

— 2 —

**LA ARMADA Y SU PRESENCIA
EN LA BAHÍA DE CÁDIZ**

*Por D. Antonio Hernández Palacios.
Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Flota.*



*D. Antonio Hernández Palacios.
Contralmirante Jefe del Estado Mayor
de la Flota.*

Nació en Guadalcanal (Sevilla) el día 14 de mayo de 1952 e ingresó en la Escuela Naval Militar el 16 de agosto de 1972, alcanzando el empleo de Contralmirante el 6 de octubre de 2006. Desde el día 8 de enero de 2008 el Contralmirante Hernández Palacios es el Jefe del Estado Mayor de la Flota. Ha ocupado diversos puestos operativos, entre ellos el mando del Dragaminas “Odiel”, Patrullero de Altura “Centinela”, Fragata “Extremadura” y Buque de Asalto Anfibio “Galicia”.

También ha sido profesor de la Escuela de Guerra Naval y Jefe del Área OTAN/Defensa Europea de la DIGENPOL.

Está casado con Doña Irene Martín de Arriva Hernández y es padre de dos hijos.

2 · LA ARMADA Y SU PRESENCIA EN LA BAHÍA DE CÁDIZ

*Por D. Antonio Hernández Palacios.
Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Flota.*



Para un marino en servicio activo, que además ocupa el puesto de Jefe del Estado Mayor de la Flota, cuyo Cuartel General se ubica en la cercana Base Naval de Rota, estar hoy aquí, en el Puerto de Santa María, en este marco incomparable del Hotel Monasterio de San Miguel, antiguo convento de las Capuchinas inaugurado en esta ciudad en el año 1736, para hablar nada menos que de la Armada española y de su presencia en la Bahía de Cádiz, constituye un privilegio y un placer, que agradezco muy sinceramente a esta entrañable Asociación de Estudios del Mar.

Desde el primer momento en que empecé a plantearme la forma de enfocar esta charla, me di cuenta de que, para tratar adecuadamente un asunto como el enunciado, necesitaría una amplia visión retrospectiva, con el fin de poder explicar con claridad los orígenes, la justificación y, en definitiva, los fundamentos de la íntima y, a mi juicio, muy fructífera relación entre una Institución multisecular como es la Armada española y la Bahía de Cádiz, zona geográfica

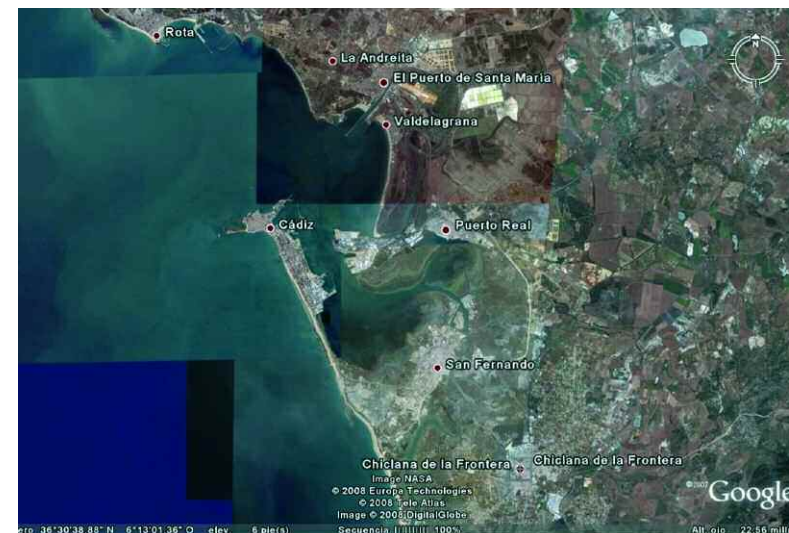
donde históricamente se han asentado las diversas armadas con que ha contado España.

La Armada española cuenta en la actualidad con una Fuerza Naval moderna y equilibrada, constituida por unos 90 barcos de superficie y submarinos, más de 60 aeronaves y una potente fuerza de Infantería de Marina, y en ella servimos a nuestra patria 25.000 españoles y españolas. Su eficacia se puede cuantificar con parámetros tales como los 8.000 días navegados por nuestros barcos, las 10.000 horas voladas por nuestras aeronaves o las 3.000 horas de inmersión efectuadas por nuestros submarinos durante el pasado año 2007, que son una muestra muy objetiva del esfuerzo que realizamos los marinos del siglo XXI para contribuir a la seguridad de los españoles.

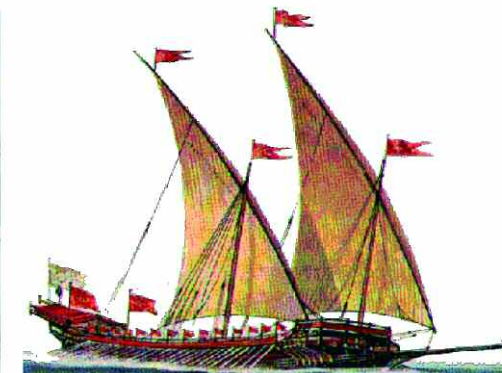
Generar este, diría yo, peculiar producto no es nada fácil y requiere poner en marcha un variado conjunto de actividades, que no sólo son de carácter marineru u operativo, sino que abarca también aspectos menos conocidos, como la función docente, la gestión y administración de los recursos, o las de carácter científico y cultural, de tanta tradición en la Armada, que en todas las épocas ha sabido contar en sus filas con destacados marinos en las diferentes disciplinas relacionadas con los asuntos de la mar.

