

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1985
TOMO 209
JULIO



Contralmirante Jesús Salgado Alba
CARTA DEL DIRECTOR 3

COLABORACION ESPECIAL

Almirante Miguel Romero Moreno
EL ÚLTIMO TRIENIO 5

TEMAS GENERALES

Contralmirante Carlos Martínez-Valverde
VIBRACIONES 21

Capitán de Navío Juan Manuel de Blas y Osorio
EL DERECHO, LA CONSTITUCION Y LAS
FUERZAS ARMADAS 29

Alberto Delgado
ESPAÑA Y SU MARINA MERCANTE 43

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Navío Gerardo Fraile Carlos-Roca
¿AGALLAS SINTETICAS? 47

**Teniente Coronel de Infantería de Marina Gon-
zalo Parente Rodríguez**
OPERACIONES LOGISTICAS DE REABAS-
TECIMIENTO 55

COMENTARIO INTERNACIONAL

EPISTOLARIO

LEXICOGRAFIA

Coronel Auditor Amancio Landín Carrasco
LENGUA MARINERA «A LA ESCARLATA» 73

**CONCURSO «LA FOTOGRAFIA SUPER-
INTELIGENTE»** 77

HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de Navío José Díaz del Río Recacho
APAREJA A VIRAR POR AVANTE 81

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

EL RAID AEREO AMERICA-ESPAÑA 1992 101

J. B.
CONFERENCIA 103

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:
«Regreso a la Patria».

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
Librería Moya. Carréras, 29.
Librería *Oxford*. Paseo de La Habana, 54.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BILBAO.—Librería Arrilucea. Plaza Moyúa, 1.
- BURGOS.—Librería del Espolón. Espolón, 30.
- CADIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Kiosco de Prensa. Plaza de San Francisco, s/n.
Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librera. Fernando Villaamil, 2-4.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- LA CORUÑA.—Sociedad Dipresa. Vales Villamarín, 27, bajo.
- PALMA DE MALLORCA.—Librería *Fondevila*. Arabi, 14.
Librería *Ereso*. Palaires, 1.
Librería *Tous*. Unió, 2.
- VALENCIA.—Librería Avda. José Antonio, 20.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería Sixto. Plaza Wynler, 8.

PRECIO POR EJEMPLAR

	Ptas.
<i>Venta a particulares:</i>	
Nacional	150
Extranjero	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28014 MADRID

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

De entrada, SI; rotundamente SI. Por favor, que nadie se alarme. ¡Calma! Me refiero, naturalmente, al Mercado Común Europeo, no a... lo otro.

La adhesión, la integración y la entrada de España, del brazo de Portugal, en el Mercado Común Europeo ha sido apoyada, e incluso celebrada con entusiasmo, por la inmensa mayoría de nuestras fuerzas políticas, sociales y económicas. Ha habido, sin lugar a dudas, una casi absoluta unanimidad en España favorable a nuestra entrada en el MCE, por eso podemos decir, como hemos dicho, que en el MCE ¡de entrada, sí!

Estamos ya, con el beneplácito popular, salvo pequeñas y honradas excepciones, dentro de la Europa económica, la Europa verde de la agricultura, la Europa gris de la industria, la Europa blanca de la leche, de la buena leche, claro; la Europa «red and white» del vino..., y la Europa azul, del mar. Y aquí queríamos llegar, a la Europa azul del mar que va a recibir a la España azul marítima.

La España del mar, en su aspecto económico, técnico, industrial, comercial, y también geopolítico y geoestratégico, está integrada por cinco grandes sectores: La Marina Mercante, la de Pesca, la Marina deportiva, la Marina de Guerra, que proporciona la paz y la seguridad a las demás, y la construcción naval, soporte industrial y técnico de todas ellas.

Aparte de estos cinco grandes sectores funcionales, otros ámbitos de la actividad marítima como es la ecología marina, el derecho del mar, la investigación científica naval, etc., forman parte, también, de la España azul del mar que va a integrarse en la Europa azul. Es necesario que esa integración se efectúe adecuadamente, eficazmente y sobre todo coordinadamente. Y aquí aparece la gran cuestión, el gran problema: la coordinación del proceso integrador.

La respuesta a este gran problema podría estar en un nuevo concepto, aún no bien definido ni estructurado, que responde al nuevo nombre de «Política oceánica», y que arranca de la idea omnicomprensiva de la racional explotación de los océanos en su sentido más amplio.

Para conseguir esa imprescindible racionalización en la explotación de los mares, lo primero y principal es coordinar los muy diversos esfuerzos que el mar exige: esfuerzos industriales de extracción, esfuerzos comerciales de transporte, esfuerzos técnicos de transformación, esfuerzos militares de defensa, esfuerzos científicos de investigación y esfuerzos jurídicos de distribución.

Por todo ello, ya no vale pensar en una política de transportes marítimos independiente de otra de explotación de recursos marinos, y a su vez desligada de otra política naval de defensa independiente de una política de construcciones alejada de la ecología. Hoy hay que pensar en una política que abarque todo para coordinarlo todo y para racionalizarlo todo. De aquí surge precisamente el moderno y, en cierto modo, revolucionario concepto de la necesidad de adoptar frente a todos los problemas del mar una política global, es decir, una política oceánica.

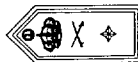
El concepto de política oceánica, aún, repito, no bien definido ni mucho menos estructurado, es, a mi juicio, el fundamento filosófico indispensable para enfrentarse con garantías de éxito a ese noble, arriesgado y difícil reto que el mar, considerado integralmente, presenta al hombre de hoy y al del futuro y ha de ser el que presida el gran proceso de nuestra integración marítima en la marítima Europa.

A ello tenemos que dedicar nuestro esfuerzo, todos nuestros esfuerzos, en el mejor servicio a los intereses marítimos de España que son muchos y que exigen mucho de nosotros, no cayendo en la humana tentación de malgastar ni una mínima parte de esos esfuerzos nuestros en prestar oídos, ni mucho menos atención, a las despreciables memeces con que de cuando en cuando tratan de incordiarnos como ha pretendido hacerlo ese pobre hombre, rabiosete y celosillo, al parecer, por los lógicos rechazos a sus torpes solicitudes por parte de un soldadito español. Que Dios le perdone y que no nos haga perder nuestro tiempo, que debemos dedicar a defender a los españoles, él incluido, que es nuestra obligación y nuestro quehacer.

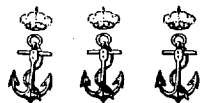
Un quehacer noble, y a veces ingrato, y casi siempre desconocido del hombre de mar y de milicia que hoy queda reflejado con limpia y sugestiva sencillez en el artículo que abre este número, en el que su autor, el almirante Romero Moreno, nos relata sus experiencias de oficial de la Marina española a golpe de trienios; experiencias que en cierto modo, no sólo son tuyas, sino de todos nosotros. En su lectura, agradable y amena lectura, te verás, sin duda, lector amigo, de algún modo reflejado.

Y nada más por hoy. Un fuerte y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA.



COLABORACION



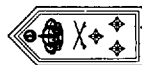
ESPECIAL



EL ULTIMO TRIENIO

(Y algunos recuerdos resecos de trienios anteriores)

◦ Miguel ROMERO MORENO



Introducción.



L DIARIO OFICIAL DE MARINA número 228, del día 2 de octubre de 1984, publicó una de las acostumbradas y puntuales relaciones de trienios en la que se me concedían dieciséis, acompañado de cinco vicealmirantes, un contralmirante y dos capitanes de navío compañeros de promoción; de aquellos 28 aspirantes que en el verano de 1935 ingresamos en la Escuela Naval Militar de San Fernando con la ilusión de consagrar toda la vida que teníamos por la proa, al servicio de España en su Marina de Guerra.

Así decía —Marina de Guerra Española— la inscripción dorada grabada en nuestra primera cartera militar que nos dieron en seguida y que llevaba pegada y sellada la correspondiente fotografía de uniforme, obtenida con la marinera blanca del padre de uno de mis compañeros y con unas palas de aspirante de 1.º sacadas no sé de dónde; cartera militar que conservo como uno de mis mejores recuerdos. ¡Ya éramos marinos de guerra españoles! Qué lejos estábamos de saber que dentro de muy poco tiempo lo íbamos a ser de verdad, a bordo de los cruceros *Canarias*, *Baleares* y *Cervera* y del acorazado *España*, durante nuestra guerra civil y que, aunque civil o incivil, era una guerra en la que se hundían barcos y había constantes amenazas y ataques de superficie, aéreos y submarinos, que obligaban a estar siempre listos para el combate durante interminables días y noches, todo lo cual

quedó impreso para siempre en la cera virgen de nuestra juventud, de unos aspirantes habilitados de guardiamarinas.

Así pues, en el verano de este año de 1985 se cumplirán cincuenta años de vida militar, las bodas de oro con la Armada. Buena ocasión para su reunión de los que queden de aquella promoción y de sus compañeros fraternos de la de Intendencia de la Armada, que ingresó en la Escuela Naval al mismo tiempo. Buena ocasión para recordar nuestra entrada y salida de la Escuela Naval, nuestra jura de la bandera, para recordar a todos los queridos compañeros que ya no están en este mundo y para charlar de tantas cosas pasadas, presentes y futuras como se tratan en estas ocasiones y que tienen como factor común España y su Marina.

Primer quinquenio.—Junio de 1944.

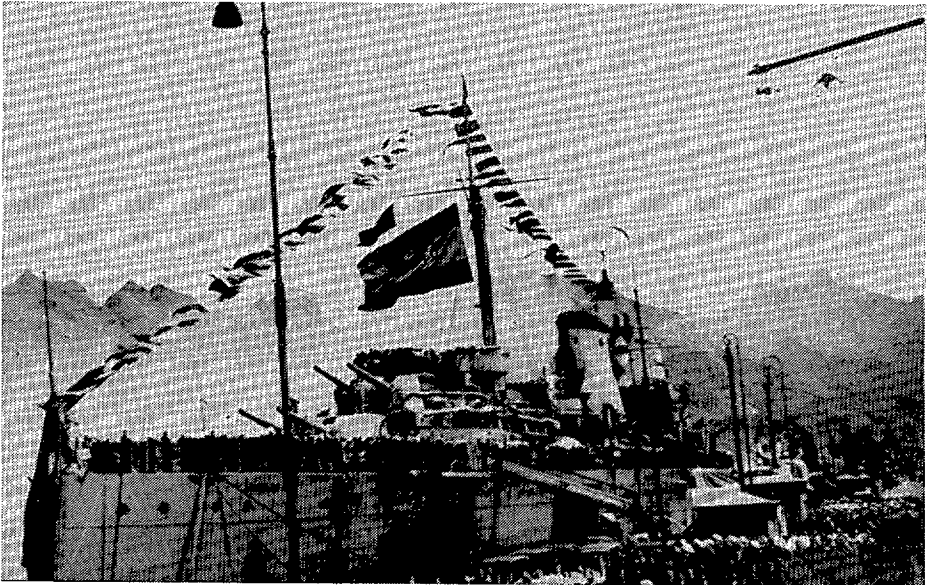
El primer trienio no fue trienio sino quinquenio y salió un poco retrasado en junio de 1944, con fecha de abono de 1 de enero de dicho año, firmado por el Ministro de Marina. Los quinquenios parece que nacieron en el año 1918 como una gratificación de efectividad de 500 pesetas anuales para endulzar algo cada uno de los períodos de cinco años que cumplían los jefes y tenientes de navío o asimilados en sus empleos respectivos. Primero salió para el Ejército de Tierra y luego para Marina. Eran una especie del grado en el empleo actual pero de verdad. Cumplido el décimo año de efectividad en el empleo se endulzaba más el largo período de permanencia en el mismo con 100 pesetas por cada anualidad.

En el año 1941 se establecen ya quinquenios acumulables de 500 pesetas anuales, a partir de la promoción a oficial u oficial alumno para los procedentes de las Academias Militares y del ascenso a sargento para los procedentes de suboficiales. Su importe seguía fijado en 500 pesetas anuales; hoy puede parecer ridículo, pero entonces se podían hacer bastantes cosas con esa cantidad. Habíamos ascendido hacía poco tiempo a tenientes de navío. No se había cumplido la advertencia de un jefe de la Armada, que el día de salida de las notas finales de ingreso decía: «no es a éstos —a los ingresados— a quienes hay que felicitar, sino a los que no han ingresado, porque los primeros se van a pasar catorce años de alféreces de navío». ¡Era bonito ascender y recibir el quinquenio todos juntos!

Habían pasado muchas cosas durante ese quinquenio; por lo pronto se había declarado la segunda guerra mundial cuando nuestra promoción navegaba por aguas canarias en el viaje de instrucción de alféreces de fragata a bordo del crucero auxiliar *Mar Cantábrico*, aquella famosa presa realizada por el crucero *Canarias*. Nuestro comandante había sido el director de tiro del *Canarias*, en aquel combate relámpago con el destructor *Ferrándiz* en el estrecho de Gibraltar y que tan decisiva influencia tuvo en el curso de la guerra. Cada vez que nuestra promoción recalaba en las islas Canarias en viaje

de prácticas se declaraba una guerra; primero había sido la nuestra, cuando tocamos en Santa Cruz de la Palma y en Santa Cruz de Tenerife con el velero *Galatea* —tan famoso después de haber sido dado de baja y ahora en trance de resurrección— y luego la segunda guerra mundial con el *Mar Cantábrico*.

En 1940 una parte de la Escuadra, con el crucero *Canarias* como buque insignia del vicealmirante comandante general de la misma, había hecho su primera visita a las islas que le habían dado nombre y recibió la bandera de combate que con tanta gloria se había ganado y en las que fue recibido triunfalmente. Su comandante lo manejaba como si fuera un bote; las multitudes que esperaban en los muelles se echaban hacia atrás, creyendo que se iba a



En 1940 el crucero *Canarias* hizo su primera visita a las islas que le habían dado nombre. (¡Qué magnífico buque-museo se perdió España!).

montar en los mismos, para dejarlo siempre clavado en su sitio dando las estachas con la mano. También salía del dique de Ferrol en días de viento, con sus máquinas y sin ayuda de remolcadores. ¡Era un gran maniobrista en una época de muchos buenos maniobristas!

También la flotilla de destructores desatraca con frecuencia en bloque en brillante maniobra. Se permanecía fondeado mucho tiempo, se comía a bordo y los sábados por la mañana había lectura de Leyes Penales y revista del barco por el comandante. En el *Canarias*, como lo permitía su cubierta, desfilaban después las brigadas ante el comandante situado en la toldilla.

Se cambiaba de destino sin dietas, con solo el pasaporte. Tenía la ventaja de que no había que justificar gastos de manutención y además había que transportar un baúl con sábanas y mantas, pues a bordo no estaban a cargo todavía. Pero se hacía con mucha ilusión.

Un oficial de aquella época se adelantó a futuros conceptos retributivos y se fijó un baremo: tantas pesetas por cada guardia de mar, o de puerto, tantas por una guardia de media marejada, vigilancia en tierra, ejercicio de tiro, guardia con el teniente de navío don Fulano que era tan «hueso», etc. Al cabo de diez o doce días se le había terminado el presupuesto y decía que a partir de entonces hacía el servicio—servir, siempre servir, Hoja de Servicios—gratis y lo hacía todo con más entusiasmo si cabe.

Otro alférez de navío se encontró de repente una mala noche de invierno de comandante del *Galatea*, que estaba fondeado en la ría ferrolana—era el más antiguo—, y en medio de rachas atemporadas terminó maniobrando para atracarlo en el muelle comercial.

Antes de la visita a las islas Canarias se había entrado en Lisboa. Allí, en unas informaciones luminosas de no recuerdo qué plaza, el día 9 de septiembre de 1940, leímos el desembarco alemán en Noruega.

Se asistía con una enorme avidez profesional y con gran escasez informativa al bombardeo de noticias navales cada vez más apasionantes: la hazaña de Prien al hundir al *Royal Oak* en Scapa Flow, a las venturas y desventuras del acorazado alemán *Graff Spee* en el Atlántico Sur, a la tremenda batalla del Atlántico, al ataque de los barcos ingleses a los franceses en Mazalquivir y Dakar, a la derrota italiana de Matapán, al fulminante tiro del *Bismarck* sobre el *Hood* y a la posterior caza de este último frente a Brest, en cuya ocasión salieron de Ferrol, en medio de un temporal deshecho para intentar salvar náufragos, el crucero *Canarias* y el destructor *Gravina* (éste último tuvo que regresar a causa del temporal); al ataque japonés sobre Pearl Harbour, hundimiento de los cruceros de batalla ingleses *Repulse* y *Prince of Wales*, a la cadena de desembarcos japoneses, batalla de Midway, etc., y a la sucesión de desembarcos aliados y americanos que culminaron con aquel desembarco aliado en Normandía en el mes que salió publicado nuestro primer quinquenio.

El minador *Vulcano* era buque-escuela de guardiamarinas en el que se realizaban cruceros semestrales con promociones grandes de más de ochenta alumnos, pues había que cubrir el vacío dejado en el escalafón por tantos asesinatos cometidos al principio de nuestra guerra, ¡esa escalofriante lista que figuraba hasta hace poco en las primeras páginas de nuestro Estado General de la Armada! A bordo navegaban dos futuros AJEMAS, uno como oficial, que luchaba desesperadamente para corregir aquel «embolado» del atacado automático o semiautomático de los cañones de 120 mm, marca F, y el otro como guardiamarina. También navegaban otros guardiamarinas que hoy ocupan puestos claves en nuestro almirantazgo. Con las

banderas nacionales pintadas en sus costados se navegaba continuamente entre las islas Canarias y los puertos peninsulares. Alguna vez fue avisado para que se desviara de su derrota por estar en las cercanías de un gran convoy.

En el año 1943 había tenido lugar el traslado de la Escuela Naval Militar desde San Fernando a Marín, lo que le iba a dar a esta pequeña villa marinera categoría nacional y hasta internacional.

Fue por entonces cuando vino procedente de Burdeos una flotilla de lanchas torpederas mandadas por tenientes de navío de mi promoción, mandos envidiables, quienes erguidos en los puentes en las salidas de puertos se les oía dar unas potentes órdenes a sus motores, que eran algo así como ¡avante dos veces extraordinaria!, que sabían a gloria.

Segundo quinquenio.—Junio 1948.

El segundo quinquenio fue prácticamente un cuatrienio, también salió retrasado y rectificado y al final fijó la fecha de abono y su antigüedad en el día 1 de junio de 1948 y suponían los dos quinquenios dos mil pesetas anuales. Habían sido elevados a mil pesetas cada uno, en los presupuestos del año 1947.

Se había terminado la segunda guerra mundial y habíamos entrado en la era atómica y también en la de nuestro aislamiento internacional. El *Elcano* hacía sus viajes de instrucción apoyado en los puertos metropolitanos y de las colonias portuguesas. En el año 1947, en un crucero que comenzó en enero, visitó, además, Santo Domingo —Ciudad Trujillo como se llamaba entonces— y Ciudad del Cabo. Al salir de Marín se perdieron tres hombres en un duro temporal del SW, y en el viaje de ida a Santo Domingo por poco se muere su habilitado, que fue salvado con ayuda de Dios y de los dos médicos del *Elcano*, en contacto radio con colegas de los Estados Unidos.

Era bonito descubrir América otra vez por Santo Domingo, tan llena de recuerdos y donde se tuvo que hacer frente a un intento serio de terminar con el viaje, por medio de una bien tramada deserción masiva de marineros, atraídos por cebos femeninos y otros señuelos y que pudo ser cortada con la ayuda de las autoridades locales y de un alférez de navío del *Elcano* que salió a tierra vestido de marinero para descubrir la trama.

En la dársena de Ferrol estaban otra vez los tres cruceros tipo *Príncipe Alfonso*, éste después de haber sido el *Libertad* era el *Galicia*. A bordo del *Cervantes* se había implantado aquella organización conocida como el «Corán»; que fue el intento más serio y afortunado de organización de buques que se había realizado hasta aquella fecha, lejos todavía de conocer las organizaciones de los barcos americanos.

Era época dura, pues se navegaba poco, había poco combustible y era necesario aprovecharlo bien y aguzar el ingenio para conservar los conoci-

mientos profesionales y poder transmitir encendida la antorcha a las promociones siguientes. Se hacían bastantes ejercicios de tiro real en aguas atlánticas de las costas gallegas y el crucero *Cervera* y el destructor *Sánchez-Barcaiztegui* lucían casi siempre con orgullo la Diana en sus montajes de popa. Había exámenes de idiomas que se celebraban en Madrid y en el Tribunal figuraban traductores del Ministerio de Asuntos Exteriores. Se presentaban pocos candidatos y los exámenes tenían fama de duros.

Cuarto y quinto trienios.—Enero y octubre de 1951.

