de defensa a través de la historia militar de nuestros ejércitos en tierras catalanas, tal como se indica en la *Presentación* del libro, que corre a cargo Antonio Magariños, subdirector general de Patrimonio Histórico-Artístico del Ministerio de Defensa.

La guerra de sitios es una característica peculiar de la Guerra de la Independencia, a pesar de que los asedios sufrieron un marcado retroceso en los conflictos napoleónicos en tierras europeas. Pero en la península Ibérica hubo un gran número de ellos, alrededor de unos cincuenta, la mitad franceses y la otra mitad aliados. La causa de la proliferación de los sitios fue debido a la gran compartimentación de nuestro territorio y su pobreza agrícola, que no permitían desarrollar la movilidad y el autoabastecimiento propio de los ejércitos napoleónicos.

El sitio más famoso, después del de Zaragoza, es sin duda el de Gerona de 1809, uno de los episodios más asombrosos que protagonizaron los españoles durante la Guerra de la Independencia. La ciudad de Gerona, tras resistir dos intentos de ocupación por parte del ejército invasor, soportó un tercer ataque que duró más de ocho meses y que terminó, después de una agonía numantina, con la rendición de la plaza. El alma de la defensa y líder indiscutible fue el controvertido general Mariano Álvarez de Castro, junto con el pueblo de Gerona, las fuerzas militares que guarnecían la ciudad y a los tercios de migueletes que se unieron a socorrerla. En un primer momento la actuación



de Álvarez de Castro fue alabada y magnificada, siendo posteriormente relativizada por parte de la historiografía, desdibujándose un tanto la visión épica de los acontecimientos hasta llegar a deslucir casi completamente la figura del general granadino. Por ello, aprovechando la conmemoración del bicentenario, se ha pretendido con este libro la revisión del personaje, que fue hecho prisionero por los franceses y recluido en el castillo de San Fernando de Figueras, donde murió en su celda el 10 de enero de 1810 a la espera de ser llevado ante un consejo de guerra.

El autor, Germán Segura, capitán de Artillería del Ejército y doctor en Historia por la UNED, autor de numerosos trabajos en diversas publicaciones y conferenciante habitual en foros y cursos dedicados a la historia militar, ha sido comisario de la exposición «Álvarez de Castro y su tiempo (1749-1710)», que tuvo lugar el pasado año en el castillo de San Fernando de Figueras, constituyendo este interesante libro el resultado de sus investigaciones sobre el tema.

M. J. F.

SAAVEDRA, Francisco: *La rebelión de las provincias de España. (Los grandes días de la Junta Suprema de Sevilla, 1808-1810)*.—Edición de Manuel Moreno Alonso. Alfar. Sevilla 2011; 320 páginas.

La Guerra de la Independencia, recreada y revisada sobre todo en los inicios de la conmemoración de su bicentenario, sigue ofreciendo insólitas perspectivas en sus distintas facetas ideológicas, sociales, políticas y militares. La increíble capacidad de resistencia del pueblo español en la defensa de su propio suelo (guerra revolucionaria) y el impacto político de las Cortes gaditanas y la Constitución de 1812, son inevitables puntos de atracción, que impulsan por otra parte a un proceso de reflexión de hechos y actitudes.

La rebelión de las provincias en España, acertado título en el que Manuel Moreno Alonso revive el *diario* «en que se refiere por su orden cronológico a las principales operaciones de la Junta de Sevilla, desde el principio de la revolución en que el pueblo le confió su supremo mando hasta que lo resignó a los cuatro meses en la Junta Central compuesta de diputados de las demás Juntas». El diario está redactado por Francisco de Saavedra, presidente de la Junta Suprema de Sevilla, ministro de Hacienda de la Junta Central y regente en 1810. El manuscrito arranca en Sevilla el 26 de mayo de 1808 —antevispera de acontecimientos de la trascendencia de la rendición en Cádiz de la escuadra francesa del almirante Rosily, la acción de Mengibar y la batalla de Bailén— y culmina en la misma ciudad el 28 de enero de 1810. Un recorrido de paradójicas situaciones, de insólitas expectativas, pero insuflado de un ardiente patriotismo, y unas reflexiones que Moreno Alonso enriquece con sus

anotaciones, precisiones y juicios de valor, de un intenso y riguroso valor histórico.

No fue ciertamente un camino de rosas el que tuvieron que afrontar las juntas de las distintas provincias españolas en una trayectoria llena de incertidumbres hasta su disolución, pero, aparte de los escollos a sortear, todos tenían el común propósito de la defensa patria, con medios muy cuestionados y decisiones muy contestadas; aún así, los grandes días de la Junta Suprema de Sevilla (1808-1810) se ven reflejados en las páginas de este magistral estudio que acompaña al texto.