Como veremos a lo largo de esta charla, en todos estos aspectos, el papel de los agentes sociales, políticos y económicos de los municipios encuadrados en la Bahía; es decir: Cádiz, San Fernando, Puerto Real, Chiclana, El Puerto de Santa María y Rota, siempre ha sido, y sigue siendo hoy en día, determinante para la Armada.

Por otra parte, espero que, tras escucharme esta mañana, salgan ustedes convencidos de que la presencia de la Armada en la Bahía de Cádiz también ha sido y es en la actualidad un factor netamente beneficioso para el desarrollo y el equilibrio económico, social y cultural de esta tierra gaditana, que siempre ha sabido acoger a los marinos de todas las épocas con extraordinarias muestras de afecto y generosidad, a pesar de los posibles inconvenientes, e incluso los riesgos, que pudieran derivarse de nuestra presencia aquí.



Empezaré por recordar que la Bahía de Cádiz fue desde muy antiguo base de escuadras y establecimientos navales, y en ella tuvieron su sede dos importantes Armadas con misiones oceánicas: la del Mar Océano y la de la Guarda de la Carrera de Indias. Ésta se instituyó en 1522 a petición de los comerciantes con las Indias, con el fin de guardar los mares de Poniente de los corsarios, disponiéndose, así mismo, en 1526, que los barcos navegaran formando lo que hoy día conocemos como convoyes, con el fin de hacer más eficaces los dispositivos de protección. Antes del siglo XVIII, además de estas dos escuadras, existían la del Mar del Sur y la de Barlovento, encargadas de la defensa de los territorios de América.



Además de estas armadas, existían cuatro Escuadras de Galeras de origen antiquísimo: la de España, la de Nápoles, la de Sicilia y la de Génova. Desde el siglo XIII la primera de ellas tenía como base logística y de invernadero, por su estratégica situación geográfica, precisamente la localidad donde nos encontramos en este momento, el Puerto de Santa María. No obstante, a causa de los aterramientos producidos por el río Guadalete, que exigían arduos y costosos trabajos para mantener el puerto operativo, en 1668 se determinó el traslado a Cartagena de la escuadra de Galeras.

Cuando Felipe V accede al trono de España, ya iniciado el siglo XVIII, se encuentra con una situación caracterizada por un elevado número de armadas y escuadras, pero con un reducido número de unidades capacitadas para enfrentarse a las modernas armadas extranjeras. Esta situación estaba originada en parte por los graves errores de planificación y gestión que venían sucediéndose desde las últimas décadas del siglo XVI.

Junto al problema de la calidad de las embarcaciones, Felipe V abordó enseguida la cuestión organizativa. Así en 1708 agrupó las armadas existentes en una sola encargada de vigilar las aguas atlánticas, y en 1714, por Real Cédula de 21 de febrero, unificó la denominación de los distintos mandos navales. Curiosamente, la Armada de Galeras es la única de las existentes a su llegada al trono, que sobrevivió a la unificación llevada a cabo por el monarca.



Se propuso Felipe V dotar a España de una Armada poderosa, que le garantizara el control de los mares para defender sus extensas posesiones, para lo cual era fundamental rodearse de: *“laboriosos, honrados, inteligentes y competentes burócratas...”*. Un hombre mostrará una talla superior al resto; se llamaba José Patiño y sobre él recaerá la responsabilidad de proyectar la ansiada recuperación naval y de diseñar la que más tarde sería la Marina borbónica.

En enero de 1717 José Patiño es nombra-

do Intendente General de Marina e investido de amplios poderes. El proyecto de Patiño se fundamentará en dotar a la Marina de los principales elementos de que carecía: creación de la Compañía de Guardias Marinas en Cádiz; remodelación del Cuerpo de Oficiales; creación del Cuerpo de Ministerio; reglamentación de la Infantería y la Artillería de Marina y del reclutamiento de marineros; diseño de arsenales concebidos como bases navales integrales, con astilleros permanentes y equipados para el mantenimiento y el pertrechado de los barcos; y la mejora en la calidad de los propios barcos. La Corona construyó arsenales reales en Ferrol, Cartagena y La Carraca, y asumió el control del complejo siderúrgico de Liérganes-La Cavada en Cantabria, dedicado desde casi un siglo antes a la fabricación de piezas de artillería.

La construcción naval española había estado durante siglos en manos de los carpinteros de ribera, que basaban su método en la tradición, y se podría decir, que *“los barcos se hacían allí donde había un bosque y una playa practicable”*. La



mayor concentración de gradas se encontraba en el Norte, de forma que durante el siglo XVII y principios del XVIII la mayor parte de los navíos de guerra se construyen en los astilleros del Cantábrico. El astillero americano por excelencia era el de La Habana y en el Sur, hasta la construcción del Arsenal de la Carraca, las embarcaciones realizaban sus reparaciones en los caños de la bahía de Cádiz, en especial en el entorno carraqueño y en las modestas instalaciones del Real carenero del Puente de Suazo, El Puntal y El Trocadero. La situación real en la Bahía de Cádiz puede deducirse de una famosa frase de José Patiño: *“llegué a Cádiz y encontré que no hallaría exposición alguna para apresto de navíos, pues no había ni siquiera un paraje donde se pudiese cocer un caldero de brea y todos los navíos estaban en la Bahía, perdiéndose los pertrechos y los buques”*.