Y a partir de entonces, en diciembre del año 1950, se acabaron los quinquenios y comenzaron los trienios. El año 1951 fue el del cambio, el del ajuste a trienios. El 23 de abril se firmaron cuatro trienios—4.000 pesetas anuales— con fecha de abono de 1 de enero del citado año y luego en 30 de septiembre se perfeccionaron cinco trienios—5.000 pesetas anuales— a partir del 1 de octubre del mismo año. Ya siempre hasta el presente, cada tres años en esta fecha, saldría puntualmente la concesión de un trienio más. Realmente esto de las concesiones de trienios siempre ha funcionado muy bien, tanto en la época de las fichas manuales como en la actual de procedimientos mecanizados.

En el otoño de 1948 tuvo lugar en Sevilla aquella famosa celebración del VII Centenario de la Marina de Castilla, con la asistencia de numerosas representaciones de Marinas americanas. Al desfile final asistió una fuerza de desembarco de la Escuadra, atracada en el puerto de Cádiz, que se trasladó en un tren que al regreso tardó toda una noche, una interminable noche, por culpa del carbón, o de la locomotora o de ambas cosas a la vez. Y además con uniforme de levita. Viajaban con nosotros los marinos argentinos del *Puyredón*, que estaba también atracado en el puerto de Cádiz.

Mandaba el destructor *Almirante Antequera* un capitán de fragata quien pensaba hasta en sus menores detalles el proyecto de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada que se llevaría a cabo posteriormente

En septiembre de 1949 tuvo lugar la primera visita de barcos norteamericanos a Ferrol después de la segunda guerra mundial, como avanzada de la firma del Acuerdo que tendría efecto años después. Se componía de los cruceros *Columbus* y *Juneau* y de los destructores *Bordelon* y *Stribling*. Atracaron en el muelle comercial. Desde Londres vino el almirante Connolly.

Hubo numerosas visitas técnicas de oficiales españoles y redacción de las inevitables memorias. La impresión que produjo la contemplación de los barcos de la U. S. Navy que habían hecho la guerra y de sus numerosos adelantos de todo tipo fue extraordinaria. Nuestra Escuadra los despidió fondeando a todos los cruceros en bahía y saliendo a bordo del buque-insignia americano su almirante hasta la boya del Segaoño.

Este mismo año, a continuación, una agrupación de la Escuadra visitó Lisboa llevando a S. E. el Jefe del Estado a bordo del crucero *Miguel de Cervantes*.

Olvidadas ya aquellas ilusiones de la construcción de acorazados y «todo lo que ello llevaba consigo» nuestras principales construcciones navales habían quedado reducidas a la serie de cañoneros tipo *Pizarro*, al cual se le había montado el año 1948 el primer radar de navegación, a las corbetas tipo *Atrevida*, a algún submarino y a la larga serie de torpederos tipo *Audaz*, algunos de los cuales se habían resistido por problemas técnicos a abandonar las gradas el día de su botadura, con la consiguiente desilusión de sus madrinas.

Sexto trienio.—1 de octubre de 1954.

El año 1953 había sido testigo de la instalación en el campo de deportes de la Escuela Naval Militar de un pequeño hangar y de la primera Escuadrilla de Helicópteros. Nació pues, mejor dicho, renació, nuestra aviación naval y nació pequeña como todo lo que aspira a llegar a ser grande.

Este año presenció también la firma del acuerdo con los Estados Unidos, que tanta importancia iba a tener para nuestra Marina en todos los órdenes: armas, barcos, cursos de instrucción, información, etc.

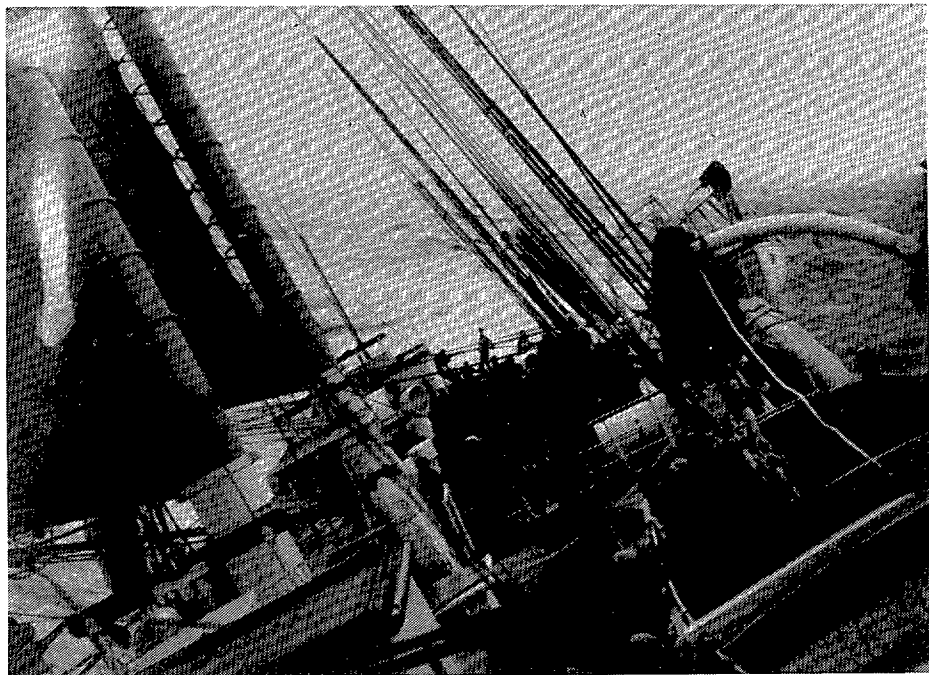
Como ya se barruntaban nuevas orientaciones en organización de barcos y otras mejoras deducidas de la segunda guerra mundial, el núcleo de dotación de la serie de torpedos tipo *Audaz* trataba de incorporar al primero de la serie la mayor cantidad posible de ellas. Pero no era fácil ni quizá hubiera sido conveniente. El ministro de Marina llamó al comandante de núcleo de dotación y comandante de quilla del *Audaz* para decirle poco más o menos lo siguiente: *Comandante, no insista más con las reformas del Audaz; en estos barcos no se puede hacer nada más, tienen que salir así, otra cosa será con los destructores tipo Oquendo. En España, la Marina no le interesa a casi nadie (¿constante histórica?) y lo que se consigue es por mi amistad con el Generalísimo.*

Séptimo trienio.—1 de octubre de 1957.

Este trienio tiene muchos recuerdos del *Elcano*, que entonces hacía largos viajes de nueve o diez meses de duración.

En septiembre del 54 salió, como siempre, desembarcando a los últimos obreros de la «Bazán» durante su navegación por los caños de La Carraca. Antes había dejado en tierra bastantes muelas de su dotación para evitar problemas odontológicos durante sus largas navegaciones, pues fiel a las viejas tradiciones veleras navegaba sin odontólogo. Este viaje iba a pasar a la pequeña historia del *Elcano* por dos importantes realizaciones marineras.

Una fue el «récord» de tiempo a vela, algo así como un noventa y tantos (muy alto) por ciento del tiempo total de navegación a vela pura. Para ello tuvo que hacer muchos equilibrios, derrotas muy veleras, cruzar el canal de la Florida en navegación nocturna «afeitado» por petroleros que no esperaban encontrarse un velero de ese porte atravesado en su derrota. Una vez fue avisado por un guardacostas americano previniéndole que se dirigía a tierra (ya se sabía); viradas continuas aprovechando los relevos de las guardias, lentas salidas de puerto a vela pura, etc.



Un "día cualquiera" del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*. (Si algún día dejase de navegar, España no debería perderse este buque-museo.)

El otro acontecimiento marineró fue el de haber sufrido el mayor temporal en la historia del *Elcano*, en la ya larga historia de este barco que tantos temporales había soportado. Cada año el *Elcano* coge por lo menos un buen temporal, el último parece que siempre es el mayor. Sin embargo, en este caso he oído algunas opiniones imparciales de comandantes posteriores, que habían estudiado profundamente esta historia de los malos tiempos del *Elcano* y coincidían en que éste había sido quizá el más importante.

Fue a la salida de Charleston, Carolina del Sur, a principios del mes de enero; recién descubierta Norteamérica para una gran parte de sus dotación

a través de este bonito Estado y cuando aún se estaba bajo los efectos de una dulce estancia navideña, el *Elcano* fue cazado por una depresión tan tremenda que agotó todos los recursos de la ciencia o arte de la maniobra, en estos casos, e hizo pensar a todos en la necesidad de que el barco fuese sometido a una gran carena si salía de aquel trance.

Y así fue, pues al año siguiente no hizo viaje de instrucción y entró en una gran reparación de la cual casi salió otro *Elcano*, y en el curso 56-57 hizo uno de sus más largos y bonitos viajes. Antes de llegar a Santa Cruz de Tenerife se cayó de la arboladura un guardiamarina, creo que el único que hasta aquella fecha se había caído y que gracias a Dios pudo salvar su vida.

En San Diego coincidió con el núcleo de las dotaciones de los dos primeros destructores que iban a ser transferidos a nuestra Marina, los *Lepanto* y *Ferrándiz* y allí también coincidió con la llegada de los minadores *Vulcano* y *Marte*, que habían transportado desde España a las dotaciones de los citados destructores que poco después emprenderían la larga derrota a España. En aquel viaje visitó muchos puertos de los Estados Unidos y fue punto de reunión de algunos de los ya numerosos oficiales y suboficiales que se encontraban en Estados Unidos realizando cursos de instrucción. Alguno que no había encajado muy bien en el «american way of life» pedía por favor una tortilla de patatas. Otros que sí lo habían encajado bien, circulaban por Nueva York en coches de sexta mano, como si lo hubieran hecho durante toda su vida.

En el año 1956 comenzaron en el Naval War College de Newport RI unos cursos de Mando Naval para oficiales extranjeros, uno por cada nación. España ha acudido puntualmente desde entonces casi todos los años y son bastantes los oficiales españoles que han obtenido su diploma.

Octavo trienio.—1 de octubre de 1960.

En octubre de 1960 está en pleno apogeo aquella época de ilusión colectiva de nuestra Marina, que coincidió con la llamada modernización de una parte de nuestra flota, de las Fuerzas «F», los radarés, sonares, erizos, cañones en pulgadas, torpedos antisubmarinos, lucha antisubmarina, batitermógrafo, teléfono submarino, CIC, el CIAF, la OVAF, los Centros de lucha contra incendios, desmagnetización, etc., ¡ah! y de las mesas calientes. Y de los dos años embarcados día a día llevados a rajatabla. Algún comandante decía: *A mí el CIC no me recomienda nada*. Pero aquellas primeras fragatas y corbetas modernizadas se someten con gran humildad a todos los tormentos de la OVAF. Es la apoteosis de la guerra antisubmarina. El *Lepanto* y el *Ferrándiz* van a Malta y hacen maniobras con los ingleses. Sus ejercicios de tiro producen gran admiración. Los contramaestres dicen «Roger out» y existe una fiebre por tratar de recuperar el tiempo perdido y asimilar toda la información que hoja a hoja nos va llegando y demostrar que la Marina

de Guerra española aunque no ha participado en la segunda guerra mundial puede ponerse al día. ¡Y ya habían pasado tantos días, tantos años del final de esa guerra, y nuestra llamada modernización ya estaba bastante superada!

En el último discurso de la Pascua Militar hemos oído decir a nuestro AJEMA algo sobre los malos momentos que pasa la «Bazán». Ya en el año 58 ó 59, en aquella ocasión en que fue nombrado un contralmirante, almirante delegado del excelentísimo señor ministro de Marina en la Dirección de Construcciones Navales Militares, para resolver los problemas de los *Audaz*, había elevado un estudio que se llamaba «El problema de la Bazán». No hay nada nuevo. Y han pasado casi treinta años.

Se estaba construyendo la Base Aeronaval de Rota y un día, con el muelle todavía sin terminar, atracó uno de nuestros destructores. La atracada, difícil y perfecta, produjo admiración y comentarios muy elogiosos por parte de los oficiales de la U. S. Navy que esperaban en el muelle, diciendo que si todos los oficiales de la Marina española maniobraban así eran los mejores... pues era un día de Levante endemoniado y ¡con el ministro de Marina a bordo!

Noveno y décimo trienio.—1 de octubre de 1963 y 1 de octubre de 1966.

Sigue la fiebre de hacer cursos en Estados Unidos. Sería interesante escribir la pequeña historia de aquellos cursos. De aquellos pioneros que sin saber mucho inglés se apuntaban con ilusión a cursos de cualquier cosa, algunos se vestían de caqui con las palas de ebonita y salían adelante.

En el verano del 62 dos jefes efectuaron uno de esos cursos. Se llamaba de *Operational Intelligence*. No sabían muy bien de qué se trataba, ni nadie se lo supo explicar. El curso era en Washington DC. En Anacostia. En la *Naval Intelligence School*. Unos años más tarde, nuestra 2.^a Sección del EMA, la Segunda Sección, la Sección de Información pasó a llamarse de *Inteligencia*. La palabreja tenía serios detractores. Pero ahí quedó, y hoy hay «*Inteligencias*» por todos los lados.

Y controles de seguridad, tarjetas para el control de seguridad. También costó al principio, pues eran más e importantes los que se resistían a colocarse las tarjetas de control y hoy hay controles para todo..., y cuando te descuidas te ves metido en un lío.

En el año 63 comenzó un curso en nuestra Escuela de Guerra Naval, en el que se abrió la mano para poder admitir a algunos capitanes de fragata que ya habían demostrado en las aulas de la mar su interés por la guerra naval. Y con la misma humildad con que se habían sometido a los exámenes de la OVAF se someten a los exámenes de ingreso, a los problemas de cinemática, a la Memoria, al peligro de ser rechazados. No importa nada, hay que estar al día en la guerra naval.

El tradicional viaje al extranjero fue a dos naciones de gran tradición naval —Inglaterra y Holanda— y en la primera se llegó hasta Londonderry y se estuvo cerca de donde años más tarde sufriría el almirante Mountbatten un atentado terrorista que le costó la vida.

Al final del curso uno de los recién diplomados pidió al jefe del EMA embarcar en el *Elcano*. Almirante —le dijo—: *He sido teniente de navío profesor, jefe de estudios y segundo comandante. Ahora se va a cubrir su mando. Me gustaría mandarlo. Ser su comandante.* La respuesta fue rápida y sin lugar a dudas: *Usted ha hecho un curso de Estado Mayor. Pues a un Estado Mayor.* Y salió disparado para segundo jefe del E. M. de la Flota.

Undécimo y duodécimo trienios.—1 de octubre de 1969 y 1972.

Estos trienios tienen la novedad de venir firmados por el almirante jefe del Departamento de Personal y el primero con la grata novedad de ser 11.000 pesetas, pero mensuales, que se conservan en el duodécimo en 12.000 pesetas.

En ellos se recogen los frutos de aquel famoso COMESPLAN, Comisión de Estudios y Planes, formada por un grupo de jefes de nuestra Marina, que a las órdenes de un contralmirante, se reunían en la Biblioteca del Ministerio, exprimían a todo el que sabía algo de cualquier especialidad y con su labor se logró que nuestra Marina avanzase muchos años en sus leyes, métodos y procedimientos.

Fue una época de gran evolución o casi revolución legislativa. Se había promulgado la LOA, la Ley Orgánica de la Armada, con sus niveles, su Consejo de Ministerio, Zonas Marítimas, etc. En un Decreto de aquella época se establecen claramente las misiones y facultades del AJEMA y se dice: «que además de reunir las mejores cualidades para el cargo puede permanecer en él un tiempo apreciable, de ser posible por un período aproximando de cuatro años». Y es que la permanencia en tan alto cargo es fundamental para las Marinas.

A propósito de larga permanencia en este puesto de mando de una Armada, conviene recordar que en este año de 1985 el almirante Gorshkov, que ha cumplido setenta y cinco años, lleva casi treinta en el puesto de mando de la Marina soviética —¡diez trienios de comandante en jefe de su Armada!—, período durante el cual se ha transformado en la gran Marina oceánica que actualmente es. No puede caber duda que sus cualidades personales, militares y de equilibrio político deben ser extraordinarias. ¿Qué habría sido de la Marina soviética si durante tan largo período de mando en vez de un Gorshkov hubieran sido cinco o seis de tan análogas y sobresalientes cualidades?

Cierta permanencia es necesaria no sólo en tan altos puestos, sino en casi todos. Recuerdo con horror la pregunta que le dirigió el comandante de un

destructor a su segundo —en época de escasez y de frecuentes cambios de oficiales— cuando le dio la novedad de estar listo el barco para salir a la mar: *Segundo, ¿quién es hoy el oficial de derrota?*

En cambio recuerdo también, y esta vez con admiración, a un alférez de navío de la Escala Especial a quien tuve el gusto de conocer en una visita al CAD de Ferrol, que llevaba treinta y tres años en la Armada y de ellos treinta y dos embarcado en tres barcos, cada uno de los cuales habían sido típicos de nuestra Marina; un cañonero tipo *Pizarro*, un destructor tipo *Sánchez-Barcáiztegui* y una fragata tipo *Baleares*. Esas permanencias son clave del funcionamiento suave y eficaz de cualquier organismo.

Había nacido también la Ley de Escalas y Ascensos, la famosa Ley, de la cual le oí decir en aquel entonces a un viejo almirante que iba a producir mucha sangre. Vino con su cortejo de informes personales nuevos, órganos de trabajo, juntas de clasificación, ilusiones y desilusiones, etc. Y también una innovación largo tiempo deseada. Me refiero a los reconocimientos periódicos, a los reconocimientos psicofísicos, que desde entonces se realizan con toda regularidad. Sería interesante saber el número y sobre todo los casos importantes graves de salud que han detectado y a cuya rehabilitación han contribuido.

En estos trienios nuestra Marina dio uno de esos saltos que dan las Marinas de Guerra periódicamente y que hacen avanzar no sólo a la construcción naval, sino a todas las industrias de ella derivadas y a las que arrastran hacia el progreso. Se recuerda lo del cambio de la vela al vapor cada vez que hay uno de esos saltos y la verdad es que son mayores. Me refiero a la firma de las órdenes de ejecución de las fragatas DEG y de los submarinos *Delfín*. Sin apenas recursos iniciales pusieron en órbitas americanas y francesas no sólo a una gran cantidad de personal de la Marina sino de la «Bazán», con objeto de realizar multitud de recursos necesarios para su construcción y para su mantenimiento y operatividad. Nace el Programa Naval.

Con la promulgación de la Ley 32/71 hay dinero para comenzar con la segunda fase del Programa Naval. Hay que decidir rápidamente. Comienza un período que se desarrollará a través del siguiente trienio también y que será una época fecunda para nuestra Marina. Por una parte se siembran los buques-hidrográficos, las corbetas y los patrulleros —pesados y ligeros se les llamaba entonces—. El EMA invita al almirante Price, U. S. Navy, encargado del programa de las que entonces eran las PF a efectuar una presentación de las mismas para nuestra Marina; por otra parte se empieza a recoger la siembra de la primera fase del Programa Naval, se entregan a la Marina las primeras fragatas y efectúan brillantemente sus adiestramientos en los Estados Unidos. Sus primeros comandantes ocupan hoy puestos clave en nuestro almirantazgo. Y además se trae de Estados Unidos una serie de buques, entre ellos los destructores *Fram*. Se creía que tenían vida para unos 5 ó 6 años y ahí están todavía, viejos pero en actividad.

Decimotercer trienio.—1 de octubre de 1975.

Este trienio tiene una novedad, ya no son 13.000 pesetas sino 16.250 pesetas mensuales; parece que se mejoran los trienios o que se tiene en cuenta a la inflación.

Ha continuado desarrollándose la primera y segunda fase del Programa Naval.

Nuestra Marina, que ya veía venir el próximo salto informativo y no estando dispuesta a que le ocurriera lo de la «modernización», que fue un poco de «abajo a arriba», es decir, que se modernizaron más los jefes y oficiales jóvenes, mandó a un grupo de contralmirantes y capitanes de navío antiguos a realizar un curso de orientación informática general, primero en la Escuela de Guerra Naval y luego en Estados Unidos, en el Training Center Atlantic en Dam Neck, Virginia Beach VA.

El crucero *Canarias* deja de figurar en la lista de buques de nuestra Armada. Desaparece el símbolo de nuestra Marina durante los últimos cuarenta años. Ya no hay buque-insignia permanente, ¡cuántos vicealmirantes han izado su insignia a bordo del *Canarias*! El puesto de mando de la Flota, su Cuartel General, pasa después de unos ligeros escauceos a situarse en la Estación Naval de La Graña y ahí está todavía.

En aguas del golfo de León el *Dédalo* realiza unas pruebas con aviones «Harrier» procedentes de Inglaterra. Y ahí están a bordo del *Dédalo*, que han colocado a nuestra Marina en puesto de vanguardia en este aspecto de la guerra aeronaval. ¡Qué lejos quedan aquellos primeros helicópteros de la Escuela Naval!

Decimocuarto y decimoquinto trienios.—1 de octubre de 1978 y 1 de octubre de 1981.