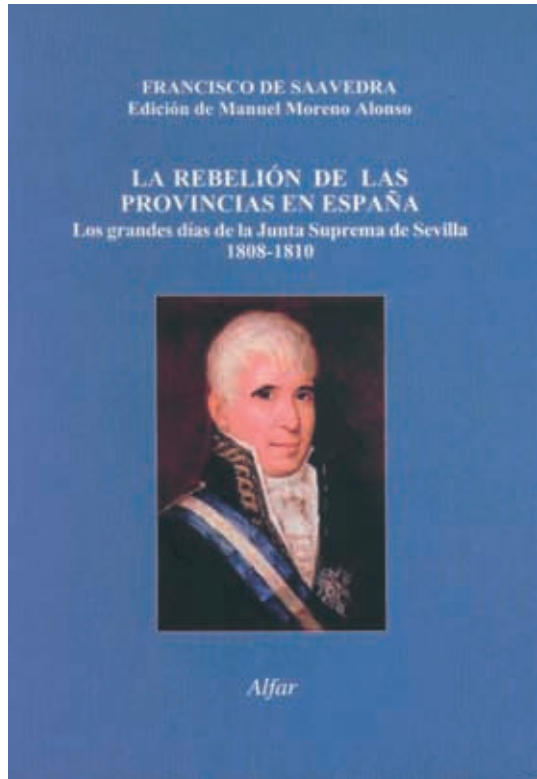
El profesor Moreno Alonso, un verdadero experto en la materia, autor de excelentes libros sobre la Guerra de la Independencia, la época napoleónica y de una magnífica biografía de José Bonaparte,

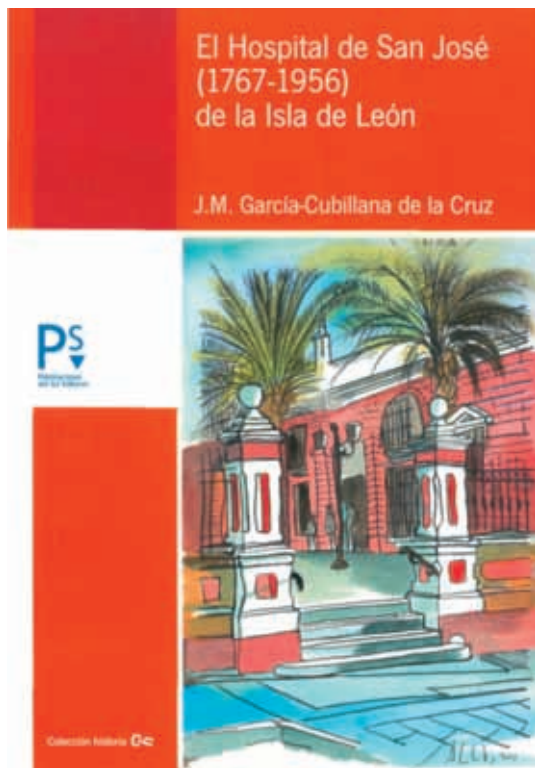
prosigue con voluntad perseverante su bien trazado camino con esta nueva y notable aportación, donde las referencias a los aspectos navales y los graves problemas de la hacienda se ven retratadas en las páginas del diario, reflejo de una situación que vuelve a reencontrarse.

J. C. P.

GARCÍA CUBILLANA DE LA CRUZ, Juan Manuel: *El Hospital de San José (1767-1956) de la Isla de León*. — (ISBN 978-84-95813-44-2). Publicaciones del Sur Editores. San Fernando; 355 pp. Ilustraciones.

En el año 2007 Juan Manuel García Cubillana, doctor en Medicina y académico, es decir, hombre de ciencias y letras, publicó el libro *El antiguo Hospital de San Carlos (1809-1981) y la ciudad de San Fernando*, cuyos méritos y virtudes fueron recogidos en la reseña de esta REVISTA (octubre





2007). Se trataba —y así se dijo— de un testimonio excepcional que ponía de manifiesto la vinculación de la Marina con la Isla de León (más tarde San Fernando) a través de unos cauces comunes de identificación y esfuerzo sobre el firme trazado de un recorrido histórico.

Vuelve nuevamente García de Cubillana a mostrar sus cualidades de investigador, estudioso de temas sustanciales, que siguen vinculando a la ciudad en su quehacer y desarrollo sanitarios, a la que dota de esenciales rasgos, con sus aportaciones testimoniales, pero sobre todo por el cariño y atención que pone en ellas.

El Hospital de San José, en cierto modo complementa y podría decirse que incluso enriquece el libro anterior, pues, concebido como hospital de caridad por el obispo

Tomás del Valle, de imperecedero recuerdo, asumió en muchas ocasiones las funciones de hospital militar, dada la escasa capacidad del de La Carraca, la lejanía del Real Hospital de Marina de Cádiz y la saturación del de Marina de San Carlos desde sus comienzos en 1809 en pleno fragor de la Guerra de la Independencia. Labor humanitaria y benefactora de la que García Cubillana traza espléndida semblanza.

Asombra por tanto la capacidad creativa del autor y su facilidad de ensamblaje desde la descripción narrativa al dato estadístico y el censo personal. La minuciosidad del trabajo y su acertado enfoque es más que merecedor de un *cum laude* a todo este proceso de integración histórico-hospitalaria del entrañable Hospital de San José.

El libro se abre con un cariñoso prologo del obispo de Cádiz-Ceuta, excelente umbral que franquea unas páginas llenas de contenido histórico y sobre todo de valor humano.

J. C. P.