En la elección final para la ubicación del arsenal del Sur se impuso el criterio de Patiño: *“he examinado los contornos de Cádiz buscando levantar un arsenal, con un terreno que ofrezca la ventaja de no poder ser atacado ni por tierra ni por mar...”*; y el lugar elegido fue la isla de la Carraca. Se acepta el año 1717 como fecha de inicio del Arsenal de La Carraca. Los elementos que justificaron la elección de la Bahía de Cádiz como marco idóneo para construir el arsenal del Sur son, entre otros, los siguientes: la ciudad de Cádiz, cosmopolita y dinámica, con gran actividad comercial, situada en la confluencia del mar Mediterráneo y el océano Atlántico, en la cabecera de la Carrera de Indias, cuyo puerto tenía un amplísimo movimiento de barcos, personas y mercancías; la Isla de León, contigua a la gran urbe gaditana, que disponía de amplios terrenos escasamente utilizados, con capacidad para absorber las edificaciones necesarias y el incremento demográfico que previsiblemente se produciría con la llegada de los trabajadores del Arsenal; los excelentes terrenos, muy fértiles, de las villas vecinas de Chiclana y Medina Sidonia, capaces de garantizar el suministro de víveres; la previa existencia en la zona de instalaciones, aunque modestas, para el carenado de embarcaciones y de pequeños astilleros; y por último, las condiciones defensivas de la Bahía de Cádiz, dignas de consideración, entre las que son de destacar los fuertes de San Sebastián, Santa Catalina y San Felipe.

El Arsenal de la Carraca, nació en el corazón del área metropolitana de la Carrera de Indias, en uno de los extremos del eje de comunicación vital con América, absorbiendo otros centros de honda tradición náutica en la bahía gaditana, al lado de La Isla de León, antes El Logar de la Puente, localidad ubicada en una encrucijada de

caños y otros accidentes geográficos relacionados con el mar. Estos terrenos, vitales para la defensa y para la comunicación de Cádiz con la Península, habían sido cedidos por el rey Juan II al doctor segoviano Juan Sánchez de Suazo el 14 de noviembre de 1408.

Durante tres generaciones los Suazo poseerán estos terrenos, dando nombre al que hasta nuestros días se conoce como Puente Suazo. En 1490 Rodrigo Ponce de León pasará a dirigir los destinos de la Isla, tras efectuar un trueque con su cuñado Juan de Suazo. En 1492 los Reyes Católicos establecen capitulaciones en virtud de las cuales Cádiz queda bajo la autoridad de La Corona, mientras que la isla queda adscrita a la familia Ponce de León, que recibía entonces el ducado de Arcos, tomando la villa el nombre de Isla de León en homenaje a su poseedor. A principios del siglo XVIII, la Isla de León sigue siendo propiedad del Duque de Arcos, que dispondrá de un alcalde mayor, primero, y un corregidor después, para mantener y acrecentar los intereses de los Ponce de León. Para la capital, el suelo insular tenía enorme importancia, ya que era lugar de tránsito obligado por tierra desde el continente para el acceso del ganado y demás víveres; además *“...los ricos gaditanos tenían allí su Aranjuez, fabricando en ella ostentosas caserías con vistosos jardines y huertas...”*.

La situación conocerá un giro radical a raíz de la visita de Felipe V a la Isla, donde llegó el 21 de febrero de 1729, acontecimiento que iba a cambiar la historia isleña. Se daba la circunstancia de que la Bahía estaba seccionada entre villas de realengo (Cádiz y Puerto Real) y villas de señorío (El Puerto de Santa María e Isla de León), lo que suponía un inconveniente histórico y jurídico para los planes de Patiño, quien fue el impulsor de que, dos meses después de su visita, por Real Cédula de 31 de mayo de 1729, El Rey incorporara a la Corona tanto El Puerto de Santa María, de los Medinacelli, como la Isla de León, de los Ponce de León, a pesar de las protestas de la casa de Arcos. No obstante, habrá que esperar hasta 1755 para que la villa cuente con un alcalde mayor nombrado anualmente por la ciudad de Cádiz, y once años más para que, el 11 de enero de 1766, Carlos III ordenara la creación del Ayuntamiento isleño independiente de Cádiz. Por último, no es hasta el 27 de noviembre de

1813, que Fernando VII, como premio por la heroica actitud de la villa ante los franceses, durante la Guerra de la Independencia, le otorga el título de ciudad de San Fernando.

Si el astillero era el alma del Arsenal, el abastecimiento de materias primas y pertrechos constituía su esencia misma, lo que le convirtió en un estímulo para el crecimiento de poblaciones vecinas, como Chiclana y Puerto Real, y sobre todo de La Isla de León, así como en un elemento dinamizador de la economía de áreas circundantes más alejadas, al utilizar de forma regular maderas de Málaga y del Campo de Gibraltar, cáñamo de la vega de Granada, betunes del Castril, grasas del Condado de Niebla, hojalata de Ronda, fundiciones de Sevilla o azufre de Conil.



En los aspectos orgánicos, Patiño distribuyó la jurisdicción de Marina en tres Departamentos Marítimos: Cádiz, Ferrol y Cartagena, cada uno de ellos regido por un Capitán General o un Comandante General. En 1732 el Teniente General Don Esteban Mari, Marqués de Mari, de origen genovés, es nombrado primer Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz, y el 15 de marzo de

1750 es designado para dicho puesto el Teniente General Don Juan José Navarro de Viana y Búfalo, Marqués de la Victoria, quien a la sazón desempeñaba igual cargo en Cartagena.