Estos trienios llegaron puntuales, como siempre, en sus correspondientes fechas. En el primer caso la cantidad mensual era de 28.000 pesetas, y en el segundo se decía que será la que corresponda, de acuerdo con la legislación vigente. Cada vez somos menos en la lista y ya los recuerdos de estos trienios no son resecos, sino que están frescos en nuestras mentes aunque parezca que han pasado dos siglos en vez de dos trienios.

Entre los pocos resecos cabe señalar el nacimiento del ISFAS en un pequeño despacho del Alto Estado Mayor, medio arrinconado y casi sin medios económicos, gracias a la inteligencia, voluntad y tesón de un jefe de Intendencia de la Armada.

El último ministro de Marina había durado poco más de dos meses. Llegaba el Ministerio de Defensa. De su época proceden las órdenes para la construcción del portaaviones y de tres fragatas.

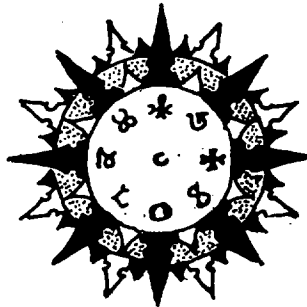
También se hablaba mucho de la instalación de una gran base aeronaval en Gando, Gran Canaria, que iba a dar peso a uno de los extremos del famoso eje Canarias-Gibraltar-Baleares.

A modo de resumen.

El último trienio ha llegado cuando ya se está en la nueva situación de la Reserva Activa; quizá el más joven pueda perfeccionar el casi mítico decimoséptimo trienio, pero para los demás será el último, a menos que se transformen en bienios o que se lleguen a redondear por más una vez pasado el ecuador del siguiente, como ha sucedido recientemente al suprimir los céntimos de las cuentas bancarias redondeando las depreciadas pesetas.

Vale la pena haber dedicado la vida a la Marina de Guerra española, aunque haya sido de paz, pero eso sí, preparados para la guerra y de haber asistido al paso de aquella Marina del año 1935 —de la que me parece que sólo queda el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, del cual decía un contramaestre: *esto no es un barco, es un stradivarius*— a la actual. Vale la pena tener entre los recuerdos una magnífica colección de ortos y ocasos en la mar, todos distintos y a cuál más bellos.

Es tiempo de dar gracias a Dios por haber llegado al último trienio y de pedirle que ilumine a quienes ahora tienen las responsabilidades —grandes y pequeñas— de nuestra Marina.



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso de publicación. Normalmente, no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia acerca de los mismos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo. En casos muy especiales se devolverán, a petición del interesado, los artículos enviados en cualquier momento.
 - Los originales se mecanografiarán a dos espacios, en papel tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
 - Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.
-

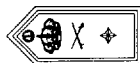


¡LA BANDERA!

VIBRACIONES

(Impresiones y emociones ante la BANDERA, en este año en que se cumple el segundo centenario de la Bandera rojo y gualda a bordo.)

Carlos MARTINEZ-VALVERDE



En el hombre, formado en el patriotismo, la contemplación de la Bandera de la Patria despierta emociones sin cuento; interviene, sin duda, también lo atávico.

Infancia.

*«Roja y gualda es la Enseña española,
de la Patria es herencia de honor,
mantengamos incólume siempre
esta Enseña de glorioso esplendor.»*

Así recuerdo que cantaban las niñas de una escuela rural, cercana a mi casa, en un pueblecito de la Trasmiera de Cantabria, donde yo pasaba los veranos tiempo ha. Yo también, niño entonces, sentía una fuerte emoción que me ha quedado impresa. Eran tiempos de patriotismo, sin duda. Reinaba, a la sazón, don Alfonso XIII, Rey patriota por excelencia. Aún no se habían diluido los encendidos discursos de Cánovas del Castillo, muerto «en su puésto»... Yo oía esta canción... De cuando en cuando pasábamos en bote a la vecina Santoña, plaza fuerte guarnecida por soldados, aún con ros con funda de hule, que hablaban de guerras ya lejanas en el tiempo... La Bandera rojo y gualda ondeaba sobre los adustos fuertes a impulso del viento de la mar que entraba por el amplio boquete de la gran playa de Berria...

Yo vivía normalmente en Madrid, y, como a otros niños, me gustaba ver la tropa. Verla es poco: ¡sentirla! Recuerdo que iba con frecuencia, ya solo, a las paradas del Palacio Real cuando se relevaban las guardias; en estas ocasiones —si reanudamos lo del ros—, con el ros sin funda, luciendo vistoso plumero rojo (blanco para los de plana mayor) y vistiendo uniforme de gala. Formaba una sección de artillería con sus cañones *schneider* y caballería de húsares o lanceros, según los casos. Al ver las banderas sobre los fuertes de Santoña recordaba con cierta nostalgia infantil del que amè a Madrid desde lejos, y a sus cosas, las banderas enhiestas en la cuja, que en la plaza

de Armas de Palacio ponían los abanderados en los momentos de máximo honor. Sonaba la marcha granadera, la Marcha Real... Por los arcos de la plaza de la Armería se filtraba el viento de la campiña que hacía flamear las banderas al dejar libres sus paños los abanderados; una brisa que pasaba primero sobre los boscajes del Campo del Moro, nombre que hablaba de guerra antigua...

Y era costumbre acompañar a la tropa cuando desfilaba por las calles. Muchos niños marchaban marcialmente cerca del cabo de gastadores. Yo, algo más recatadamente, marchaba más atrás, a un lado, acompañando a los soldados hasta que terminaban el desfile con el fusil sobre el hombro y lo colgaban, ya cerca del Prado, y se retiraban, en paso de maniobra, a su Cuartel de los Docks, cuando era de ese lado su alojamiento. Otras veces era la retirada sobre el Cuartel de la Montaña... Al separarme, un postrer adiós a la Bandera, ya sobre el hombro del oficial que la portaba.

Y no se reducían estos acompañamientos a las tropas de a pie, de música más jaranera. Recuerdo una vez que acompañé a los húsares de la Princesa hasta su Cuartel del Conde Duque, desde la Puerta del Sol, donde habían cubierto carrera para el paso del Santísimo, pues de un día del Corpus se trataba. Las prolongadas notas de sus trompetas, que después supe que eran de marcha del tiempo de los Reyes Católicos, y el sonido de los cascos de los caballos en el empedrado, me llevaron por estrechas y evocadoras calles... Yo ya sabía de la hazaña del cabo Mur en la batalla de los Castillejos, cuando heroicamente arrebató una bandera al enemigo. En casa sabíamos, familiarmente, de esos húsares de la Princesa, con *colbackas* y pellizas colgadas en los días de gala.

Juventud.

E ingresé en la Escuela Naval, aquella de la población militar de San Carlos, donde se escuchan voces que al honor incitan para los que bien «escuchan». La Bandera sobre el frontis presidía todo. Allí, junto a la Escuela, el Panteón de los mejores con sugestivas lápidas de hombres que arrebató la mar en naufragios y en combates en muy lejanos puntos de la tierra. De los que no se perdieron los cuerpos en esos avatares, reposaban sus cenizas en sus más artísticos mausoleos...

Recuerdo también la contemplación de la Bandera ondeando en el Arsenal de La Carraca cuando embarcábamos en los bombos para nuestros primeros ejercicios de bote a vela o a remo... Mirábamos la Bandera, como glorioso hito, cuando los domingos regresábamos de más largos paseos, en entusiasmo de salida a buscar la mar, que no era la «Mar de homes», pero, Caños y Bahía nos proporcionaban peripecias, conteniendo con vientos racheados y fuertes correntadas, y traicioneros bancos de negro fango, destrozada amalgama formada quizá desde los primeros tiempos del mundo con

la destrucción de innumerables seres que vivieron... Y la Bandera del Arsenal flameaba a los vientos de todos los puntos de la marinera rosa; más fuertes, más extendidos en ella los de Poniente; más fuertes y racheados los de Levante.

En las primeras salidas en los torpederos o en el *Bustamante*, un objetivo favorito de los de nuestras modestas máquinas de fotografía de los chicos de entonces era precisamente la Bandera, ondeando a popa, y nos causaba aún más respeto cuando la veíamos ligeramente deshilachada por el viento y un tanto ennegrecida por los humos que, por buena combustión que se llevase, siempre salían por las chimeneas, más negros aún cuando éramos nosotros los que con nuestras paletadas de carbón alimentábamos las calderas, al no tener mucha práctica que digamos. ¡Salidas aquellas en que se nos asomaba a la mar con promesa de otras travesías mayores en el crucero *Cataluña*.

Y cuando volvíamos a la Escuela, después de nuestros ejercicios de tiro con fusil o con cañón, mirábamos a la Bandera; éramos más veteranos para su defensa.

Emoción intensa de la jura de la Bandera: «¿Juráis a Dios y prometéis al Rey seguir sus Banderas?»..., «derramar en defensa de la Patria hasta la última gota de vuestra sangre»... Momento culminante el de la jura, en el que un recluta —en este caso, un aspirante de Marina—, se convierte en soldado de la Patria. Al día siguiente, el «ejercicio» era, ya, «adiestramiento». Todo servicio podía ser ya prestado *con igual puntualidad y desvelo que al frente del enemigo*, como reza la Ordenanza.

Y el *Elcano*. Salimos a viaje por el río de Sevilla abajo como los descubridores y los conquistadores... Y vimos nuestra Bandera ondear sobre las angosturas del estrecho de Magallanes..., sobre los pasos incomparables de los canales de la Patagonia... Y antes sobre el victorioso mar de batalla de Oquendo, frente a Pernambuco, y después —en cierto momento a media asta—, sobre las aguas de un ámbito de honrosa desventura, frente a Santiago de Cuba...

Y fueron saludos al cañón, que con su tronar parecía *afirmar la Bandera*... Emoción diaria y fe de futuro al izarse en puerto, por las mañanas, sobre los cuellos azules de los marineros alineados y sobre el fulgor de los cuchillos bayoneta, con los fusiles en «presenten»... Y más nostálgicos momentos cuando se arría, ya caída la tarde, empezando la noche. ¡*Señales para la Bandera!*, se oye gritar en el puente; allí está bien marcada esa hora bruja de la anochecida cuando el sol se pone. ¡*Presenten!*... Himno... La unción de un timonel que, descubierto, arrió la Enseña y la lleva al puente entre el profundo respeto de los que están en cubierta... Y este devenir de los días, empezando las horas de mayor actividad con el izado de la Bandera y terminándolas con su arriado, en el blanco *Elcano* y en los cascos grises de los buques de combate: Entonces, ágiles destructores y cruceros y acorazados armados de largos y gruesos cañones, y submarinos que saben de misteriosas

profundidades... Y volamos en los hidros y aviones de la Aeronáutica Naval, predecesora de nuestra Arma Aérea, y vimos cruzar los cielos los colores rojo y gualda de nuestra Bandera, esta vez pintados en las alas, en el fuselaje y en los timones...

Y nuevamente en el *Elcano*, esta vez como alférez de navío, contemplé un muy nostálgico arriado de nuestra Bandera desde los altos del convento de San Agustín, en la bahía de Manila; el convento en la ciudad amurallada de «Intramuros», cuyos cuerpos de guardia parecían que de un momento a otro iban a poblarse por esos soldaditos españoles con ros de hule negro, como los que veía tiempo ha en Santoña. ¡Buen cambio de ambiente!... Allí, a lo lejos, Cavite, con carga de heroísmos y muertes por el honor de las armas y de la Bandera. Y nuestras dotaciones, después de las infaustas horas del sacrificio de los buques, siguieron valientemente combatiendo en tierra por el honor de la Bandera. Y todo esto me lo dice la que veo arriándose a bordo en este morir del día. Y me dice de la Bandera que ondeó en Baler, contra toda adversidad, hasta que reiteradas órdenes propias decretaron la evacuación...

Y la Bandera del *Elcano* se reflejaba en lejanos puertos; en todos los mares del mundo... Como sigue haciéndolo en cumplimiento de su misión de forja de oficiales de Marina.

Emociones.

Emoción en los españoles, emigrados o desplazados, al verse en un trozo de la Patria, a muchas millas de ella, tras largas ausencias. He visto algunos besando la Bandera.

Emoción de los de a bordo al encontrar otro buque, en puerto o en la mar, arbolando nuestra Bandera, la de España.

Emoción al ver ondear la propia en el pico de la cangreja, y ésta en viento. Es como luce más la Enseña, y ello tiene regusto de antiguo navío.

Emoción, y grande, al regreso a la Patria, al contemplar sobre el blanco caserío de Cádiz, subrayado por el pardo trazo de sus murallas festoneado de espumas de olas rompiendo, las banderas rojo y gualda. No una, sino muchas. ¡Estamos en casa!, nos venía más al corazón que a la mente. Las banderas proyectadas sobre el querido cielo de Andalucía: el cielo de España.

Emoción en cierta jura de la Bandera —en compañía expedicionaria— en Antequera, tierra de reconquista, a la vista del enemigo apostado allá en lo alto, entre las fragosidades de la sierra del Torcal.

Emoción al ver nuestra Enseña ondeando lejos, en el Mediterráneo, allá por la Pantelaria...

Emoción al mirar a la Bandera entre dos órdenes de ¡fuego!, al combatir... Otra vez la afirmación de la Bandera por el cañón: ¡Aquí está!

Emoción al saludar a la Bandera al entrar a bordo, al ponerse en práctica este saludo: *¡Mi Bandera!*

Plenitud.

Emoción, también, al mandar buque, contemplando la Bandera de combate en su vitrina, en la cámara, lista para izarse en la ocasión solemne de la sublime prueba; sintiéndose el más depositario de a bordo del honor de la Patria... Y aquella Bandera de lancha torpedera que atesoró, manchada por caer metida en el agua renegrida al detenerse la embarcación...



Y se sucedieron muchas juras de la Bandera... Más de noventa mil hombres acogi bajo la sagrada Enseña. Más de cincuenta arengas salidas del alma, haciendo sentir la Bandera... Lágrimas de emoción de muchas madres españolas, emoción y amor no exento de temor —se explica— al entregar sus hijos a la Patria, simbolizada por la Bandera que juraban. La satisfacción y la alegría dominaban sus otros sentimientos. Satisfacción más serena en los padres —ellos también Sirvieron (con mayúsculas)—, sintiendo la satisfacción del deber cumplido al presenciar la entrega del hijo, ante la Bandera, en el camino que ellos recorrieron un día... Un veterano jefe me decía una mañana de las que seguían a esos grandes días: *¡Mi comandante: Ayer*

senti la Patria! Y es que manda mucho la Bandera en esos momentos en que se le presta juramento.

Emoción, también, intensa al recibir en Comandancia de Marina a inscritos y reclutas de Marina bajo una Bandera de buque, la mayor que se podía encontrar, extendida en uno de los muros del patio: Plana Mayor, Marinería con armas... Los futuros marineros y soldados de Marina entraban en la Armada «por la puerta grande». Así lo veían los familiares que con el trozo iban acompañando a sus deudos y se volvían satisfechos a su pueblo de origen, conscientes de haber vivido un momento trascendental de sus vidas ante esa Bandera de España.

Y muchas más cosas grandes, muchas más emociones, se me habrán «quedado en el tintero», pero tú, querido lector amigo, que sientes igual que yo, podrás sacarlas a superficie... Dedico especialmente estas líneas a mis antiguos alumnos, muchos de ellos ya, para mi satisfacción, en los puestos más importantes del mando naval. Se las dedico con respeto y cariño, de ellos subordinado. ¡Servidumbre y grandeza de las armas! Se las ofrezco en este año en que se celebra el segundo centenario de la Bandera «Rojo y Gualda», que un día decretase para «Bandera de Guerra» de sus navíos nuestro egregio soberano el Rey Carlos, tercero de los de este nombre. Pasó enseguida a los castillos, y más tarde, en 1843, a las tropas. Se hizo realidad la Bandera Nacional con colores ancestrales, que con profusión campeaban en los más antiguos blasones patrios.



«Rojo y gualda es la Enseña española,
de la Patria es herencia de honor.»



¡Salve Bandera de mi Patria, salve!,
y en alto siempre desafía al viento,
tal como en triunfo de la tierra toda
te llevaron indómitos guerreros.

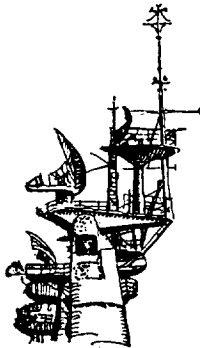
Tú eres España, en las desdichas grande,
y en ti palpita con latido eterno
el aliento inmortal de los soldados
que a tu sombra adorándote murieron.

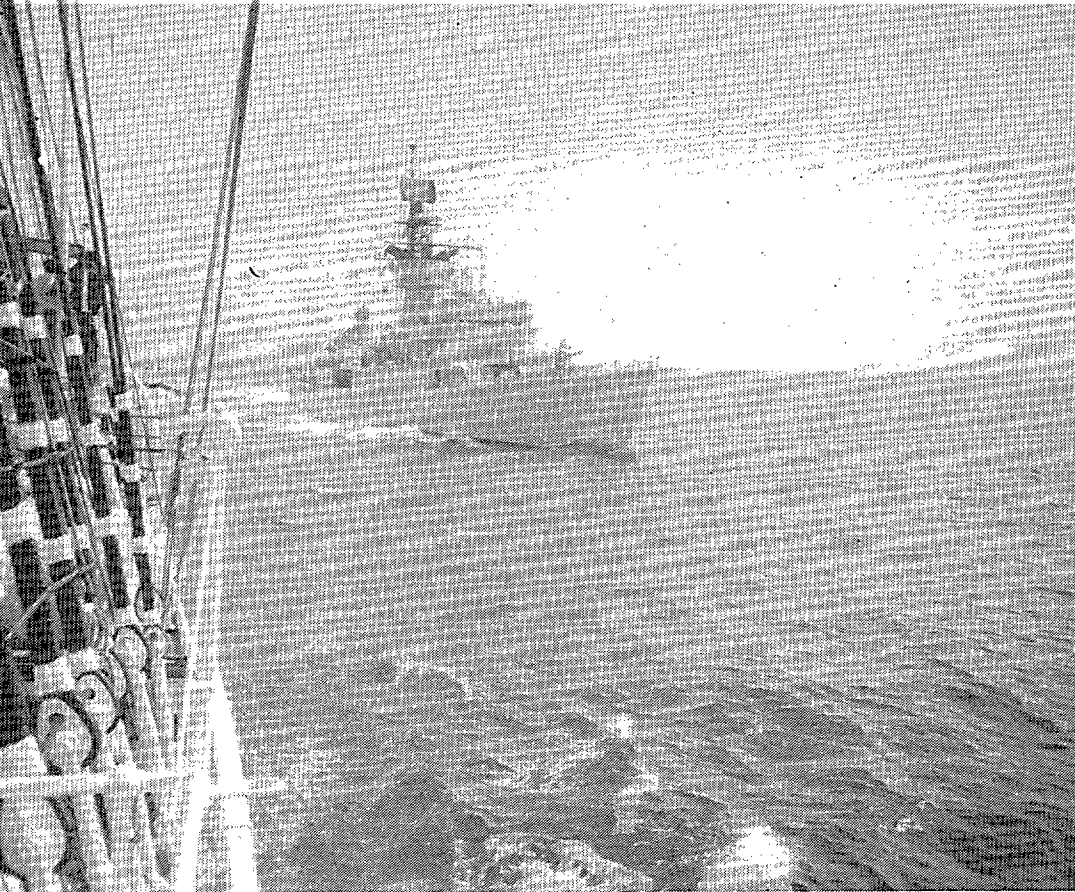
Cubres el templo en que mi madre reza,
las chozas de los míseros labriegos,
las cunas donde duermen mis hermanos,
la tierra en que descansan mis abuelos.

Por eso eres sagrada. En torno tuyo,
a través del espacio y de los tiempos,
el eco de las glorias españolas
vibra y retumba con marcial estruendo.

¡Salve Bandera de mi Patria, salve!,
y en alto siempre desafía al viento,
manchada con el polvo de las tumbas,
teñida con la sangre de los muertos.

SINESIO DELGADO





«Extremadura»: Honores por estribor. Autor: Ramón Suanzes Fernández de Cañete.

EL DERECHO, LA CONSTITUCION Y LAS FUERZAS ARMADAS

LAS FUERZAS ARMADAS

Juan Manuel DE BLAS Y OSORIO



Licenciado en Derecho
por la Universidad Complutense

El Ejército es más que el brazo armado de la Patria; no diré que no sea su cerebro, porque no debe serlo; pero es mucho más que el brazo: es la columna vertebral, y si se quiebra, si se dobla, se dobla y cruje España (Stanley G. Payne: *Los militares y la política en la España contemporánea*, «Ruedo Ibérico», París, 1968, p. 261).

Introducción.



N este estudio de hoy se pretende únicamente realizar unas consideraciones sobre lo que son las Fuerzas Armadas (desde ahora FAS), así como lo que de ellas nos señala nuestra Constitución.