Desde antes de establecerse el Departamento Marítimo en Cádiz, cuando todavía existían diversas Armadas, se había tratado en tres ocasiones, la última en 1731, de trasladar el “*cuero de Marina*” desde Cádiz a otros emplazamientos, pero en ninguna de estas ocasiones, por una u otra razón, se había llevado a efecto. Recién tomada posesión el Marqués de la Victoria, se vuelve a plantear la cuestión del traslado por un escrito que éste recibe el 28 de febrero de 1750 del mismísimo Marqués de la Ensenada, Secretario del Despacho de Marina, solicitándole un informe sobre la elección del lugar adecuado y sobre la posibilidad de que las distintas dependen-

cias estuviesen próximas unas a otras y cercanas al Arsenal de la Carraca.

No obstante, el traslado no se llevó por entonces a efecto, pues el Marqués de la Ensenada, que habría de realizarlo, cesó en el cargo en julio de 1754 y quedaron paralizadas las gestiones. Habían de transcurrir algo más de dieciocho años para desempolvar la cuestión, y fue el sucesor de Don Zenón de Somodevilla en la Secretaría del Despacho de Marina, Don Julián de Arriaga y Rivera, el que la realizase, ya en tiempos de Carlos III, reinante desde 1759.

En 1769 se produce finalmente el traslado del Departamento Marítimo de Cádiz a la Isla de León. Hay que observar que, a pesar de su cambio de ubicación a la Isla de León, no cambia la denominación del Departamento, que siguió denominándose de Cádiz, hasta que por Decreto de 12 de septiembre de 1770 se delimitan las Zonas Marítimas, en virtud del cual la que sucede al Departamento Marítimo de Cádiz pasa a denominarse Zona Marítima del Estrecho.



Con ocasión del traslado del Departamento, más de dieciséis mil personas se trasladaron a la Isla de León, cuyo número de vecinos aumentó de forma considerable, encareciéndose extraordinariamente el alquiler de las casas, por lo que hubo que comenzar la construcción de otras nuevas y se dictó una cédula el 24 de noviembre de 1769, que determinó “*que el personal de la Marina tiene justificadísimo derecho a vivir las casas al mismo precio que rentaban antes*”.

Ya antes de esta época, muchos Oficiales de las Armadas con sede



en Cádiz, incluidos los médicos y cirujanos, residían en Puerto Real, donde la vida no era tan ostentosa y cara como en Cádiz. Tras la construcción del Arsenal de la Carraca seguirían residiendo allí, porque esta localidad tenía una mejor comunicación con la bahía, en particular con el Arsenal. De hecho, los barcos fondeados en la bahía y los atracados en La Carraca, destacaban botes y lanchas para barquear al personal desde y hacia sus hogares en Puerto Real. Evitaban así tener que acceder a la Isla de León cruzando un puente de bateas (los conocidos bombos), además de unos tres kilómetros de marismas, así como la población de San Carlos, trayecto que había de hacerse soportando habitualmente vientos de poniente o de levante.

Existen muchos hechos anecdóticos de aquella época que llegaron a consolidar expresiones presentes en el lenguaje actual, como el término “irse de jarana”, que tiene su origen en una venta que había en el actual Barrio de Jarana, a pie del Camino Real, entre La Isla y Puerto Real, donde se detenían los marinos residentes en esta última localidad, para celebrar el regreso de una larga navegación con generosos caldos de Chiclana o Jerez y escuchando el cante jondo de “Pepa la de Puerto Real”.

Dando un salto de más de dos siglos, en la actualidad, el Arsenal de la Carraca, bajo el mando de un Vicealmirante del Cuerpo General de la Armada, continúa proporcionando apoyo logístico integral a



las unidades de la Armada desplegadas en la Bahía de Cádiz, proveyéndolas de repuestos y víveres y gestionando las reparaciones y las operaciones de mantenimiento que requieren los sofisticados sistemas navales actuales, además de administrar el recurso económico, incluyendo las retribuciones del personal, a través de su Intendente. No obstante, desde hace bastantes años, las actividades de construcción ya no están a cargo directo de la Armada y son desarrolladas principalmente por la Empresa Navantia, perteneciente a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales.

Bajo dependencia directa de este Vicealmirante, se encuentra el Contralmirante Jefe de la Base Naval de Rota, que desarrolla estas funciones, de forma localizada, en esta Base Naval esencial para el apoyo logístico de las unidades de la Flota desplegadas allí. La Base



Naval se encuentra situada entre el municipio de Rota, de donde toma su nombre, y el del Puerto de Santa María. Dispone de un puerto con tres muelles de atraque de 800, 350 y 489 metros, que actualmente están en proceso de mejora en el marco del programa de infraestructura de la OTAN, y de un aeródromo con una pista principal de 4.000 metros de largo por 66 de ancho.

Volviendo de nuevo al siglo XVIII, una de las más importantes aportaciones de José Patiño a la recién unificada y reformada Marina, fue la creación de la Compañía de Guardias Marinas, en la que los futuros Oficiales comenzaron a recibir una sólida formación compaginando el método de los ingleses, consistente en formarse desde niños con métodos eminentemente prácticos, y el más teórico de los franceses. Patiño pensó que los jóvenes aspirantes a Oficial, procedentes en su mayoría de la nobleza, debían formarse conjugando las enseñanzas teóricas y la práctica en la mar. La Compañía se estableció en Cádiz, en el entonces aristocrático barrio del Pópulo, y se trasladó a la Isla en 1769, a la vez que el Departamento. Cuentan las crónicas que las monjas del Colegio de la Compañía de María, establecido en la Isla de León desde 1760, habían puesto algunas dificultades a la instalación de la Compañía de Guardias Marinas en las Casas del Sacramento, por la proximidad de jóvenes de distinto sexo, cuestión que, al parecer, quedó zanjada con algunos ladrillos que elevaron la tapia del jardín del convento, corriendo los gastos a cargo del presupuesto de la Marina.

Muchos fueron los avatares que afectaron posteriormente a la formación de Oficiales: Colegio Naval en San Fernando desde 1845 hasta la revolución de 1868, Escuela Naval flotante en 1869, a



bordo de la fragata “Asturias”, de pontón en Ferrol, y vuelta a San Fernando el 10 de enero de 1913 como Escuela Naval Militar, localidad donde seguía en 1943 cuando se produce su traslado a su actual ubicación, en Marín (Pontevedra). Precisamente en la última localización de la Escuela Naval en San Fernando se alza hoy día la Escuela de Suboficiales de la Armada, donde se forman los actuales marinos de esta categoría, tan fundamental para que la Armada pueda alcanzar con éxito sus objetivos.

Anejo a esta Escuela se encuentra el Panteón de Marinos Ilustres, que inicialmente iba a ser la iglesia del conjunto de edificios a construir en la población de San Carlos. Su primera piedra se puso el 2 de julio de 1786, aunque su construcción se vio interrumpida en numerosas ocasiones. Con motivo de la apertura del Colegio Naval en 1845 se reactivan las obras para que sirviera de capilla del citado colegio, y por R.O. de 10 de octubre de 1850 se dispone que la iglesia *“fuese lugar decoroso de perpetuo y religioso descanso de los ilustres marinos que sirvieron denodada y fielmente a la Patria”*. Finalmente fue inaugurado el 2 de mayo de 1870, si bien sus obras se prolongaron hasta bien entrado el siglo XX. En él descansan en la actualidad los restos de un gran número de destacados marinos de los últimos tres siglos, como Jorge Juan, Navarro, Gravina, Córdova, Álava, Valdés, Rodríguez Arias, Ciscar, Liniers o Gutiérrez de la Concha.

Siguiendo en el siglo XVIII, el 13 de septiembre de 1751, Jorge Juan, destacado marino y científico, fue nombrado Capitán de la Compañía de Guardias Marinas. Figuraban como Teniente y Alférez nada menos que Don Antonio de Ulloa y Don José de Mazarredo, mientras que Vicente Tofiño y Luís Godín formaban parte del cuadro de profesores. En 1753, Jorge Juan funda un Observatorio, dependiente de la Compañía de Guardias Marinas, cuyo fin principal era servir para prácticas de los alumnos, y cuyos primeros instrumentos





fueron adquiridos por Jorge Juan en Londres. El Observatorio se emplazó en el Torreón del Castillo de la Villa, al final de la calle de Misericordia de Cádiz, donde se ubicaba la Academia de Guardias Marinas.

Cuando la Compañía de Guardias Marinas se traslada a la Isla en 1769, Jorge Juan dirige un escrito al Ministerio de Marina en el que expone los inconvenientes de mover los instrumentos del Observatorio de su colocación original. Años más tarde, el 13 de agosto de 1791, don José de Mazarredo remitió a Don Antonio Valdés, a la sazón Secretario del Despacho de Marina, dos proyectos de obra a realizar, uno del Jefe de Escuadra Don Vicente Tofiño y otro del Intendente del Ejército Don Gaspar de Molina, Marqués de Ureña, encargado de los edificios de la población de San Carlos. El 10 de octubre siguiente contestó Valdés a Mazarredo que *“ambos parecieron bien a S.M., pero ha dado preferencia al del Marqués de Ureña”*. La primera piedra se colocaría el 3 de octubre de 1793 y en 1798 quedó instalado en su actual ubicación, en la Real Isla de León, hoy San Fernando, donde continúa siendo en la actualidad un centro de investigación científica de la Armada, cuya misión fundamental es asesorar al Estado Mayor en materia científica, relacionada fundamentalmente con la Astronomía y la Geofísica, además de proporcionar a escala nacional dos servicios que la Armada ofrece a la sociedad española: la elaboración anual del Almanaque Náutico, para uso de los navegantes, y el mantenimiento del Patrón Nacional de Tiempo y Frecuencia.

A lo largo de sus más de 250 años de historia, ha permanecido abierto ininterrumpidamente, trabajando en el campo científico de manera constante. El Observatorio guarda una amplia tradición en



materia de enseñanza en la Armada, con su Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas, que es una de las escuelas más antiguas de la Armada, en la que se han formado y se siguen formando muchas generaciones de insignes marinos españoles como Vicente Tofiño, Alejandro Malaspina, Cosme Damián Churruca, Alcalá Galiano, Isaac Peral o Cecilio Pujazón. Así mismo, ha sido pionero en la introducción de diversas ciencias en España, como la Astronomía, el Geomagnetismo, la Sismología, la Meteorología, la Hidrografía, el Seguimiento de Satélites Artificiales o la elaboración de la hora. Actualmente continúa desarrollando su labor científica encuadrada en las secciones de Efemérides, Astronomía, Geofísica, Hora y en la gestión del Patrimonio Histórico que atesora, con el máximo rigor científico y abierto totalmente a la sociedad, como ponen de manifiesto sus colaboraciones científicas y académicas con más de 140 instituciones nacionales y extranjeras, contándose entre ellas universidades, observatorios y centros de investigación.