Nuestra Constitución de 1978 hace referencia a las FAS en varios artículos. Y así tenemos:

- Artículo 8, en el que, entre otras cosas, se señala la misión de las FAS.
- Artículo 26, que se refiere a la prohibición de los Tribunales de Honor.
- Artículo 28, que trata de la libertad de sindicación.
- Artículo 29, sobre el derecho de petición.
- Artículo 30, que señala el deber del servicio militar y la objeción de conciencia.
- Artículo 62, en el que se determinan las funciones del Rey.
- Artículo 70, que señala las causas de incompatibilidad e inelegibilidad para ser diputado o senador.
- Artículo 117.5, que trata sobre el ejercicio de la jurisdicción militar.
- Artículo 149.1, que se refiere a las competencias exclusivas del Estado.

Definición

La «Nueva enciclopedia jurídica» nos manifiesta que las definiciones de las Fuerzas Armadas que han dado los distintos tratadistas han sido muy diversas y es voz que se utiliza en dos acepciones principales, una como fuerza militar nacional de tierra, mar y aire, organizada para la defensa exterior del Estado y la conservación del orden interior, y de aquí el calificativo de brazo armado de la nación, y otra más restringida como parte de esas fuerzas reunidas con una determinada misión, agrupadas bajo un mando común, estacionadas en un territorio u operando con preferencia en un determinado elemento (1).

Se considera oportuno citar por su significación la que el general López-Muñiz nos da en su «Diccionario enciclopédico de la guerra», en el que define a las FAS como «el conjunto de las fuerzas aéreas, terrestres y navales de una nación u organización supranacional». Así se dice «Fuerzas Armadas de la OTAN», etc. Esta definición, aunque muy expresiva, se considera que es perfectible en cuanto a que en la misma no se indica las funciones que estas fuerzas tienen que desempeñar, pues ellas contribuyen a condicionar la naturaleza de la entidad.

Sin embargo, considero que en una definición como la presente deben constar tanto la función (expresión de un acto) como los medios que nos sirven para poder cumplir el objetivo que les corresponde. En este sentido se puede decir que las FAS son «una institución (concepto que se define seguidamente) dotada de medios personales y materiales adecuados para cumplir las misiones que les señala el artículo 8.1 de la Constitución». Estas misiones son:

- Garantizar la soberanía e independencia de España.
- Defender su integridad territorial.
- Defender el ordenamiento constitucional.

Sobre las señaladas misiones se desea indicar:

a) Garantizar la soberanía e independencia de España es una misión que aparentemente se nos presenta como objetiva, pero que entiendo que tiene grandes dosis de subjetividad. Habrá que tener siempre presente que la decisión de la garantía no es función de las FAS, pues ello daría lugar a justificar una intervención militar adoptada por propia iniciativa. El concepto soberanía será tratado extensamente en otro artículo.

b) Defender la integridad territorial. Concepto perfectamente objetivo.

(1) Editorial Francisco Seix, S. A. Barcelona, 1982.

c) Defender el ordenamiento constitucional. Supone defender su legislación, sus leyes e imponerlas, si cabe, de forma coactiva. Es un concepto indeterminado y posibilita el darle una interpretación muy subjetiva.

Las FAS como institución.

En la definición que se ha propuesto para las FAS se dice que es una «institución». Vamos a analizar qué se entiende por tal.

De acuerdo con el Diccionario de la Lengua, en su acepción tercera, institución es «cada una de las organizaciones fundamentales de un Estado, nación o sociedad».

López Garrido dice que institución es «un concepto polisémico, equívoco. Originado en el Derecho Privado (familia, propiedad) lo adoptó para el Derecho Público Hauriou en 1910» (2). Por analogía podemos pensar que también se extendió a otras disciplinas.

García Pelayo (Manuel) (3) nos dice que en toda institución se dan los siguientes rasgos:

- Es una entidad social que se consolida a lo largo del tiempo como una realidad.
- Es un conjunto particularizado y delimitado frente al exterior que se aísla frente al espacio social en que está incluido.
- Establece unos mecanismos de normalización destinados a reproducir tipos de comportamientos, hasta conseguir la identificación entre el prestigio de la institución y el de sus miembros.
- Tiene su propio código, o sea, sus propias normas o usos.
- No es el derecho el que crea la institución; sólo sirve a la cohesión de éste.
- Tiene la institución una alta estima de su propia misión, con la tendencia a confundir sus propios valores con los valores del todo.

Se aprecia que todas estas características enunciadas concurren en las FAS, por lo que se puede afirmar que constituyen una institución. Ahora bien, estamos tratando de una institución «viva», lo que no quiere decir que no sea una institución en sí misma, sino que hay que tener en cuenta la forma en que aplica el Derecho, la ley, el reglamento, etc. La consecuencia será que lo importante no es analizar las instituciones en sí mismas, sino en el ambiente en que se desarrollan y considerar cómo ellas se «mueven» en el mismo.

(2) «La posición constitucional de las Fuerzas Armadas.» *Revista de Administración Pública* número 1003102, enero-diciembre 1983, pág. 957.

(3) «El Estado de partidos», de la conferencia dada en el Centro de Estudios Constitucionales en 1981.

El término institución ya se aplicó a los Ejércitos en diversas ocasiones en nuestro ordenamiento militar. Y así tenemos:

- El artículo 1 de la Ley Constitutiva del Ejército de 29 de noviembre de 1878 nos dice «que el Ejército constituye una institución especial por su objeto e índole».
- En la Ley Constitutiva del Ejército de 19 de julio de 1889 (publicada el día 20 y rectificada el día 21) nos dice en su artículo 1 que «el Ejército constituye una institución nacional».
- Las «Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas», ley 85/78, de 28 de diciembre, en su artículo 1 señala que las Fuerzas Armadas son una «Institución Militar».

Personalidad de las FAS.

Por ser una institución del Estado, conforme ya hemos analizado, las FAS no disponen de una personalidad distinta a la del propio Estado. La consecuencia es que no constituyen un sujeto de derecho capaz de expresar una voluntad propia o diferenciada de la estatal. De acuerdo con Landi (4), se puede afirmar que:

- Las normas legales de las FAS no son una manifestación de autonomía. Están subordinadas a los mismos principios constitucionales, lo mismo que el resto del ordenamiento jurídico.
- Los órganos políticos, administrativos y técnicos de las FAS forman parte del poder ejecutivo.
- Los Tribunales Militares son órganos especiales de la jurisdicción del Estado. En otro trabajo de la presente serie se estudiará esta materia con más detenimiento.

Componentes de las FAS.

Nuestra Constitución, al referirse a las Fuerzas Armadas, en su artículo 8.1 nos dice claramente cuáles son sus componentes: «el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire».

En España, siempre que tradicionalmente se hizo referencia al ejército, se sobreentendía que era el de tierra, en contraposición al que combatía en la mar; esta palabra se ha extendido desde los años cuarenta para designar también a la Aviación militar. Por el contrario, y desde los tiempos remotos, a las fuerzas que combatían en la mar se les llamó armada o armadas, palabra que no necesitó que se complementara con la de ejército. No obstante,

(4) *Manuale di diritto e di Procedura Penale Militare*, Guiffré, Milano, 1976, págs. 5 y ss.



cuando en este trabajo empleemos la palabra ejército hay que sobreentender que se hace referencia a las FAS.

El empleo de la expresión Fuerzas Armadas, que es una redundancia, se hace necesario utilizarla, para así tener perfectamente señalado a quién se refiere, a fin de diferenciarla de otras fuerzas en sentido más o menos figurado o real, como las económicas, sindicales, etc.

El citado artículo 8.1 de nuestra ley de leyes no se puede tomar de forma aislada y necesita ser interpretado en relación con el contexto, así como atendiendo al espíritu y finalidad de la norma (artículo 3 del Código Civil). En general, la doctrina admite el empleo de las normas o reglas interpretativas de la Teoría General del Derecho, aplicándolas al Derecho Constitucional, conforme expresa, entre otros, G. Trujillo (5). Por tanto, el sentido interpretativo a dar al artículo 8.1 de nuestra norma superior es que hay que entender que las FAS son algo más que los tres componentes que menciona el citado artículo, pues debe también incluir dentro de esta institución a:

- El Rey, de acuerdo con el artículo 62.h, que nos manifiesta que ostenta la Jefatura de las FAS.
- El Ministerio de Defensa.
- El Consejo Supremo de Justicia Militar.

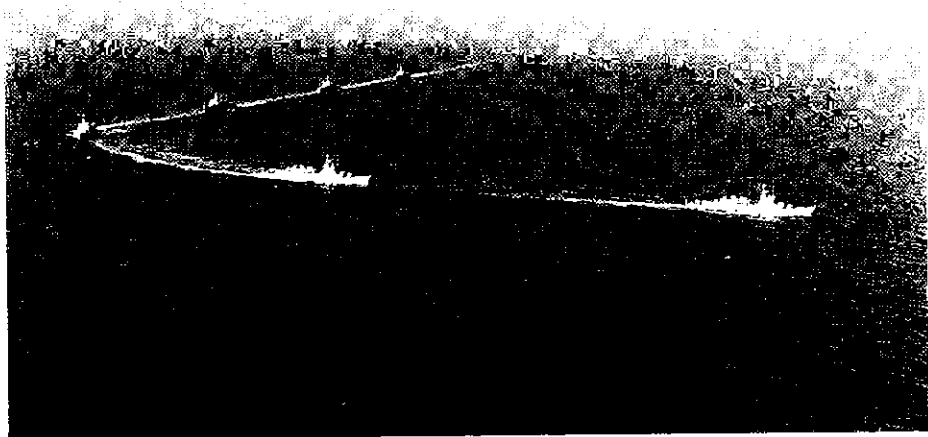
No se encuentran razones que justifiquen la necesidad de enumerar taxativamente los mencionados componentes que integran las FAS. Y ello ya originó discusiones en la Comisión encargada de la redacción de la Constitución. En ella, un grupo político fue partidario de suprimir su enumeración taxativa; sin embargo, se consideró que aún estamos muy lejos del cambio de la naturaleza o modificación de la actual composición de las FAS.

Hay que tener en cuenta que en Derecho Comparado se aprecia que casi no hay ninguna Constitución extranjera que cite a los componentes de sus ejércitos, y ello parece lógico, pues hay que pensar que en el futuro pueden aparecer otros ejércitos no previstos hoy día como, por ejemplo, uno espacial o bien subacuático o incluso cabe la posibilidad de que se refundan algunos de los actuales formando uno solo.

Este concepto unitario de las FAS es, en realidad, una adecuación a los principios constitucionales en vigor, frente al sistema anterior de separación de los ejércitos, en forma de tres Ministerios independientes.

El término FAS es, por tanto, un «nomen generis», de conformidad con una visión conjunta de los ejércitos.

(5) «Juicio de legitimidad e interpretación constitucional.» *Revista de Estudios Políticos* núm. 7. Madrid, 1979, págs. 156/157.



La Guardia Civil (6).

El texto constitucional no ha dejado elaro la situación de la Guardia Civil, posponiendo su regulación para una ley ordinaria.

Entiendo que el llamarla Guardia Civil, palabra muy expresiva, señala que su misión debe ser la de guardar el orden público, función que corresponde al poder civil.

Se desconocen los motivos por los que en la Constitución no se concretase su situación. No obstante, hay que pensar que pudo haber influido mucho en el ánimo del constituyente el hecho de que se trata de un cuerpo que cuenta con efectivos superiores a los 60.000 hombres y todos ellos profesionales. Es, por tanto, posiblemente el mayor y más eficaz ejército de España, no cuantitativamente, sino en atención a su calidad y preparación.

Por real decreto 3.543/81, de 30 de octubre, se ha regulado la prestación

(6) Lecturas recomendadas sobre este tema:

Manuel Ballbé: *Orden público y militarismo en la España constitucional*. Ed. Alianza, Madrid, 1983.

Diego López Garrido: *La Guardia Civil y los orígenes del Estado centralista*. Ed. Crítica, grupo editorial Grijalbo, Barcelona, 1982.

Francisco Aguado Sánchez: *Historia de la Guardia Civil*. Ed. EUSA, Madrid, 1983.

del servicio militar por medio de un voluntariado especial en el Cuerpo de la Guardia Civil y se llama Guardia Civil Auxiliar, con lo que el número de los integrantes de este Cuerpo se ha aumentado. En octubre de 1984 se hizo un llamamiento para cubrir 2.000 plazas por este sistema.

De acuerdo con datos de 1981, las FAS tenían 222.235 hombres de reclutamiento forzoso (7). La Guardia Civil en esa misma fecha estaba compuesta por unos 63.500 hombres y la Policía Nacional, aproximadamente, 47.000.

Al hablar de los orígenes de la Guardia Civil habría que señalar que, entre las transformaciones sentidas en España como consecuencia de la revolución francesa, estuvo la de crear un Cuerpo que atendiese al orden público interno. Por ello, y durante el trienio liberal, se redactó un proyecto de constitución de un Cuerpo que atendiese específicamente a esta misión; se encargó de su estudio el capitán general Pedro Agustín Girón, marqués de las Amarillas. Se trataba de crear un cuerpo similar al ya existente en Francia (en esa época se copiaba todo de esa nación): la Gendarmería. Ello tenía como consecuencia que el orden público interno dependiese de la autoridad civil, quedando la militar únicamente a efectos de inspección, organización y reemplazo. Ballbé nos dice que no «prosperó la propuesta, pues se entendió que iba contra la Milicia Nacional» (8), y así se manifestó en el Congreso de los Diputados (9). El mencionado autor nos señala como antecedente de la Guardia Civil el Cuerpo de Carabineros de Hacienda, creado en 1829 (10).

Sin embargo, creo que el antecedente remoto de la Guardia Civil podría ser la Santa Hermandad, institución de carácter militar creada por los Reyes Católicos en 1476 como un «cuerpo permanente con misión de mantener el orden público». Las Hermandades eran unas instituciones creadas en el siglo XIII y tenían un carácter regional o local, teniendo por objeto proteger el comercio, la seguridad pública, etc.; por ser su sostenimiento muy costoso, no solían estar constituidas de forma permanente, aunque en algún caso sí lo fue, como la célebre «Santa Hermandad Vieja» de Colmeneros y Ballesteros, que se formó en las merindades de Toledo, Talavera y Villa Real (hoy Ciudad Real) de tiempos de Alfonso X el Sabio. El gravamen que para los contribuyentes suponía su existencia fue el motivo poderoso para que poco a poco fuesen desapareciendo.

La disposición fundacional de la Guardia Civil lleva por título «decreto por el que se crea un cuerpo especial de fuerza armada de infantería y caba-

(7) Datos tomados del Anuario Estadístico Militar de 1981, publicación del Ministerio de Defensa.

(8) O. c. pág. 84.

(9) D. S. C. de 30 de junio de 1820 (págs. 132 y ss.).

(10) O. c. pág. 142.

llería con la denominación de guardias civiles» y tiene de fecha el 28 de marzo de 1844, el cual fue modificado de forma heterodoxa por Narvaez, entonces presidente del Gobierno, por real decreto de 13 de mayo del mismo año, es decir, muy pocos días después de su fundación. La misión de organizarla le fue encomendada al mariscal de campo Francisco Javier Girón, segundo duque de Ahumada. En el hecho de poner a su frente a un general le sugiere a López Garrido que con ello se hizo «una especie de Capitanía y con jurisdicción en todo el territorio nacional» (11).

Su primer reglamento tiene de fecha el 9 de octubre de 1844.

En la exposición de motivos del decreto fundacional se la consideró, en su párrafo 6; un «cuerpo civil» y en el 7 una «fuerza civil» e incluso, según su artículo 1, «dependía del Ministerio de la Gobernación en la Península». Sin embargo, entiendo que es un cuerpo dentro del Ejército, pues en cuanto a su organización y disciplina (art. 12) dependía de la jurisdicción militar; incluso en el artículo 5 se señala que sus mandos superiores serán del Ejército.

En el Reglamento Militar para la Guardia Civil, de 29 de noviembre de 1871, en su artículo 73 se manifiesta que «a la Guardia Civil en el servicio especial de su instituto... se le deberá siempre la consideración y respeto que para todo centinela determinan las ordenanzas generales».

En la Ley Constitutiva del Ejército de 29 de noviembre de 1878, en su artículo 22, al citar sus componentes, se incluye a la Guardia Civil, señalando en el mismo sus misiones al decir que «prestará auxilio a la ejecución de las leyes y dar la seguridad del orden a las personas y a las propiedades».

En el Reglamento Militar del Cuerpo de la Guardia Civil, aprobado por Orden de 23 de julio de 1942, se dice en su artículo 1 que «el Cuerpo de la Guardia Civil, cuya principal divisa es el honor, es uno de los que integran el Ejército».

El vacío legislativo en que dejó la Constitución a la Guardia Civil ha sido cubierto por medio de la Ley Orgánica 6/80, de 1 de julio, «por el que se regulan los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, en el que en el Título VI, «De la Guardia Civil», se establece:

«Art. 38. En tiempo de paz, el cuerpo de la Guardia Civil dependerá del ministro de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que por su naturaleza se le encomienden, y del ministro del Interior en el desempeño de las funciones relativas al orden y la seguridad pública, en los términos que establezca la Ley Orgánica prevista en el artículo ciento cuatro de la Constitución.»

Así vemos que se hace remisión a una ley orgánica que ha previsto nuestra norma suprema al establecer en su artículo 104 que «una ley orgánica

(11) O. c. pág. 100.

determinará las funciones, principios básicos de actuación y estatutos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad».

«Art. 39. En tiempo de guerra, y durante el estado de sitio, la Guardia Civil dependerá exclusivamente del ministro de Defensa.»

La Ley Orgánica 6/80, de 1 de julio, ya mencionada, ha sido desarrollada por el Gobierno en uso de su potestad reglamentaria por el real decreto 136/84, de 25 de enero, y del que únicamente interesa mencionar a su artículo 16.2, que establece que «el cargo de director general de la Guardia Civil será conferido por real decreto de la Presidencia del Gobierno, a propuesta conjunta del ministro de Defensa y del de Interior».

Teniendo en cuenta la legislación presentada, podemos preguntarnos si la Guardia Civil es hoy día un cuerpo militar. Yo entiendo que es un cuerpo militar, directamente vinculado al Ejército y con una dualidad: en determinadas ocasiones en tiempo de paz depende en ciertos aspectos del ministro del Interior. Es, por tanto, un cuerpo que tiene en el doble juego de sus actividades una autonomía perfectamente definida para así poder cumplir cuanto se le ordene. Además, y como postura que ayuda y apoya esta posición mía, tenemos el hecho de que hasta la fecha está a su frente un teniente general y que todos sus oficiales proceden de la Academia General Militar.

Las Fuerzas de Orden Público.

La Ley Orgánica del Estado (LOE), ley 1/67, de 10 de enero, derogada en virtud de la disposición derogatoria número 1 de la Constitución, en su Título VI, dedicado a las «Fuerzas Armadas» (se hace observar que es la primera disposición de rango de ley en que se utilizó esta expresión), en su artículo 37 se establece que «las Fuerzas Armadas de la nación, constituidas por los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire y las Fuerzas de Orden Público, garantizan la unidad e independencia de la Patria, la integridad de sus territorios, la seguridad nacional y la defensa del orden institucional». Se puede apreciar que las misiones que les señala son las mismas que indica nuestra actual Constitución, sustituyendo «defensa del orden institucional» por «defensa del ordenamiento constitucional».

Sin embargo, interesa señalar que los componentes de las FAS en la mencionada LOE son distintos a los que determina nuestra norma superior. Así, en la primera se incluye dentro de las FAS a «los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire y a las Fuerzas de Orden Público», con lo que une en una misma institución dos elementos que de por sí son heterogéneos: Ejércitos y Fuerzas de Orden Público. Nuestra actual ley suprema, en su artículo 8.1, señala que «las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire». Se puede apreciar que la diferencia entre

ambas normas está en la inclusión o no de las Fuerzas de Orden Público dentro del concepto Fuerzas Armadas.

También se aprecia que en la LOE a las fuerzas encargadas de mantener el orden público se las llama con este mismo nombre: Fuerzas de Orden Público. Pero posteriormente se modificó su nombre y así tenemos:

- Ley 45/59, de 30 de julio, de Orden Público, que en su artículo 4.1 no sólo define quiénes son sus componentes, sino que también las designa con otro nombre. El citado artículo dice: «El ministro de la Gobernación, para la conservación y restauración del orden público, ejerce el mando superior de las Fuerzas de Seguridad del Estado, integradas por los Cuerpos General de Policía, Policía Armada y de Tráfico, Cuerpo de la Guardia Civil y de todas las demás Unidades de Seguridad y Vigilancia o Somatenes de carácter regional, provincial o municipal y fuerzas auxiliares». Se puede afirmar que existe identificación entre las Fuerzas de Orden Público que señala la LOE y las ahora mencionadas Fuerzas de Seguridad del Estado.
- La Constitución, que en su artículo 70.1 nos dice que «las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad bajo la dependencia del Gobierno...», apreciándose que las designa con el mismo nombre que la mencionada ley de Orden Público citada anteriormente.