Pero la joya del Observatorio es su biblioteca, especializada en Matemáticas, Física y Astronomía, materias en las que posiblemente sea la mejor de España. Posee más de 30.000 volúmenes, entre ellos 4 incunables (anteriores a 1500), 32 post-incunables (anteriores a 1550) y 1.308 libros del fondo antiguo (anteriores al siglo XVIII). El archivo histórico contiene documentación científica y administrativa del centro desde 1768. La colección de instrumentos antiguos contiene más de 400 aparatos: sensores de todo tipo, teles-

copios, relojes, sismógrafos, magnetómetros etc., que con el paso del tiempo fueron quedando anticuados en sus capacidades científicas, en excelente estado de conservación, que conforman posiblemente la mejor colección de instrumentos de este tipo existente en España.

Haciendo una breve incursión en los aspectos religiosos, que tanto unen también a la Armada con la Bahía de Cádiz, es sobradamente conocida la tradición iniciada allá por 1637, consistente en la salida de la Galeona del convento de Santo Domingo de Cádiz, y de su embarque en la nave capitana de las diferentes expediciones a América, expresándose así la solemnidad con que se acogían a la protección de la Virgen del Rosario, tradición que se recupera cada año con ocasión de la salida de Cádiz del Buque Escuela Juan Sebastián de Elcano. Sin embargo, en abril del año 1680 se produce un hecho que tendrá una gran relevancia posterior, como fue la llegada a la Isla de León de cinco hermanos carmelitas para establecer una comunidad de esta orden. La fundación de este convento tuvo como consecuencia la difusión de la devoción por La Virgen del Carmen, que tomó carácter casi oficial tras el establecimiento en la Isla de León del Departamento Marítimo de Cádiz en 1769, hasta el punto de concentrarse en ella las varias devociones de la gente de mar de aquella época, entre las que hasta ese momento había prevalecido la de la Virgen del Rosario. Si bien, no es hasta el 19 de abril de 1901 que se firma el Decreto que hace oficial el patronato de La Virgen del Carmen sobre la Marina.

Otro aspecto de la actividad naval con profundas raíces en la bahía de Cádiz es el relativo a la asistencia sanitaria. Precisamente en esta localidad del Puerto de Santa María, nació ya en 1514 un Hospital Real de Galeras, en una casa perteneciente a la Cofradía de la Piedad y la Caridad, junto a la ermita de Santa Lucía. Por otra parte, en 1668, siendo Capitán General del Mar Océano Don Pedro Nuño Colón de Portugal y Castro, Duque de Veragua, quedó instalado en Cádiz el Hospital Real para el servicio de la Armada, en cuyo recinto se formó en 1748, ya en la época borbónica, el Colegio de Cirugía, primero en su clase en toda España, que no dejó de funcionar como tal hasta el 20 de diciembre de 1983.. El Colegio de

Cirugía se convierte en un vivero de cirujanos que provee a los navíos del Rey de un elemento esencial, en una época en la que las heridas que se producían en combate requerían normalmente intervenciones quirúrgicas urgentes. Gracias a la gran aportación de estos profesionales se dignifica esta especialidad médica: *“por el pueblo se tenía a finales del siglo XVII y principios del XVIII, desconsideración hacia los médicos y aún más hacia los cirujanos a los que no se les concedía autoridad ni se les tenía respeto”*.

Tras la fundación del nuevo Arsenal, la Marina se da cuenta de las dificultades de hospitalización en el Real Hospital de Cádiz del personal de la Carraca que caía enfermo. Ya en el informe del Marqués de la Victoria, sobre el traslado del Departamento de Cádiz, se comentaba la necesidad de construir un hospital, casa y alojamiento con salas de estudio para los cirujanos, lo que más tarde se materializaría en el Hospital de San Carlos, que ha sobrevivido hasta nuestros días. El Hospital de San Carlos fue demolido en 1981, construyéndose al lado el actual Hospital de la Defensa.

El Instituto Hidrográfico de la Marina es también un centro emblemático de la Armada en la Bahía Cádiz, cuya actividad se remonta a la Casa de Contratación, fundada en las Atarazanas de Sevilla en 1503 por los Reyes Católicos, que dirigió durante mucho tiempo el



descubrimiento, colonización y comercio del Nuevo Mundo. Allí se confeccionaban las primeras cartas completas de la tierra. Tras largos años de actividad, la casa de Contratación había ido languideciendo lentamente a lo largo del siglo XVIII, hasta su extinción a finales del mismo siglo.

Con la desaparición de la Casa de Contratación se produce un vacío en la tutela y la coordinación de la actividad cartográfica. En 1797, para paliar esta situación se fundará la Dirección de Hidrografía la cual desarrolló su labor durante el siglo XIX. En 1927, se crea en el Observatorio de Marina de San Fernando, la Sección IV denominada “Servicio Hidrográfico de la Armada”.