La legislación vigente que afecta a estos Cuerpos de Seguridad del Estado es:

- La Ley Orgánica 6/80, de 1 de julio, por «la que se regulan los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar», reformada por la Ley Orgánica 1/84, de 5 de enero, y por el real decreto 135/84, de 25 de enero (que desarrolla la ley orgánica anterior).
- Ley 55/78, de 4 de diciembre (BOE de 8 de diciembre), de la Policía, la que en su artículo 1 nos dice que «los Cuerpos de Seguridad del Estado están integrados por la Policía (Cuerpo Superior de Policía y el Cuerpo de la Policía Nacional) y la Guardia Civil».

De cuanto antecede se deduce que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y Policía, que son los encargados del Orden Público, no están incluidos en las FAS.

Entiendo que orden público es un concepto jurídico indeterminado, es la primera necesidad de cualquier agrupación humana. La ley 45/59, de 30 de julio, de Orden Público, nos da en su artículo 1 una definición de lo que se entiende por tal al decir que es «el normal funcionamiento de las Instituciones públicas y privadas, el mantenimiento de la paz interior y el libre y pacífico ejercicio de los derechos individuales, políticos y sociales reconocidos

en las leyes constituyen el fundamento del orden público». También la ley 55/78, de la Policía, de 4 de diciembre, hoy día en vigor, nos da el concepto de orden público al establecer que «los Cuerpos de Seguridad del Estado tendrán como misión defender el ordenamiento constitucional, proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana».

Sintetizando las diversas definiciones dadas, entiendo que orden público es «la tranquilidad pública, que no debe ser alterada».

Históricamente, en las Indias, su conservación era de la competencia de los capitanes generales, los que podían dictar los bandos oportunos. En la Península, por señalar un momento concreto, se planteó su problema en tiempos de Carlos III y ello dio lugar a que se promulgase una Pragmática, de 17 de abril de 1774, que fue recogida en la «Novísima Recopilación de las leyes de España», de 15 de julio de 1805, en el libro XII («De los delitos y sus penas y de los juicios criminales»), título XI («De los tumultos, asonadas y conmociones populares»), ley V que señala la «orden de proceder contra los que causen bullicios o conmociones populares». Esta disposición, según Ferrer del Río, se puede identificar «como la primera ley de orden público (12).

Por real decreto de 4 de enero de 1805 se creó el Tribunal Extraordinario de Seguridad Pública, el que puede señalarse como un primer intento para separar el orden público interno de las misiones del Ejército, dándole al primero una independencia absoluta con relación al segundo y exonerándole de las responsabilidades que ello conlleva.

Como antecedente del orden público cabe citar un decreto de 17 de abril de 1821 (en realidad se dispuso el 25 de abril que este decreto se publicase como ley) y se refería al «conocimiento y modo de proceder en las causas de conspiración o maquinaciones directas contra la observancia de la Constitución o contra la seguridad interior o exterior del Estado o contra la sagrada e inviolable persona del Rey constitucional». De acuerdo con esta ley, el Ejército toma parte en la resolución de todos estos problemas y «los reos de estos delitos serán juzgados militarmente en Consejo de Guerra».

La primera disposición de orden público fue un real decreto de 20 de marzo de 1867, publicado el 22 del mismo mes. Es muy expresivo lo que en el mismo se entendía por orden público, que lo concreta en su artículo 1, en el que se manifiesta que es «delito o falta contra el orden público, además de lo que pueda envolver en otro concepto toda manifestación pública que ofenda a la Religión, a la moral, a la Monarquía, a la Constitución, a la dinastía reinante; a los Cuerpos Colegisladores y el respeto debido a las leyes».

(12) *Historia del reinado de Carlos III en España*, tomo III, Madrid, 1856, imp. de los señores Matute y compañía.

La segunda ley de orden público es de 23 de abril de 1870 (publicada el día 24 de dicho mes), siendo regente del reino don Francisco Serrano Domínguez, la que tendrá vigencia hasta 1933.

Durante todo este largo período de tiempo se fue abriendo camino la idea de que el orden público interno no era una misión específica de los Ejércitos, por lo que gradualmente se fueron transfiriendo a la Guardia Civil algunos de sus objetivos.

En el año 1931, y durante la Segunda República, se creó dentro del Cuerpo de Seguridad un grupo especial para las Secciones de Vanguardia (Asalto), que en octubre de ese año estaba compuesto por mil miembros y ya figura en el presupuesto confeccionado para 1932. Se le designó vulgarmente con el nombre de Guardias de Asalto y su número primitivo se aumentó en 2.500 por ley de 30 de enero de 1932 (publicada en la «Gaceta» de 5 de febrero). De estos guardias nos dice Ballbé que «no se diferenciaban de la Guardia Civil más que por su uniforme y por su denominación» (13).

Por ley de 28 de julio de 1933, publicada en la «Gaceta» del 30 del mismo mes, se dictó una nueva ley de orden público (la tercera) que se mantuvo en vigor hasta 1959.

Por ley de 8 de marzo de 1941, sobre Vigilancia y Seguridad, en su artículo 16, se estableció el Cuerpo de la Policía Armada y de Tráfico, la que sustituyó a los Guardias de Asalto. En ella se dice en su artículo 18 que tendrá «carácter y organización eminentemente militar y sus componentes quedan sujetos en todo al Código Castrense».

Por ley 45/59, de 30 de julio, entró en vigor la que podemos llamar cuarta ley de Orden Público.

La Constitución, en su artículo 104.1, nos dice que «las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana». En este artículo se puede apreciar que se ha sustituido la expresión «orden público» por la de «seguridad ciudadana».

La ley 55/78, de 4 de diciembre, de la Policía, ya mencionada anteriormente, y hoy día en vigor, consecuencia de los pactos de la Moncloa, da lugar al nacimiento de la Policía Nacional, la que es, de conformidad con su artículo 12, «de estructura y organización militar, no integrada en las Fuerzas Armadas, y que depende del Ministerio del Interior».

Como conclusión, los Cuerpos de Seguridad del Estado no se integran en el concepto constitucional de FAS. Sí se les puede también llamar o considerar como «fuerzas armadas», pero en diferente sentido, pues no se encuentran todas ellas sujetas a disciplina militar, a su frente no están jefes y oficiales militares y su misión es la que les señala la ley 55/78, de 4 de diciembre, de la Policía, ya citada.

(13) O. c. pág. 339.

Hay que tener presente que hoy día, de acuerdo con el artículo 149.1.29 de nuestra ley suprema, la seguridad pública puede ser transferida en todo o en parte a las Comunidades Autónomas, al señalar dicho artículo (que trata de las competencias exclusivas del Estado) que «la seguridad pública, sin perjuicio de la posibilidad de creación de policías por las Comunidades Autónomas, en la forma que se establezca en los respectivos Estatutos en el marco de lo que disponga una ley orgánica».



ESPAÑA Y SU MARINA MERCANTE

Alberto DELGADO

Introducción.



S para mí un honor y una satisfacción escribir en la REVISTA GENERAL DE MARINA. En mi ya dilatada vida profesional, que ha discurrido por diversos medios periodísticos y por tareas televisivas, no he olvidado mis orígenes, cuando, a principios de 1957, siendo un joven estudiante de Periodismo, entré a formar parte de la redacción del incipiente Boletín, luego Revista, de la Oficina Central Marítima, que se ha transformado con el tiempo en la Asociación de Navieros Españoles. Ya entonces —como ahora— la REVISTA GENERAL DE MARINA era una REVISTA prestigiosa y prestigiada.

España, país marítimo.

Hace más de veinticinco años la Marina Mercante española era más reducida en tonelaje, pero también tenía menos problemas. Pero hace, no años, sino siglos, desde antes de la configuración de España como nación, el mar —o la mar— ha sido consustancial a nuestra existencia como pueblo, por razones geográficas, históricas, culturales y socio-políticas, que son de sobra conocidas por los lectores. Y ello es tan cierto como el hecho de que, paradójicamente, España ha vivido largas etapas de su historia de espaldas al mar. Etapas que han venido a coincidir con nuestro declive. La frase «nunca fue más grande España que cuando miró hacia el mar», recoge una realidad innegable.

La crisis mundial de la Marina Mercante.

En la actualidad, la Marina Mercante atraviesa por una difícil situación. La palabra «crisis» expresa una cruda realidad para nuestra flota mercante. Es una crisis que trasciende nuestras fronteras y nuestros mares. Es una situación mundial, que tiene su origen en la llamada «crisis del petróleo», con graves repercusiones en la economía de la mayor parte de los países. Como consecuencia, el comercio internacional marítimo, que era de 15.444

billones de toneladas-milla en 1973, se redujo a 13.180 billones diez años más tarde. Pero la capacidad de transporte, como consecuencia de los numerosos encargos de construcción en los astilleros de todo el mundo, no sólo no disminuyó, sino que creció, en esos diez años, de 440 millones de toneladas de peso muerto a 633 millones. Las consecuencias fueron el desplome del mercado de fletes, y la elevada cifra de buques amarrados por falta de empleo.

Se han producido quiebras «sonadas», como la del importante grupo privado sueco Saleninvest, o la de la naviera estatal irlandesa Irish Lines. Y buena parte de los países considerados como tradicionalmente marítimos han visto disminuir sus flotas:

Gran Bretaña se ha quedado con la mitad del nivel de flota que tenía en 1975. El presidente del General Council of British Shipping ha afirmado que, por primera vez en treinta años, la flota mercante británica se sitúa por debajo de los 20 millones de peso muerto, y su participación en el comercio mundial ha quedado reducida a un 3 por 100, cuando en 1975 era de un 8,8 por 100.

Francia, en el período 1978/1984, pasó de más de 21 millones de toneladas de peso muerto a 16 millones de toneladas. Italia perdió, entre 1978 y 1983, el 20 por 100 de su flota mercante. Grecia, en un año veía disminuir su Marina Mercante en un 12,4 por 100. Suecia redujo su tonelaje mercante de 11,7 millones de toneladas de peso muerto en 1976 a 4,3 millones.

Sólo nuevos pabellones, con facilidades para el abanderamiento, sin exigencias fiscales ni laborales, que pasaban a engrosar las denominadas «banderas de conveniencia», como Bahamas o Hong-Kong, ofrecían espectaculares crecimientos en sus flotas.

La situación española.

En medio de esta crisis generalizada a nivel mundial, España no podía ser una excepción. Con el agravante, para el armador español, de su limitación en la adquisición de sus «inputs»: el naviero español se ve obligado a construir, asegurar y pertrechar sus buques en España, a mayor precio que el de los mercados internacionales. Como hemos dicho en otras ocasiones, en estas condiciones no es de extrañar que haya empresas navieras con dificultades para hacer frente a los vencimientos de sus pagos con el Banco de Crédito Industrial, y que la flota mercante amarrada por falta de empleo sea de 78 buques, con cerca de 900.000 toneladas de peso muerto.

Pese a todo, el descenso de la flota mercante española ha sido menos acusado que en otros países, y hemos pasado de 7,3 millones de toneladas de registro bruto en 1980 a poco más de seis millones al comienzo del presente año.

Soluciones: Una auténtica política naval.

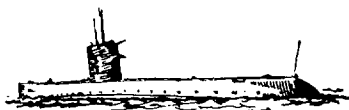
Dada la gravedad del problema, no caben soluciones milagrosas ni instantáneas. Contamos, sin embargo, con un factor positivo, derivado precisamente de nuestra condición de país marítimo: el 90 por 100 de nuestro comercio exterior —importaciones y exportaciones— se lleva a cabo por vía marítima. Aunque el negocio naviero es de características internacionales, bastaría con una mayor participación española en estos tráficos, para que se aliviara considerablemente la situación de la flota.

La solución, que por supuesto es compleja, pasa por una auténtica política naval, que contemple armónicamente los intereses no sólo de los armadores, sino los de los astilleros —cuyas crisis, con sus repercusiones económicas y sociales, ha estallado como el pus de una herida reventada—, las de los fletadores —entre los que se cuentan empresas públicas— y los tripulantes.

Parece que el Gobierno se ha dado cuenta de la gravedad del problema. El Plan de Flota, de inminente aprobación, representa un paso hacia adelante. La Marina Mercante española necesita un saneamiento previo de sus estructuras, para su posterior relanzamiento. Por el momento, si no se toman medidas urgentes, la continuidad en la explotación de nuestros buques está en peligro, porque hay armadores que no pueden hacer frente a sus vencimientos de crédito. El presidente de la Asociación de Navieros Españoles, Fernando Fernández-Tapias, ha afirmado recientemente que «el coste financiero acumulado se ha debido no sólo a la crítica situación del mercado, sino al sobre coste que la flota ha tenido que soportar como consecuencia de haberse construido en un mercado cautivo».

Lo que es indudable es que España no puede permitirse el lujo de prescindir de su Marina Mercante. Hay razones económicas claras: razones de empleo, de ayuda a nuestra industria, de ahorro de divisas..., pero hay también razones estratégicas, de la máxima importancia. En las páginas de esta misma REVISTA, el almirante Salgado Alba se ha referido a la Marina Mercante como «principal apoyo logístico en operaciones militares de toda coalición marítima». Los ejemplos de las dos guerras mundiales, y más recientemente, de la guerra de las Malvinas, le dan la razón.

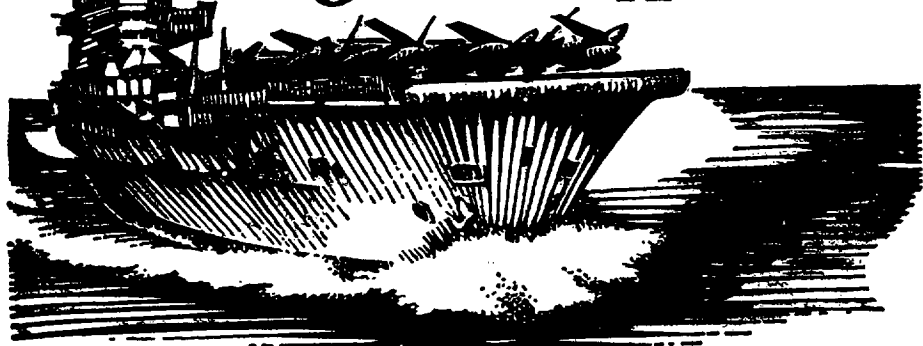
La Marina Mercante española necesita atención y ayuda. Necesita de una política naval que se pide con insistencia no exenta de angustia. Porque —ya lo dije en otra ocasión— hay muchas maneras de naufragar, pero la más descorazonadora es hacerlo desde tierra.





Ocaso. Autor: Juan Ignacio Moreno Zamora.

TEMAS PROFESIONALES



¿AGALLAS SINTÉTICAS?

Introducción.



SIENDO jefe del Centro de Buceo de la Armada recibí una llamada por teléfono, de cierta emisora de radio, invitándome a comentar un artículo, sobre «agallas sintéticas», aparecido en la prensa del día. Les informé que sólo podría aceptar con la reglamentaria autorización.

No sé si la autorización llegó cuando la noticia había dejado de interesar o no consideraron oportuno realizar las gestiones de dicha autorización, el caso es que no volví a saber nada al respecto.

Leída la noticia, la contrasté con algunas informaciones que pude agenciarme y tenía la respuesta preparada.

Una vez pasado el tiempo, seis meses, no considerando que robe una primicia y sí el interés que pueda tener su divulgación, es por lo que me decido a mandarlo a nuestra REVISTA.

Exposición.

La noticia se concretaba a que en la America's Duke University, de Carolina del Norte, los doctores Joseph y Celia Bonaventure, directores del Marine Biomedical Center de dicha Universidad, habían desarrollado una

«agalla artificial» que podía permitir a un buceador respirar bajo el agua indefinidamente.

Ya en 1962, en el World Underwater Congress celebrado en Londres, el comandante Jacques Cousteau expuso su idea de que algún día los hombres podrían respirar bajo el agua como un pez, provistos con una agalla que funcionara como la de éstos, utilizando el término de *homo aquateus* para el buceador del futuro.



Desde esta fecha se han llevado a cabo innumerables experimentos para respirar bajo el agua, librando al buceador de sus botellas y limitaciones o a los buzos de su conexión externa, incluso se han utilizado animales que han respirado agua saturada con oxígeno, sobreviviendo al regresar a respirar con aire.

La novedad que aportan los Bonaventure es la siguiente:

Son bioquímicos, interesados en la relación entre la estructura, función y unión de proteínas y enzimas, en particular aquellas que tienen relación con la respiración.

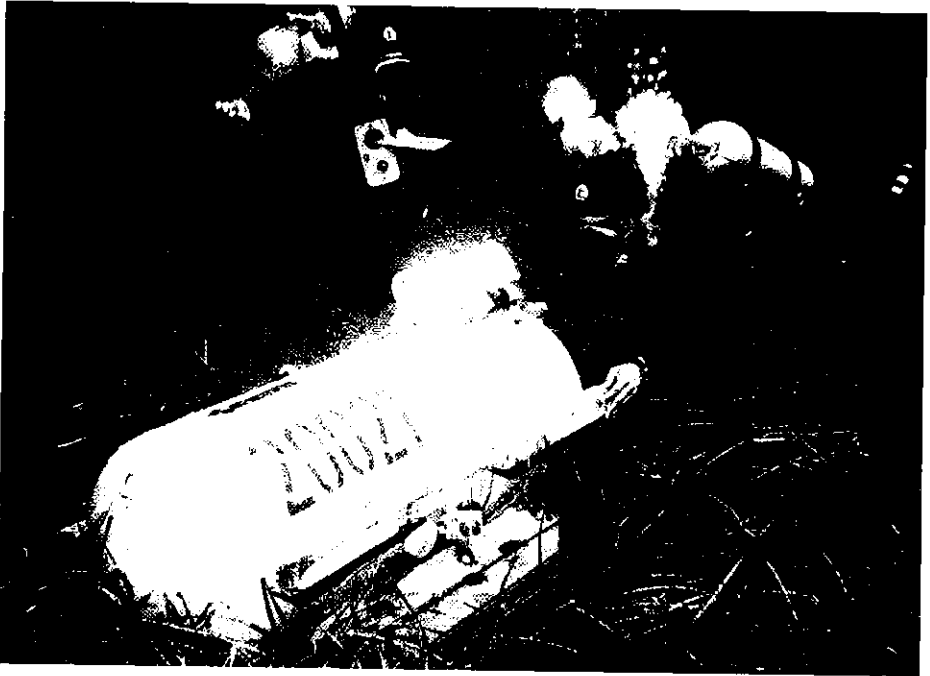
La hemoglobina es la portadora del oxígeno que procesan las proteínas.

Dice Joseph Bonaventure que la función de la hemoglobina en los animales, ya sea que respiren aire, como los humanos, o que respiren agua, es la misma: extraer oxígeno y mandarlo a los tejidos.

Un gran número de organismos viven bajo el agua, y desde los más pequeños a los más grandes escualos necesitan oxígeno como nosotros, utilizando incluso la hemoglobina para extraer el oxígeno, disuelto en el agua, para satisfacer sus necesidades.

La diferencia estriba en el uso de las agallas para transferir el oxígeno directamente a la hemoglobina.

En conexión con el America's Office of Naval Research, los Bonaventure, con base en la bioquímica de la hemoglobina y una ingeniosa combinación de biología y tecnología, han desarrollado lo que llaman el *hemospunge*.



Una mezcla de plástico y hemoglobina da al *hemospunge* un aspecto de gomaespuma o esponja que encerrado en una mochila, con un depósito para almacenar el oxígeno extraído, forma una «agalla».

Cuando el agua fluye a través de la esponja las moléculas de hemoglobina capturan el oxígeno del agua.

Una corriente eléctrica, suministrada por una pequeña pila que pasa a través de la esponja, fuerza a la hemoglobina a soltar el oxígeno y almacenarlo para la respiración.

La patente ha sido adquirida por la Aquanautics Corporation de San

Francisco, confiando en obtener un suministro de oxígeno para buceadores, submarinos o cualquier tipo de sumergible.

Dicha empresa espera obtener una «agalla» más ligera y barata que los sistemas actuales de buceo en un plazo de dos años.

Hasta aquí la noticia, un poco más extensa que la que apareció en los periódicos.

Consideraciones.

Indiscutiblemente, tal como aparece y dado el alto valor de la compra de la patente, un millón de libras esterlinas, abre un camino o mejor dicho pone en camino lo que ya anunciara Jacques Cousteau en 1962.

En el alto mandato Divino de dominar la tierra, no es de extrañar que se puedan lograr estos objetivos; no obstante, a la noticia le falta mucha información para darnos una esperanza próxima de que las botellas sean sustituidas por la «agalla» de *homosponge*. Sin ánimo de que se me tache de ser escéptico al progreso y poniendo por delante por sería el primero en probar el sistema, una vez se considere viable, voy a afectar una serie de consideraciones a esa posible viabilidad.

En primer lugar, para que pueda realizarse una adquisición de oxígeno del agua ésta debe «fluir» por el *homosponge*. De todos es conocida la succión que realizan los peces para forzar este paso; si el buceador no se encuentra en movimiento (lo cual es muy normal dentro del proceso de una inmersión que no suponga un simple paseo por los fondos), será necesario suministrar un ventilador o extractor que realice estas funciones con su correspondiente motor y fuente de energía.

La respiración del oxígeno extraído (la hemoglobina extrae el oxígeno de la burbuja de aire del agua del mar) puede ser a circuito abierto o cerrado. En el primer caso hay que tener en cuenta que, suponiendo a la *homosponge* un rendimiento del 100 por 100, el hombre necesita para respirar de dos o tres litros de oxígeno por minuto, dependiendo de la actividad que desarrolle, y cuando realiza un trabajo sumergido y en aguas normalmente frías, no es descabellado el considerar como normal los tres litros. Si, a su vez, consideramos que el porcentaje de oxígeno en el agua de mar es de seis mililitros por litro, para obtener los tres litros necesitamos 500 litros de agua por minuto, y si a esto consideramos que, con el anhídrido carbónico formado en nuestros pulmones, expulsa parte del gas existente, a circuito abierto las necesidades de agua que pasen por mi sistema de filtraje se disparan.

Si el sistema es a circuito cerrado, esa cantidad de oxígeno, con los 500 litros de agua por minuto, ya que de por sí muy alta, sería suficiente, pero necesito un sistema para absorber el CO₂ producido, por tanto, habrá que añadir al *homosponge*, de tamaño adecuado, y al ventilador con su fuente de



alimentación, un depósito de bakal o cualquier otro absorbente, que limitará mi permanencia bajo el agua y aumentará el volumen del sistema.

Hasta ahora hemos hablado de respirar oxígeno puro, pero éste tiene un límite de $1,8 \text{ Kg/cm}^2$ de aceptación prolongada, lo que se alcanza a los ocho m. Se pueden alcanzar los 20 metros, e incluso los 30 metros, pero el límite de estancia en estas profundidades disminuye ostensiblemente, alcanzando los 20 minutos en 30 m., lo que por otra parte se puede permanecer a esa profundidad y tiempo respirando aire sin necesidad de descompresión, y sin el gran riesgo de aparición de las conocidas convulsiones, mareos y demás sintomatologías del envenenamiento del oxígeno.

Este problema se puede subsanar con el aporte de un gas inerte, a profundidades menores el nitrógeno y a grandes profundidades el helio.

Esto requerirá el agregar al equipo de buceador unas botellas con el gas inerte que se le suministre.

Con objeto de evitar un gran volumen de este gas, hay que recurrir al circuito cerrado, que tenga: un suministro de oxígeno procedente del tanque de depósito de la *hemosponge* con un dosificador que mantenga la presión parcial de éste, adecuada a la profundidad del trabajo; un absorbente de CO₂ y CO procedentes de nuestra respiración, y unas botellas, con gas inerte, con su correspondiente dosificador, para mantener la presión adecuada a la profundidad, en el saco o depósito del que se produce la inspiración; a todo esto se agrega el ventilador, el *hemosponge* y la fuente de alimentación para los dos.

Conclusiones.

Estas conclusiones yo las pondría con letra minúscula, con toda modestia, pero el análisis anterior me permite deducir (quizá sería mejor haberlo encabezado con *Deducciones*, pero suena mal y así lo dejo), que este sistema con oxígeno puro sólo tendría rentabilidad a circuito cerrado y en pequeña profundidad, acoplado quizá a los equipos de guerra, el saco de respiración, el depósito de bakal y la reductora que son irremplazables, y pensar que el pequeño espacio que ocupa la botella de oxígeno, puede ser sustituida por el *hemosponge*, ventilador, batería y depósito parece un poco presuntuoso.

En los equipos con mezcla, ya sea enriquecida de oxígeno, para larga permanencia en poca profundidad sin descompresión o pobres de oxígeno para grandes profundidades, el problema estriba en la obtención de una mezcla homogénea y mantenerla con los aportes de O₂ y gas neutro, con sus correspondientes analizadores y dosificadores, por lo menos, ya que la misma respiración podría servir de homogeneizador; si este problema, en superficie, en aporte para buzos, ya es complicado y normalmente se les suministran mezclas previamente preparadas, el llevar todo el laboratorio «a bordo» no parece, por el momento, muy viable.

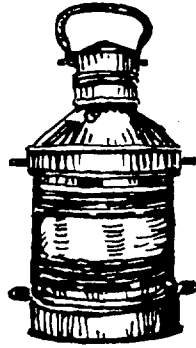
No hay que olvidar que en los peces el oxígeno captado es llevado directamente por el sistema branquial a la sangre, y así lo tiene previsto la naturaleza: con este sistema el oxígeno captado lo llevo a mis pulmones a presión, cuyos alvéolos no están, por naturaleza, preparados para ello. El hombre es un animal de sangre caliente y, por tanto, requiere un volumen de oxígeno o combustible para mantener la temperatura, superior a los peces de sangre fría. Ante este problema nos encontramos con la existencia de los mamíferos acuáticos, delfines, ballenas y demás, que a pesar del gran poder que tienen los seres vivos de «evolucionar adaptándose al medio sin variar la especie», no han conseguido librarse de la necesidad de acudir a la superficie para recoger el oxígeno en grandes cantidades, no habiéndose alcan-

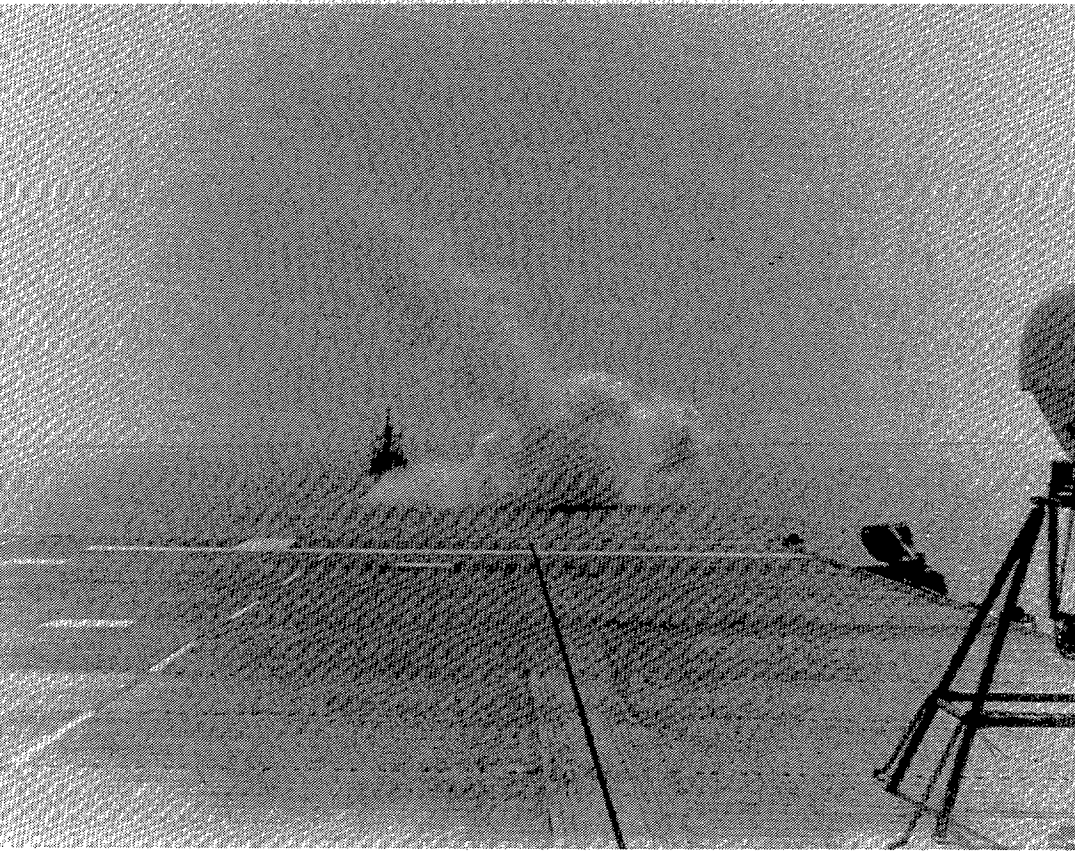
zando, por ello, el más mínimo adelanto en la «evolución de la especie» a pesar de los milenios transcurridos, poniendo muy en duda esas tesis.

Indiscutiblemente cosas más difíciles se han visto realizar y desde estas líneas envío mis felicitaciones a los Bonaventure, pues sí creo que esto pueda tener dos campos de utilización más al alcance de la mano, en los hábitat o casas submarinas y en los propios submarinos, donde se cuenta con energía, espacio y superficies para la implantación del *hemosponge* y su sofisticado equipo. ¿Quién sabe si un submarino cubierto de *hemosponge* no sólo tendría un suministro prolongado (no me atrevo a decir inagotable) de oxígeno o combustible para mantener la temperatura, superior a los peces, ¿Qué efectos tendría para la velocidad el hacer pasar el agua por el *hemosponge*? ¿rozamientos, hélice trabajando en aguas con menos porcentaje de aire, perturbaciones al propio hidrófono?

Como tantas veces, la ciencia, al abrir una puerta, creyendo seguir un camino, lo abre a otros no menos interesantes. América se descubrió buscando un camino hacia la India.

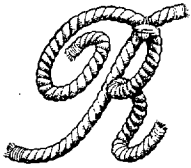
Gerardo FRAILE CARLOS-ROCA





... 3 - 2 - 1 - 0 - 1 - 2 - 3 ... Autor: Mariano Planelles Lazaga.

OPERACIONES LOGISTICAS DE REABASTECIMIENTO



ESULTA relativamente cómodo escribir sobre temas de carácter táctico normal, pero no lo es tanto el aventurarse con las acciones logísticas especiales para acudir en socorro de una fuerza comprometida y cercada operando en condiciones dramáticas. Tales casos se han dado en los últimos conflictos bélicos en que podemos estudiar las operaciones militares de combate. Así ha sucedido en Vietnam; en el Sinaí y hace poco, dramáticamente, en las Malvinas. En otras circunstancias, en otros tiempos, estas fuerzas estarían irremisiblemente perdidas por falta de abastecimientos, con su logística agotada, al haberse estrangulado sus cordones umbilicales de realimentación. El fenómeno consecuente a esta situación sería una disminución de la moral, primero, y la paralización física de los miembros combativos, después.

La guerra moderna, sea en las llanuras desérticas, sea en terrenos de jungla o zonas habitadas, se caracteriza por todo tipo de movimientos y consumos imprescindibles. Esto lo sabe el enemigo, y es por ello que los ataques irán fundamentalmente a buscar las «colas logísticas». Las operaciones de aislamiento y cerco están a la «orden del día».

Fue en 1968, en Vietnam, cuando cinco batallones de la Infantería de Marina de los Estados Unidos quedaron cercados por 20.000 norvietnamitas en Khe Sanh. Estos infantes de Marina sobrevivieron durante casi tres meses gracias a las operaciones de reabastecimiento por aire. En aquellos momentos se pudo comprobar la terrible necesidad de practicar tal tipo de operaciones logísticas especiales con toda normalidad, independientemente de las circunstancias, de las defensas antiaéreas enemigas, de las condiciones meteorológicas, etc.

Por otro lado, con su gran movilidad, el actual campo de batalla demanda servicios logísticos de mucha mayor envergadura, y eso exige que el grueso de la carga logística y materiales de repuesto sean transportados a tiempo y lugar oportunos.

Las maniobras tácticas se organizan para mover tropas de combate y material de guerra a objetivos profundos, proyectando fuerzas militares por todo lo ancho y largo del campo de operaciones. Pero también es menester que las fuerzas se mantengan siempre conscientes de que hay acciones tácti-

cas especiales ideadas específicamente para atacar las organizaciones de apoyo logístico. La clave del éxito de una operación ofensiva es la captura de los centros logísticos y de mando y control enemigos.

Con esta doctrina ha comenzado una reorganización en gran escala de las fuerzas anfibas y vehículos anfibs de apoyo. Vehículos tales como aerodeslizadores y el nuevo avión caza, de despegue y aterrizaje corto o vertical (VSTOL), han sufrido diversas modificaciones, adaptándose a las condiciones necesarias que una fuerza puede requerir para ataques anfibs rápidos a los centros logísticos vitales del enemigo. Eso es prueba del potencial desarrollo tecnológico de tal tipo de operaciones. Estos adelantos recalcan la necesidad de revisar la multiplicidad de amenazas contra centros logísticos próximos a la mar o, más propiamente, las zonas portuarias.

Las amenazas contra los terminales de las líneas de comunicación marítimas en un teatro de operaciones podrían incluir ataque desde el espacio aéreo hasta los procedentes de las profundidades marinas:

- Satélites de vigilancia.
- Misiles balísticos.
- Cazabombarderos.
- Unidades aerotransportadas (fuerzas especiales).
- Operaciones de incursión anfibia.
- Asaltos anfibs no mayores de regimiento.
- Minas submarinas portuarias y cargas prearmadas.
- Vehículos sumergidos pilotados por control remoto (RPSV's).
- Ataques navales submarinos.
- Ataques navales con embarcaciones de superficie convencionales.
- Guerra electrónica.

Ante una catástrofe logística será necesario disponer de sistemas logísticos de emergencia que sirvan para acudir a la zona afectada por el ataque enemigo y resolver la situación, dependiendo de las características propias del teatro de que se trate.

Los norteamericanos utilizan el sistema AWADS, esto es, el sistema del Abastecimiento Aéreo en Condiciones Adversas, que puede practicar el reabastecimiento de fuerzas aisladas sin logística en condiciones de mínima visibilidad, a 300 pies de altura, o bien elevarse a cotas de 10.000 pies lanzando contenedores de una tonelada de peso. Todas estas operaciones están dentro de las prácticas normales de nuestras Fuerzas Aéreas, y tanto los procedimientos técnicos como los operativos deberían constituir un procedimiento de colaboración inter-ejércitos reglamentado. Tal sistema, debidamente practicado, abriría enormes posibilidades estratégicas y aumentaría la agilidad de las unidades de intervención y su capacidad de supervivencia sobre el terreno, lo que quita dramatismo al planteamiento y ejecución de

operaciones estratégicas frente a un enemigo de gran capacidad de maniobra en su propio territorio.

Otro procedimiento de reabastecimiento es a través de la costa, con medios navales de superficie, constituyendo operaciones de características especiales y complejas denominadas LOTS (Logistic Over The Shore). Se realiza utilizando una costa, generalmente conquistada previamente por un asalto anfibio y desembarco posterior, para establecer una base logística sobre la que descargar los abastecimientos. Sin embargo, este tipo de operaciones logísticas responden a necesidades de gran envergadura y se enmarcan en las operaciones de T. O. Las operaciones LOTS están reguladas en el Ejército norteamericano por una Instrucción de Operaciones en la que se señala las diversas formas de LOTS, según se trate de reabastecer fuerzas terrestres utilizando la colaboración de fuerzas navales solamente o fuerzas navales y aéreas. En uno y otro caso se tiene que producir un proceso de decisiones previas o acuerdos a los que es necesario llegar entre los distintos mandos participantes y responsables de la operación, es una operación logística en apoyo de un mando unificado.

Hay que señalar que se nombra un comandante de LOTS para coordinar las acciones de los diversos mandos componentes, sujetos a las órdenes de sus respectivos ejércitos (Tierra, Mar o Aire), pero bajo control operativo del comandante LOTS.

La trascendencia e importancia de estas operaciones logísticas se pueden comprender mejor con un ejemplo. Tal fue la solución de los problemas logísticos para la fuerza de invasión de Normandía (aproximadamente un millón de hombres) con tres ejércitos (canadiense, británico y norteamericano) en línea. Los aliados estuvieron planeando la logística sobre la costa normanda durante un año. Se organizó en tres fases: primeramente para asegurar la zona costera y establecer las bases logísticas de las divisiones; una vez aseguradas las posiciones divisionarias sería necesario establecer las zonas de cada ejército y, posteriormente, globalizar los abastecimientos del T. O. utilizando no solamente la costa conquistada como base logística, sino los puertos y aeropuertos.

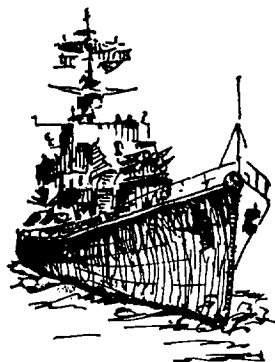
Ya se comprende que el control, coordinación y eficacia del sistema logístico constituye en gran escala la forma esencial de supervivencia y de eficacia de una fuerza de invasión establecida en territorio enemigo. Otra vez, la «cola logística» constituirá el foco de atracción de los ataques enemigos. Y es que la logística es como la salud: se nota su importancia cuando falta.

En la campaña de las Malvinas se vio cómo una fuerza de 10.000 argentinos fue literalmente sometida a una operación de cerco de este tipo. Primero, el aislamiento diplomático y político, y posteriormente el cerco militar que se fue cerrando hasta asfixiar literalmente a las tropas en el campo

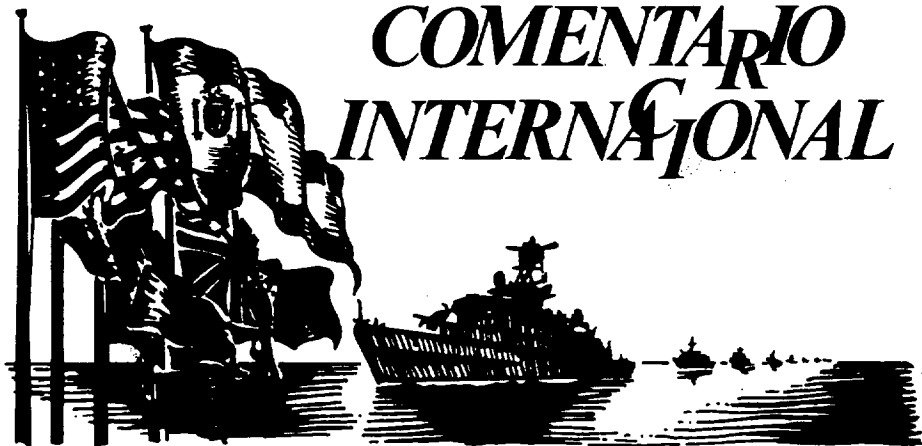
de batalla. Y yo me preguntaría ¿qué hubiera pasado si los argentinos hubiesen mantenido las líneas de comunicación abiertas?

Las FAS españolas, en la defensa de los territorios nacionales, pueden verse un día sometidas a un cerco de este tipo —piénsese en nuestros enclaves y archipiélagos—, que obligaría a emplear tales operaciones logísticas de reabastecimiento sobre las que ahora estoy tratando de llamar la atención. Este es mi único objetivo. Tales operaciones logísticas requieren organización, estructuras, medios y, sobre todo, mucha práctica.

Gonzalo PARENTE R.

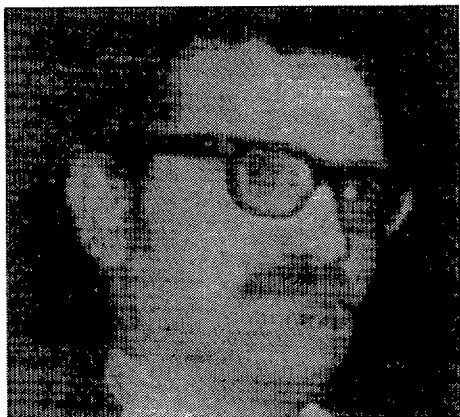


COMENTARIO INTERNACIONAL



Roma: El proceso del siglo.

Cuando el 13 de mayo de 1981 el mundo, horrorizado, presenciaba por las pantallas de la televisión el atentado de que era víctima el Santo Padre Juan Pablo II, se concienciaba de que algo muy siniestro y estremecedor se agazapaba tras la pistola del turco Alí Agca, autor material del magnicidio, por «participación personal, voluntaria y directa», como rezan los códigos penales, pero con un trasfondo de motivaciones sórdidas, de las que se han hecho muchas y muy abstractas suposiciones para llegar aun hoy día a muy pocos resultados en concreto.



Antonov: La conexión desconectada.

Condenado a cadena perpetua Alí Agca, en un juicio menos espectacular que el que en estos días está teniendo lugar en Roma, de todos son conocidas las imágenes posteriores de la entrevista del Papa en la cárcel con su frustrado asesino, al que ha perdonado y bendecido, y el que nuevamente adquiere un protagonismo de primera plana con motivo del comienzo del llamado proceso de la «conexión búlgara», en el que la justicia italiana trata de esclarecer las vinculaciones del autor material del atentado con los servicios secretos

de un país sobre los que pesa una gravísima sospecha, y del que un ciudadano no acogido a inmunidad diplomática comparte actualmente cargos y acusaciones.