Finalmente, por O.M. de 30 de diciembre de 1943, se crea el Instituto Hidrográfico de la Marina, con sede en Cádiz, donde continúa en la actualidad. Los cometidos actuales del Instituto Hidrográfico son muy variados y de una gran importancia. Se encarga de velar por la seguridad de la navegación, obtener y difundir información sobre la mar y el litoral, contribuir al progreso de la ciencias náuticas y a la formación y conservación de la cartografía náutica básica, los levantamientos hidrográficos, los trabajos oceanográficos y el estudio del relieve submarino en zonas marítimas nacionales, la elaboración de cartas y publicaciones náuticas y la redacción de documentos de ayuda a la navegación, así como la actualización de cartas y publicaciones náuticas mediante avisos a los navegantes.

Otro aspecto que, desde mi punto de vista, tiene particular importancia, en lo que respecta a la presencia de la Armada en la Bahía de Cádiz, es el de la difusión de la historia y la cultura naval a través de la actividad museística. En San Fernando se ubica en la actualidad un Museo Naval, filial del Museo Naval de Madrid, del que depende orgánicamente, integrado en el Órgano de Historia y Cultura Naval y con dependencia funcional de la Dirección General de Relaciones Institucionales del Ministerio de Defensa.

La concepción de un Museo Naval en San Fernando data de finales del siglo XVIII, cuando el Rey Carlos III decide trasladar el

Departamento Marítimo de Cádiz a la Isla de León, hoy San Fernando; sin embargo, los acontecimientos históricos políticos que sacudieron España durante los primeros años del siglo XIX, impidieron llevar a cabo el proyecto.

En 1843, bajo el reinado de Isabel II, se abre el Museo Naval con sede en Madrid, pero tuvo que transcurrir más de un siglo para que se diese un nuevo impulso a la idea de un Museo Naval en San Fernando. El 27 de marzo de 1992 se inaugura finalmente el Museo Naval de San Fernando, en la actual Escuela de Suboficiales, dentro del recinto de la antigua población de San Carlos, donde se exhiben fondos de gran interés, relativos a la historia de la Armada y a la cultura naval en el entorno de la Bahía de Cádiz.

En la actualidad el Museo Naval de San Fernando se encuentra inmerso en un proceso de cambio de ubicación, desde su actual sede, en la Escuela de Suboficiales de la Población Militar de San Carlos, al edificio que ocupó el antiguo Estado Mayor del Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, colindante con el Edificio Palacio de la Capitanía General, en el centro de San Fernando. El nuevo museo se acercará más al público en general, dada la mayor facilidad para ser visitado, al estar en el centro de la población, y al horario de apertura que será muy superior al actual, al no tener las servidumbres de un recinto militar.

A estas alturas se estarán ustedes preguntando que cuando voy a hablarles del que probablemente sea el aspecto más llamativo de la actual presencia de la Armada en la Bahía; es decir: el conjunto de modernas unidades de combate basadas en las instalaciones navales que he ido describiendo a lo largo de esta charla. Pues bien, he decir al respecto que, aunque estas unidades se encuentran diseminadas por toda la geografía española, es en la Bahía de Cádiz donde, como ocurría antaño, se siguen haciendo notar de forma más destacada.

Citaré en primer lugar las unidades de la Fuerza de Infantería de Marina, que se encuadran en el Tercio de Armada y en el Tercio Sur, ambos en acuartelamientos de San Fernando. La Infantería de Marina tiene su origen en las Compañías Viejas del Mar de Nápoles



creadas en 1530 por Carlos I, asignadas de forma permanente a las Escuadras de Galeras del Mediterráneo. Sin embargo, es Felipe II el que, organizando a la Infantería de Armada en Tercios, adopta el concepto actual de “Fuerza de Desembarco”. A lo largo de más de cuatro siglos, la Infantería de Marina ha pasado por muchas vicisitudes y ha conocido distintas denominaciones: Infantería de Armada, Cuerpo de Batallones de Marina, Real Cuerpo de Infantería de Marina y Cuerpo de Infantería de Marina. En concreto, el Tercio de Armada es el heredero y continuador del Tercio de la Armada del Mar Océano, creado en 1566 por disposición de Felipe II y que participó en 1571 en la Batalla de Lepanto, siendo sus hombres los primeros en abordar la galera del Almirante enemigo.

El Tercio de Armada constituye en la actualidad el núcleo fundamental de la Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina, que al mando de un General de Brigada, tiene por cometido principal la realización de operaciones militares en la costa, iniciadas desde la mar, normalmente integrada en la Flota o en otras organizaciones operativas que puedan constituirse. El acuartelamiento del Tercio de Armada está ubicado actualmente en la población militar de San Carlos, en la ciudad de San Fernando, donde ha tenido su base desde el momento de su creación en 1969, con instalaciones centradas en el emblemático “Cuartel de Batallones”, proyecto concebido en 1785 como el mayor de los edificios reales de nueva construc-



ción, tras el traslado del Departamento de Cádiz a la Isla de León, siendo rey de España Carlos III.

En segundo lugar, citaré a las unidades de la Flota, basadas en su mayoría en la Base Naval de Rota, donde, desde el año 1988, se ubica también el Cuartel General del Almirante de la Flota, que como ya he dicho al principio es mi lugar de trabajo:

El Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad, cuyo Comandante es un Vicealmirante que ejerce el Mando a bordo del Buque de Asalto Anfibio “Castilla”, auxiliado por un Estado Mayor multinacional en el que están representados la mayoría de los países aliados. Este Vicealmirante es el encargado de ejercer el Mando del Componente Marítimo de la Fuerza de Respuesta de la OTAN, cuando se le asigna a España esa responsabilidad, a la vez que actúa también como el Segundo Comandante de la Flota.

El Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, cuyo Comandante es un Contralmirante, que cuenta con el Portaaviones “Príncipe de Asturias” y los 4 Buques de Asalto Anfibio: “Galicia”, “Castilla”, “Pizarro” y “Hernán Cortes”, además del Grupo Naval de Playa, con 14 lanchas de desembarco, estas últimas basadas en la Estación Naval de Puntales de Cádiz.

La 41 Escuadrilla de Escoltas, cuyo Comandante es un Capitán de Navío, que cuenta con 6 Fragatas clase “Santa María”, y la Flotilla de Aeronaves, cuyo Comandante es otro Capitán de Navío, con 61 aeronaves, entre las que se cuentan 17 aviones Harrier y unidades



de helicópteros de diverso tipo.

Finalmente, el Petrolero de Flota “Marqués de la Ensenada”, que se encarga de contribuir al sostenimiento de las operaciones, mediante el aprovisionamiento de combustible a los demás barcos en la mar, así como un elevado número de centros e instalaciones de apoyo en tierra

Por último, citaré a las unidades del Mando de Acción Marítima de Cádiz, cuyo Jefe es un Contralmirante que ejerce el Mando desde la Estación Naval de Puntales en Cádiz, bajo dependencia directa del Almirante de Acción Marítima, con sede en Cartagena.

Este Contralmirante tiene responsabilidades en toda la costa Sur de España, desde el límite más meridional de la frontera con Portugal, hasta la frontera mediterránea con Francia, pasando por el estrecho de Gibraltar, lo que incluye numerosas Comandancias Navales, una Unidad de Buceo y una gran variedad de patrulleros y barcos de diferente tipo, dedicados fundamentalmente a las tareas de vigilancia de los espacios marítimos de soberanía nacional. Todas estas unidades están basadas principalmente en la Estación Naval de Puntales y en el Arsenal de la Carraca.



Merece una especial mención el Buque Escuela Juan Sebastián de Elcano, cuya base logística también es La Carraca, y que cada año inicia desde Cádiz su crucero de instrucción con Guardiamarinas de la Escuela Naval Militar de Marín, que le lleva a recorrer las más variadas rutas a lo largo y ancho del globo terráqueo, lo que le permite actuar además como singular embajada flotante en todos los lugares donde recala, contribuyendo así en nombre de la Armada a la dimensión exterior de la política de España.

Llegados a este punto, y una vez descritos y situados en su contexto histórico los elementos principales en los que se materializa la presencia de la Armada en la Bahía, para afianzar todavía más la tesis mantenida a lo largo de la charla, es decir lo beneficiosa que es esta presencia, creo que resulta particularmente útil analizar su dimensión económica.

En efecto, sólo en nóminas de personal se puede estimar en unos 300 millones de euros al año la inyección económica que recibe la Bahía, a lo que hay que añadir las partidas presupuestarias asignadas a la construcción de nuevas unidades y a la reparación y mantenimiento de las ya existentes, que son muy abultadas y generan gran cantidad de trabajo para los astilleros de la Bahía y las empresas relacionadas.



En concreto: la construcción ya finalizada de 12 nuevas lanchas de desembarco para el Grupo de Proyección de la Flota, con un coste aproximado de 37 millones de euros; así como del nuevo Buque de Aprovisionamiento en Combate “Cantabria”, cuyo coste se eleva a 213 millones de euros; y de cuatro Buques de Acción Marítima, con un presupuesto de 352 millones de euros; las obras previstas de modernización de las 6 fragatas de la 41 Escuadrilla de escoltas y del “Príncipe de Asturias”, con un coste hasta el momento de 160 millones de euros, correspondientes a las fragatas “Victoria” y “Numancia”, ya finalizadas; por otra parte, en 2007 se han empleado para el sostenimiento de las unidades de la Armada con base en la Bahía otros 42 millones de euros; así mismo, la existencia de la Base Naval de Rota supone una inyección económica adicional de otros 350 millones de euros.

Para finalizar, me gustaría destacar un último factor que, a mi juicio, resulta determinante para la vinculación de la Armada y la Bahía de Cádiz: los casi 10.000 marinos en servicio activo de todas las categorías, a los que hay que añadir otros 2000 en situación de reserva o retiro, que trabajamos, vivimos, educamos a nuestros hijos

y disfrutamos de las inigualables condiciones de vida de la Bahía, distribuidos entre sus diferentes localidades, principalmente San Fernando, Puerto de Santa María y Rota, cifra que puede llegar a 25.000 personas directamente relacionadas con la Armada, si al número de uniformados sumamos los de su círculo próximo familiar.

En resumen, creo que de todo lo dicho podemos concluir, sin temor a equivocarnos, que la ya larga convivencia entre la Armada y la Bahía de Cádiz, sigue siendo muy fructífera, de suerte que la Bahía ha llegado a ser parte integral de la propia Armada, lo que se manifiesta cada día en el lenguaje, las costumbres y aficiones de un altísimo porcentaje de marinos, al mismo tiempo que las actividades y el estilo de la Armada, así como los valores y principios que la Institución ha ido atesorando a lo largo de los siglos, hasta configurar una cultura propia, se hacen también patentes en la vida cotidiana de los pueblos de la Bahía y en el comportamiento de los innumerables hijos de esta bendita tierra que han vestido, visten y seguirán vistiendo con inmenso orgullo el glorioso uniforme de la Armada española.

*Cuartel General de la Flota, Base Naval de Rota,
5 de mayo de 2008.*

*Antonio Hernández Palacios.
Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Flota.*