Naturalmente, el personaje central del proceso sigue siendo el terrorista turco, que, después de trabajar para los «Lobos grises» de la extrema derecha turca, se pone al servicio de los búlgaros y se compromete a dar muerte al Papa. La justicia italiana fue dura y expeditiva con el terrorista, pero no quedó satisfecha con el «leit motiv» del terrorismo. De aquí que haya sentado en el banquillo al oscuro Antonov, empleado de las líneas aéreas búlgaras, aunque sus posibles cómplices, los agentes secretos Ayvazov y Vassilev, no hayan podido ser también juzgados, amparados en el ejercicio de una más que discutible inmunidad diplomática que ha impedido su captura por la policía italiana.

Pero a pesar de ello, para Alí Agca es un juicio en el que poco tiene que perder y mucho que ganar. Tras pasar cuatro años en la cárcel, y con una condena a cadena perpetua a sus espaldas, ve en el banquillo de los acusados a parte del grupo que lo utilizó y que después lo dejó abandonado a su suerte. Y utiliza su oportunidad, que no es otra que la de llamar la atención de la opinión pública mundial con sus profecías apocalípticas y sus afirmaciones de «ser Jesucristo reencarnado», amén de la exigencia de que sea revelado el secreto de Fátima, con el que espera reafirmar la veracidad de sus alegaciones.

Con el único búlgaro hasta ahora presente en el proceso —Antonov—, comparten jaula y grilletes dos paisanos de Agca, Musar Cedar Celebi, jefe de la Federación Democrática e idealista de los trabajadores turcos en Europa, encubridor y protector de Alí Agca, y Omer Bagci, el hombre que llevó la pistola fatal desde Suiza a Milán y de la que hizo entrega al magnicida. Los diplomáticos sobre los que pesan graves acusaciones de complicidad, Ayvazov y Vassilev, siguen procesados en rebeldía y Bulgaria se niega a conceder su extradición, como tampoco ha querido otorgarla a Bekir Celenk, el traficante de armas turco que por primera vez habló a Alí Agca del plan búlgaro, le presentó a los agentes del KDS, el Servicio Secreto de Sofía, y posiblemente sea una de las piezas claves de todo el embrollado asunto.

La indudable buena fe de la justicia italiana, que defiende en este proceso el mantenimiento de su buen nombre y el deseo de que no queden sin un total esclarecimiento los móviles y entresijos de la conspiración, le lleva a un maratónico esfuerzo de interrogatorios, careos y demás diligencias del caso. Para todo ello la ayuda de Agca puede ser sustancial, pero Agca no parece estar por la labor y mantiene sólo el propósito de llamar como sea la atención: «Quiero que los periodistas sepan que todos estamos aquí para descubrir la verdad de los hechos concretos, como el atentado del Papa. Un gravísimo delito, indudablemente, pero también la más grande tragedia de la historia. La verdad sobre esta historia no la sabe ninguno, o mejor alguien la conoce, pero tiene miedo de hacerla saber. La sabe el Vaticano, hay pruebas concretas». En este punto, el presidente del Tribunal, el magistrado

Santiapiachi, le llamó la atención al turco, pero éste continuó impertérrito: «Quería hacer saber que soy un hombre sano de mente, bastante inteligente aunque muchos me tachen de loco».

La opinión generalizada en medios cercanos al proceso es la de que el turco Alí Agca quiere una intervención a su favor del Vaticano. Esta es la interpretación más plausible del mensaje escondido detrás de las sorprendentes profecías de que el turco ha venido haciendo gala en sus declaraciones en el proceso contra Antonov. «El atentado del Papa está relacionado con el tercer secreto de Fátima. En esta generación el mundo será destruido y para los hombres los años están contados». Con toda esta sobrecogedora palabrería está claro que Agca busca su única salvación en el apoyo del hombre contra el que un día atentó. Cree que el Papa puede liberarlo e insiste en hablar del Papa, de la visita que le hizo en la cárcel y dice «que espera una respuesta». Está claro, también, que Alí Agca quiere que Juan Pablo II interceda a su favor ante el Estado italiano y que éste lo ponga en libertad. Pero puesto en libertad, sin una constante y mantenida protección, ¿qué duraría? Es lógico que los servicios secretos búlgaros, contra los que Agca se ha despachado a gusto, acabarán con él de una vez para siempre. Pero de todas formas no está en el ánimo de la Santa Sede desviar el cauce de la justicia, que trata con este proceso de hacer resplandecer una verdad, desde un oscuro laberinto de evidencias muy circunstanciales; porque presumiblemente con tan escasas como dudosas pruebas parece difícil que el tribunal de Roma pueda llegar a dictar sentencia, ya que sea como sea la clave de la trama continúa siendo ese hombre contradictorio y posiblemente paranoico, llamado Alí Agca, autor material del odioso atentado, y del que paradójicamente trata de sacar el mayor partido.



Moscú: Bienvenida al amigo indio.

No parece sorprendente el que el primer viaje «de Estado» del primer ministro indio, Rajiv Gandhi, haya sido precisamente a la Unión Soviética, país con el que su madre y antecesora en el cargo, Indira, mantuvo cordiales relaciones aun bajo la etiqueta del neutralismo. La visita de Rajiv, recibido con todos los honores, y que parece destinada a tranquilizar los ánimos de los dirigentes soviéticos que siguen con inquietud los esfuerzos del hijo de Indira por mejorar las relaciones de Nueva Delhi con Washington, no ha podido iniciarse bajo mejores auspicios de buena acogida y espectacularidad en el recibimiento.

Como la India y la Unión Soviética están vinculadas por un tratado de cooperación y amistad, que data de 1971, la política soviética en Asia con-

cede un papel fundamental a esta amistad, que en tiempos de Indira Gandhi estrechó sus lazos económicos y políticos con su principal proveedor de armamento. Porque para la URSS, la India es un contrapeso necesario frente a la presencia norteamericana en Pakistán y frente a los dirigentes de Pekín, enfrentados con Moscú por la presencia vietnamita en Camboya y la soviética en Afganistán.

Por su parte, el primer ministro indio aseguró en Moscú que las relaciones entre su país y la URSS continuarán desarrollándose en la línea de amistad y cooperación que ha sido la tónica durante treinta años, saliendo al paso ante la prensa de las hipótesis sobre un eventual giro de la política exterior india hacia Estados Unidos, en detrimento de las relaciones con Moscú, asegurando que estas tienen un brillante futuro.

Sin embargo, el dirigente indio ha señalado que su país desea tecnología norteamericana y mejores relaciones comerciales y culturales con Estados Unidos, pero puntualizando, a renglón seguido, que la posición india en política exterior no se comprometerá «a cambio de nada».

Es evidente, también, que la situación de Afganistán salió a relucir en las conversaciones sostenidas entre Gandhi y Gorbachov y, según "France Presse", el dirigente indio criticó implícitamente la presencia militar soviética en este país, manifestando que la postura de Nueva Delhi es muy clara, oponiéndose a que cualquier país intervenga o se inmiscuya en los asuntos internos de otro Estado. Los soviéticos, prudentemente, han guardado silencio oficial a este comentario, que podía de algún modo haber dificultado las conversaciones.



Rajiv Gandhi: Moscú, primera etapa.

Gandhi se ha referido también en Moscú a la cumbre de seis países celebrada en Nueva Delhi en 1984 y afirmó que la URSS aceptó la declaración final, mientras que Estados Unidos no se molestó en recogerla. El desarme

nuclear y la no militarización del espacio cósmico fueron dos de los principales puntos del texto refrendado por Argentina, México, Tanzania, Grecia, Suecia e India.

La visita de Gandhi a Moscú ha estado precedida por una gran campaña en los medios informativos, normalmente poco proclives a tales despliegues con los visitantes extranjeros. La agencia oficial "Tass", los principales programas de televisión y prácticamente todos los periódicos han dedicado amplios espacios a informar sobre las relaciones soviético-indias y a reproducir íntegra la entrevista concedida por Mijail Gorbachov a la agencia india "P.T.I.", en la que éste acusaba a Estados Unidos de aumentar constantemente su presencia militar en el Indico, propugnando una conferencia internacional dedicada a la situación de esta región para que se convierta en deseable zona de paz.

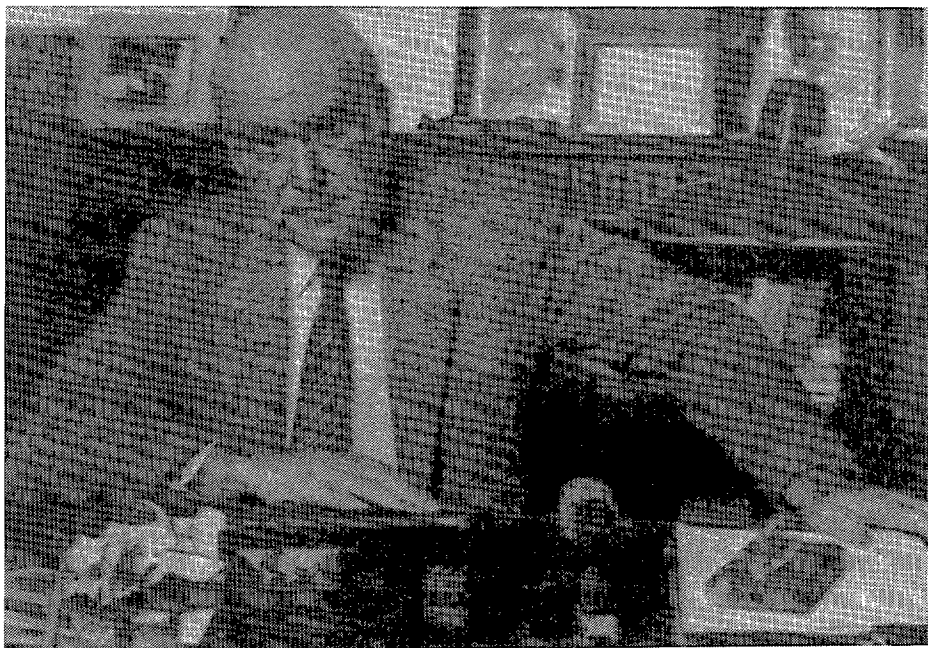
Las consecuencias de la visita son aún prematuras para ser valoradas. Indira Gandhi, madre y predecesora de Rajiv como líder del Movimiento de los No Alineados, supo mantener muy buenas relaciones con Moscú, aunque sin dar la espalda a Washington. Algunos observadores piensan que el nuevo premier indio es más occidental que su madre, por lo que es Moscú el que busca mantener buenas relaciones con el hijo. De aquí que la reciente estancia de Rajiv Gandhi en Moscú haya sido, en buena parte, la bienvenida al amigo indio.



Atenas: Papandreu, reelegido.

El partido socialista griego (PASOK), bajo el liderazgo incuestionable de Andreas Papandreu, refrendó el domingo de Pentecostés la victoria electoral que le llevó al poder en 1981. A pesar de las pesimistas previsiones que hablaban de un descenso acentuado en sus filas según las encuestas; de que el partido comunista le negase cualquier apoyo, y de que ha perdido un 3 por 100 de su electorado (lo que le ha significado una ligera reducción de escaños), el PASOK sigue gozando de una confortable mayoría, mientras que Nueva Democracia, la formación de centro-derecha fundada por Karamanlis, ha vuelto a naufragar, aun mejorando posiciones.

Los socialistas griegos pueden sentirse satisfechos con el resultado, vistos los condicionantes económicos y el alto índice de paro que se registra en Grecia. Las encuestas de opinión anticipaban un final de infarto entre el primer ministro socialista Papandreu y el líder de la oposición de derechas Constantín Mitsotakis, pero la realidad es que nada de esto ha ocurrido, y pese al aumento del paro y de la inflación y de no cumplir sus promesas de retirar a Grecia de la OTAN y de la CEE, Papandreu ha logrado mantener la mayoría absoluta de escaños parlamentarios batiendo de un lado a la



Papandreu: La segunda oportunidad.

derecha y de otro a los comunistas prosoviéticos que aspiraban a convertirse en el partido bisagra.

La primera decisión de Papandreu después de su victoria ha sido la de anunciar un cambio de gobierno al que en una extraña autocrítica había definido como demasiado numeroso, pasado de moda y de mal funcionamiento; así el nuevo gabinete será más corto (sólo diez ministros), más homogéneo, más pragmático y más preparado para resolver esos problemas domésticos que han sido los que han dominado a lo largo de la campaña.

Sin embargo, y a pesar de estas medidas saneadoras, quizá las principales sombras de Papandreu se proyecten en la política internacional, ya que el líder socialista ha estrechado lazos con Moscú, se ha negado a condenar la invasión de Afganistán, y durante una visita a Polonia criticó al sindicato Solidaridad al tiempo que calificaba de gran patriota al dictador Jaruzelski. Ni el centro ni la derecha han podido o sabido sacar partido de esta posición, y se han «encontrado con un rechazo que no esperaban, y que justifican atribuyendo al PASOK un nocivo uso de la maquinaria del Estado para influir en los votantes y ejercer una violencia psicológica contra los funcionarios, dando un resultado que no refleja la genuina voluntad política del electorado.

Andreas Papandreu ha jugado con habilidad sus cartas de dirigente caris-

mítico seguro de sí mismo. Sus enemigos le han comparado con Minos, el rey de Creta, hijo de Zeus y de Europa, que sufría el pecado de orgullo, pero tampoco le ha ido a la zaga Karamanlis, al que sus partidarios comparaban con un dios mítico. En estos desafíos de taumaturgia los observadores políticos han coincidido en describir estas elecciones como las más politizadas de los últimos tiempos, y hasta muy poco antes del escrutinio no podía asegurarse si habría de tener continuidad la experiencia socialista griega, o habría de darse paso a un cambio más a la derecha ante la creciente crisis político-económica del país. Pero las urnas tienen mucho de veletas, y al programa reformista, en la práctica revolucionario, del PASOK se le brinda la segunda oportunidad. Que la aproveche o no para llevar a cabo el prometido «Allaghi», es una cuestión que va más allá de los resultados electorales.



Líbano: De la violencia al confusionismo.

Tres años más tarde de la invasión del Líbano por Israel, y cuando esta última nación ha iniciado la fase final de su retirada, el mapa político libanés ha enriquecido aún más sus coordenadas desde la violencia a la confusión. La OLP ya no controla ni Beirut Oeste ni el sur del Líbano. Incluso en el sur de Beirut, donde se calcula que unos doscientos o trescientos guerrilleros de la OLP protegían a la población de los campamentos de refugiados, se han repetido los ataques de los chiítas del Amal islámica protegidos de Siria, que es la nación que ha sacado mayor partido de la trágica situación, y que se ha convertido virtualmente en los amos del Líbano.

Los principales ganadores por la transformación experimentada en el mapa político libanés han sido así chiítas y drusos, mientras que los grandes perdedores son los musulmanes sunnitas y los cristianos. El desglose de resultados arroja el siguiente balance: Los drusos han limpiado las montañas del Chuf de toda influencia cristiana y han extendido su poder hasta la costa mediterránea, en el oeste, y la frontera siria, en el este. Los chiítas, que son los que más armas tienen, han conseguido desplazar de Beirut Oeste y del sur del Líbano a los palestinos y políticamente se han prestigiado al protagonizar la resistencia antiisraelí en el sur. Los cristianos maronitas han perdido todos sus enclaves al sur de Beirut, excepto Jezzín, muy vulnerable, y la franja de seguridad establecida por Israel al norte de su frontera, y, por último, los sunnitas, que en una época hablaban por todos los musulmanes del Líbano, han perdido su poder efectivo y sólo ejercen un pequeño control militar en parte de las ciudades de Trípoli y de Sidón.

La política de Israel de atacar las aldeas chiítas del sur del Líbano en represalias por los ataques palestinos fue una hábil maniobra que dio buenos resultados. Los chiítas se volvieron contra los palestinos y ahora parecen

decididos a no permitir que la OLP vuelva a utilizar sus tierras como trampolín para sus actividades antiisraelíes. Sin embargo, a largo plazo la realidad del nuevo Líbano puede no ser del gusto de Israel, ya que el país se ha convertido prácticamente en un feudo de los sirios, con dirigentes políticos de todos los matices que corren a Damasco casi a diario para pedir instrucciones. La irrelevancia del aislado presidente libanés Amin Gemayel se puso de manifiesto en la llamada batalla de los campamentos, cuyos protagonistas han dejado tras sí nuevas huellas del confusionismo que, enraizado a una inacabable violencia, es el signo de los días presentes.

¿Qué papel pueden jugar ahora los grandes derrotados? Los cristianos ya no son respaldados por Israel, que al tiempo que se prepara para abandonar el Líbano, atraviesa por la situación más traumática de sus treinta y siete años de historia. Y los palestinos, pese a la demostración de coraje de los últimos días, han perdido a la mayoría de sus combatientes en la guerra de 1982 y están tan divididos como los cristianos. ¿Será posible, entonces, sentar a todos alrededor de una mesa y elaborar un nuevo acuerdo político que refleje adecuadamente las realidades del nuevo Líbano? Ni los más optimistas se lo creen. Pero todo el mundo se muestra de acuerdo en que la clave de la situación está en Damasco. Los libaneses han otorgado al presidente Assad poderes casi sobrenaturales y tienden a verlo como un personaje omnipotente y omnipresente. Y es que un Líbano pacífico, bajo la mirada atenta del ejército sirio, permitiría mejorar la reputación e imagen de Assad en el mundo árabe; le daría también un trampolín desde el cual aumentar su presión sobre Israel cuando quisiera y haría muy difícil a la OLP de Arafat participar en las negociaciones de paz sin la presencia siria.

Tras los acontecimientos de los últimos días, de la violencia encarnizada de la «guerra de los campamentos», pasamos de nuevo a la ceremonia de la confusión. Repetimos que Siria ha sido el triunfador, siempre y cuando los combatientes de Arafat acepten entregar sus armas al ejército libanés, y los milicianos chiítas de Amal reciban una lección; no pueden ganar batallas por su cuenta sin la ayuda de grupos ajenos como los drusos y necesitan apoyo sirio como cualquier otro grupo del Líbano. También los cristianos han descubierto su vulnerabilidad y dependen como los chiítas de la protección siria, mientras que a los palestinos se les ha demostrado con hechos y actitudes que no serán aceptados en el Líbano hasta que no dejen de ser una fuerza militar que provoca las represalias de Israel.

Por último los israelíes han aprendido lo equivocados que estaban cuando creyeron que podían convertirse en la fuerza dominadora del país con la ayuda de los cristianos. Para bien o para mal, Líbano es una nación de árabes musulmanes, con una comunidad cristiana minoritaria, de la que muchos de sus miembros no se consideran árabes.

Entre tanto, el Consejo de Seguridad de la ONU ha expresado una vez más su grave preocupación por la violencia de los enfrentamientos, con un

llamamiento a las partes contendientes para que eviten sufrimiento a los civiles. Los ataques a los campos de Beirut evidencian que esto no va a ser posible, porque violencia y confusión siguen teniendo mucho terreno firme por delante.



Viena, la cumbre más lejos.

Las impresiones que tras la última reunión en Viena de los ministros de Asuntos Exteriores soviético y norteamericano se han podido constatar sobre la perspectiva de una «cumbre» entre el líder soviético Mijail Gorbachov y el presidente norteamericano Ronald Reagan el próximo otoño en la sesión anual de la ONU en Nueva York, no parecen muy alentadoras. Las largas horas de discusión empleadas en el viejo palacio de Belvedere por los dos cancilleres sirvieron, más que nada, para poner de manifiesto el profundo desacuerdo que separa a ambos, en especial por la oposición de la URSS al proyecto americano de militarización del espacio, conocido popularmente ya como «la guerra de las galaxias».

Es así, que se han arriado banderas de un inicial optimismo compartido a dos bandas, y las posibilidades de la reunión «en la cumbre» entre Reagan y Gorbachov este año han disminuido notablemente, lo que ha hecho gravitar también el ambiente en que se han desarrollado las negociaciones americano-soviéticas, recomenzadas en 30 de mayo último en Ginebra, y en las que ambas partes se han atrincherado en posiciones no sólo inflexibles, sino también radicalmente opuestas, lo que naturalmente no constituye un buen augurio para la prevista ronda.

Los soviéticos dicen que están dispuestos a recortar el número de sus grandes misiles si los Estados Unidos se olvidan de las armas espaciales, mientras que por su parte los norteamericanos arguyen que esas armas están todavía en fase de investigación y estudio, por lo que no pueden ser objeto de negociaciones. No quieren discutir, por tanto, arsenales hipotéticos, sino arsenales reales, de aquí que centren sus negociaciones en un recorte mutuo de los misiles existentes que son los que verdaderamente constituyen una amenaza.

La situación pues, dado que ninguno quiere dar su brazo a torcer, es incierta y peligrosa para todos, y nadie espera que de la segunda ronda ginebrina pueda salir nada positivo, ya que las diferencias no se reducen al fondo de la cuestión, sino también a las distintas estrategias negociadoras. Para EE. UU. son los soviéticos, con grandes problemas económicos insoslayables y la necesidad de un afianzamiento en el poder de Gorbachov, los que deben de ceder y buscar el acuerdo global necesario; para el Kremlin, sin embargo, son los problemas crecientes de Reagan con su Congreso, y los potenciales con sus aliados, los que obligarán a ponerse más en razón con la

URSS. El caso es que unos y otros pueden tener razón, porque a ambos les interesa este acuerdo, como a todo el mundo le interesa un acuerdo de desarme aunque sea sólo parcial. El problema está en definir a quién le interesa más y, para ello, el tiempo puede interpretar un papel crucial en este juego a medio plazo.

Al margen del posible resultado de esta nueva ronda de conversaciones, las noticias que cruzan el Atlántico son, en cierto modo, contradictorias. De Moscú llegan propuestas para suspender las pruebas nucleares, y en Washington se dice que los soviéticos preparan el inminente despliegue en Europa de los misiles más poderosos. En realidad los soviéticos, según las cuentas hechas públicas por el Congreso norteamericano, están sólo a dos misiles de distancia de sobrepasar el límite establecido, límite que, según el presidente Reagan, habría sido violado hace meses.

En todo este maremágnum de misil más o menos, cabeza nuclear más o menos, lo que el hombre de la calle entiende es que a pesar de Ginebra y las negociaciones que allí se siguen, las grandes potencias siguen investigando y fabricando misiles cada vez más poderosos y eficaces, y que la abundante palabrería de la mesa de negociaciones no va a allanar el camino para un necesario encuentro «en la cumbre» de Reagan y Gorbachov, aunque no fuera más que por aquello de que cara a cara, y hablando, se entiende la gente.



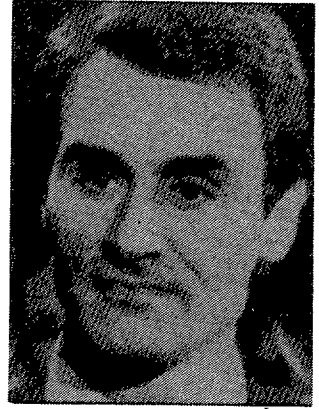
Portugal: La crisis llega.

La reciente elección de José Cavaco e Silva como presidente del Partido Social Demócrata portugués, frente a la candidatura de su más inmediato contrincante Joao Salgueiro, ha producido de inmediato una crisis abierta gubernamental. En razón del nuevo nombramiento, y debido a la coalición del Partido Socialdemócrata portugués (PSD) con el Partido Socialista, Cavaco e Silva deberá pasar a desempeñar el cargo de viceprimer ministro y ministro de Defensa, que hasta ahora desempeñaba Rui Machete, obligado a presentar la dimisión al primer ministro Mario Soares y, por tanto, abriendo un nuevo período de crisis en el gobierno portugués.

Cavaco e Silva es conocido por su postura crítica al gobierno de coalición que el PSD mantiene con el Partido Socialista desde 1983. Los escasos votos de diferencia ponen de manifiesto las profundas divergencias tácticas e ideológicas en las filas del partido, ya que tras la muerte de su fundador, Sa Carneiro, el PSD ha sido centro de luchas internas que no han favorecido precisamente su imagen y de las que se han beneficiado principalmente los miembros del nuevo Partido Renovador Democrático, de inspiración pública del presidente Ramalho Eanes.

La constitución del bloque central, con la formación de un gobierno de

coalición entre el PS y el PSD en abril de 1983, dio paso a la profunda división de este último partido, que con la reciente muerte de Mota Pinto, sustituto en su día de Pinto Balsemao, fueron los motores que aceleraron la realización del último Congreso socialdemócrata. Las posturas a favor de una candidatura autónoma a las próximas elecciones presidenciales y la presentación de una candidatura de coalición ligada a la figura del dirigente democristiano Freitas do Amaral, ha constituido también una línea divisoria entre los congresistas, ya que lo que pretenden es una candidatura independiente con la intención de respaldar al probable candidato de Ramalho Eanes, general Lemos Ferreira, están apoyados por Pinto Balsemao, ex primer ministro,



Cavaco e Silva:
Con él llegó la crisis.

tro, y por Joao Salgueiro, ministro de Economía en su gobierno, y que constituyen la mayoría crítica al nuevo presidente del PSD Cavaco e Silva, quien pretende mantener la coalición hasta las próximas elecciones de noviembre por razones pragmáticas, y defiende la apertura de negociaciones con Freitas do Amaral para la constitución de un frente que respalde su candidatura.

Por su parte, los partidarios de Salgueiro-Balsemao apuestan por un candidato independiente, disolución de la Asamblea de la República, dimisión del actual gobierno y convocatoria de elecciones legislativas anticipadas. Muchos dirigentes socialdemócratas apoyan también la formación de una nueva mayoría, y representantes del nuevo partido político PRD se están moviendo también activamente en este sentido, a la búsqueda de la constitución de una Asamblea de la República «más representativa de los intereses y del sentir del pueblo portugués».



Francia: La oposición cierra líneas.

De cara a las elecciones legislativas francesas de marzo de 1986, la oposición francesa al gobierno socialista de Mitterrand busca una plataforma electoral común, y por primera vez en los últimos años los tres grandes líderes del centro-derecha, Giscard, Barre y Chirac se han reunido en París para estudiar la unidad de acción ante la próxima llamada a las urnas.

Esta gran convención liberal que será dirigida conjuntamente, por vez primera desde 1981, por los tres grandes líderes de la oposición, presentará las proposiciones de las que debe nacer una síntesis en forma de documento

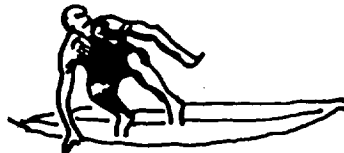
común sobre los objetivos de gobierno, base a su vez de una plataforma electoral. El problema reside, sin embargo, en saber si tras esta convención liberal verá la luz una auténtica unión de la derecha, ya que por el momento las divergencias subsisten tanto en la estrategia política a aplicar como en el programa económico que debe ser desarrollado.

Chirac y Giscard están apoyados en partidos políticos sólidamente estructurados e implantados en el país: el PRP o Agrupación en pro de la República y la UDF o Unión por la Democracia Francesa. En estas circunstancias, ambos políticos estiman posible la coexistencia entre un presidente socialista cuyo mandato no termina hasta 1988 y una mayoría que podría formar gobierno, si triunfa, en las elecciones legislativas de marzo de 1986.

Por su parte, Raymond Barre, que no dispone de formación política en la que apoyarse —pese a que figura como favorito en las encuestas de popularidad—, afirma que tal coexistencia es imposible, ya que significa una pérdida de dos años y, por tanto, si la derecha gana las elecciones la única solución que le queda a Mitterrand es la de dimitir, pues Barre sabe perfectamente que sus auténticas posibilidades están en las elecciones presidenciales (y por eso quiere anticiparlas), ya que lo más probable es que en las legislativas sea desbordado por sus rivales.

Premuras del tiempo de cierre de este comentario no nos permite seguir en este importante análisis político, que tiene aún por delante mucha tela por cortar, y sobre el que volveremos, Dios mediante, a tratar en otros comentarios de mayor aproximación. De todas formas, vaya como primicia importante este cierre de filas de la oposición francesa, que no ignora en absoluto que es precisa la unión como condición indispensable para ganar en la primavera del próximo año.

José CERVERA PERY



EPISTOLARIO



N relación con la «Carta del Director» correspondiente al número de enero de este año, y una vez llevado a feliz término el Bautismo del Mar de nuestros pequeños amigos de Soria, recibimos de ellos la siguiente cariñosa carta:

San Andrés de Soria, 2-V-85.

Ilmo. señor:

Somos los alumnos de la escuela de San Andrés de Soria. Si recuerda, nos conocerá, puesto que no es ésta la primera vez que le escribimos. Esta vez lo hacemos con el mejor de nuestros agradecimientos por haber cumplido su promesa de que veríamos el mar.

Ahora, después de haberlo visto, tenemos el honor de dirigirnos a usted para darle las gracias por poder visitar la Base Naval de Cartagena. Allí pasamos unos días inolvidables, visitamos submarinos, destructores, el puerto, el faro, etc.

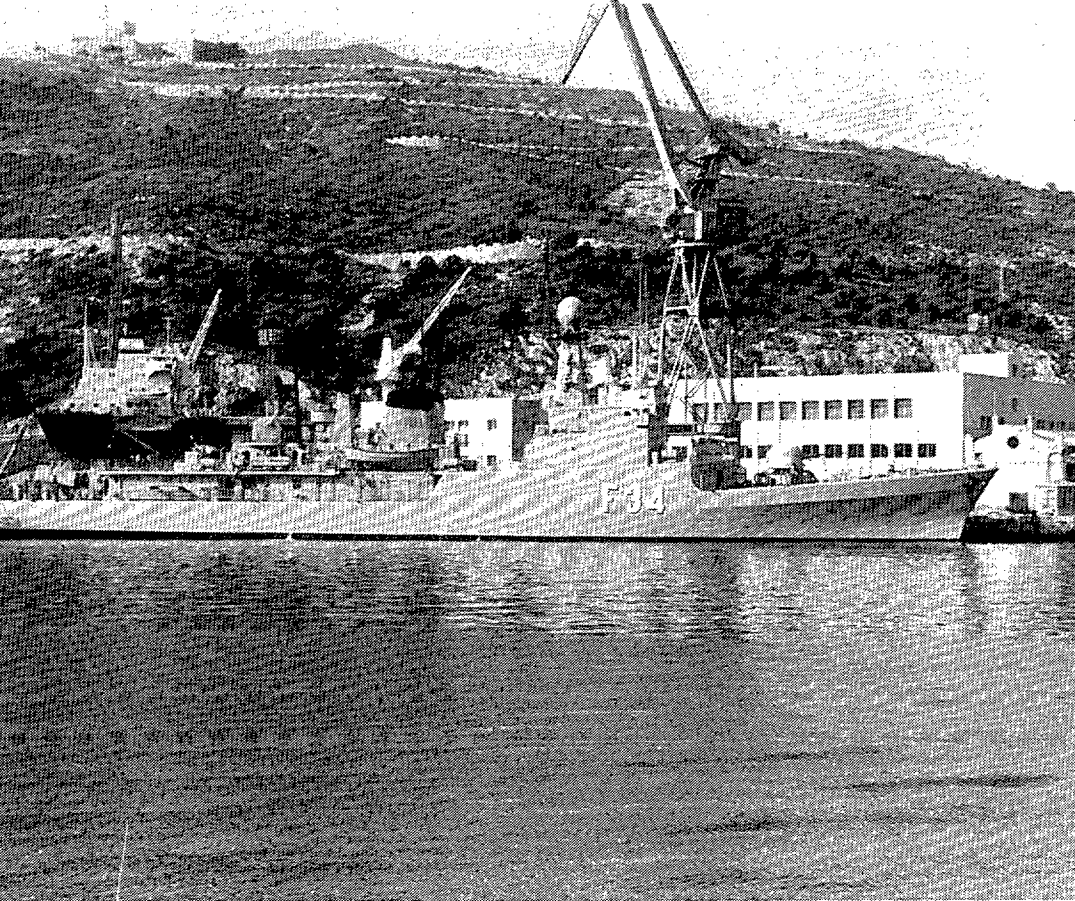
Después de todo ello veíamos el mar como algo vivo que está allí para ser admirado, respetado y aprovechado.

Gracias a la amabilidad y atención con que fuimos tratados en el Arsenal de Cartagena por cuantas personas conocimos, fueron tres días estupendos.

Es nuestro deber informarle y agradecerle al mismo tiempo lo bien que lo pasamos allí.

- Sin nada más que alegar, se despiden de usted con atentos saludos sus seguros servidores:

BEATRIZ. LUCAS. PEDRO. CARLOS. PATRICIO.



Infanta Cristina. Autor: Juan Manuel Mochón Carmona.

LEXICOGRAFIA



LENGUA MARINERA «A LA ESCARLATA»



IGNORO si el querido director de esta REVISTA tiene en uso la cabecera de la antigua sección de «Lexicografía»; pero, de una u otra forma, confío en que no faltará en sus páginas un rincón para denunciar nuevos ultrajes contra la parla de los hombres de mar, que hoy, a fuerza de restregones y dentelladas, se está quedando de un color entre grana y carmesí.

La editorial barcelonesa «Edhasa», a lo largo de 1984, ha dado a la luz una edición castellana y una reimpresión de la novela histórica de Robert Graves: *Las islas de la imprudencia*, versión más o menos libre de la expedición oceánica capitaneada en 1595 por Alvaro de Mendaña, descubridora de los archipiélagos de las Marquesas y de Santa Cruz, aventura en la que participaron personajes tan importantes como Isabel de Barreto y Pedro Fernández de Quirós. Dejemos a un lado la tarea de Graves, el prolífico y brillante escritor afincado en tierras mallorquinas, cuyo original, redactado en inglés hace más de siete lustros, desconocemos, para saborear algunas expresiones de su traductor.

Hay términos y formas sintácticas que, sin herir especialmente la sensibilidad de la gente marinera, no dejan de atraer la atención del lector curioso: Todos hemos oído contar la salida del alcalde de pueblo que, con ocasión de

una visita pastoral, espetó al señor obispo: «¡Qué, su ilustrísima tan gorda como siempre!»; pues bien, aquí el coronel Merino dice al capitán general: «Su excelencia es extraordinariamente piadosa» (pág. 211). Por otra parte, el traductor pone en boca de un español del siglo XVI esta frase: «Ver los picos nevados de los Andes menearse como *icebergs* distantes» (pág. 23); olvidó, sin duda, que esa voz inglesa no ocuparía plaza en nuestros vocabularios oficiales hasta el mismísimo siglo XX. Y lo que un oficial de nuestro tiempo llamaría «gala número dos» tiene una equivalencia deliciosa en la orden que Mendaña da a su criado: «¡Eh, Myn! Trae mi *segundo traje en esplendor*» (pág. 190).

Pasemos por alto cosas tan sorprendentes como las que ocurren a tenor de esta versión: «Toda esa noche surcamos las aguas sin levar el ancla» (página 51). O los mercaderes que hablaban «el dialecto andaluz» (pág. 140). O una ballena con dientes (pág. 125), sin duda suplantada por algún cachalote. O el pajoleró casticismo de un piloto que se expresa de esta guisa: «Ahora que esta *desinteligencia* ha quedado superada, dejadme escuchar vuestras quejas» (pág. 224). O, en fin, la preferencia de los marineros españoles por «barriles de malmsey y madeira» (pág. 47) para matar el gusanillo, una devoción ratificada en la página 225 por el coro de alegres bebedores que entonan esta típica letrilla de las riberas patrias:

«Las vinaterías de Lima
para los soldados de fortuna
llenas están de buen malmsey» (1).

Pero vamos con los términos y expresiones marineras, de los que tan apasionado se muestra el traductor de marras: La cámara del general se llama siempre «la gran cabina» (pág. 39), los barcos no hacen una derrota, sino una «ruta» (pág. 148), y la regala disfruta de dos apelativos muy adecuados: «la barandilla» (pág. 126) y «el pasamanos» (págs. 180 y 311). La profundidad del agua no se mide en brazas, porque suena mejor «anclamos a doce brazadas» (pág. 168); a bordo no hay escalas, sino «escaleras» (página 168), y, por supuesto, los motones, vigotas y cuadernales son, en todo caso, «poleas» (pág. 324).

La palabra rumbo se arrinconó definitivamente y se sustituye por «curso» (pág. 161), que resulta más académico. Y, claro está, la cabullería es siempre «cordaje» (págs. 159 y 285), como la jarcia es «el cordelaje» (página 147). El viento, cuando pierde el resuello, no cae o se queda, «aminora» (pág. 161); el cuarto de derrota es «la sala de cartografía» (pág. 147) y los pilotos no anotan las incidencias náuticas en un cuaderno, sino en la mismísima «bitácora» (pág. 147). Con rigurosa fidelidad al texto inglés original,

(1) Malvasía, en inglés.

el segundo de a bordo es aquí «el asistente» (pág. 255), como el piloto mayor pasa a ser «el piloto principal» (pág. 112), el puesto de guardia se denomina «el cuartel» (pág. 211) y las drizas, lógicamente, son «los elevadores» (página 296).

Hay más, mucho más; y el buen degustador de marinerismos se recreará al leer que las naves no naufragan, «vuelcan» (pág. 161), o que las vías de agua se magnifican con el apelativo de «goteras» (pág. 298). Pero transcribimos ahora, como traca final, algunas expresiones marineras que cautivarán al lector:

«—¡Ea, valientes, desplegad la gavia anterior...! ¡Dejad caer el trinquete... , izad la gavia principal! ¡Arriba y suelta la vela mayor, y reguladla!» (pág. 168).

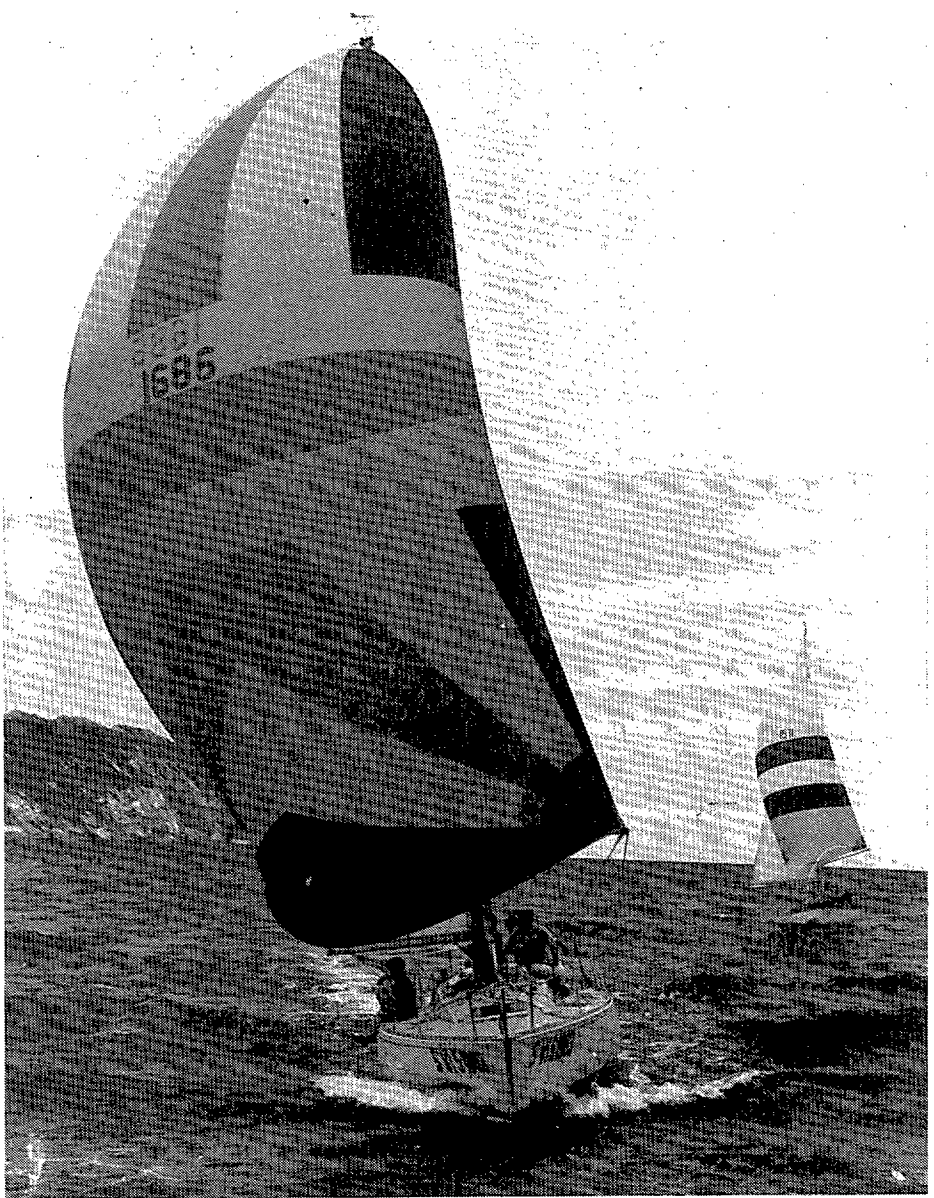
En la página 296 se nos habla de la dificultad de maniobrar «con una cuerda que había sido *ensamblada* treinta y tres veces». Como en otro lugar se da pie para que el profano confunda la estima con la imaginación o el capricho: ...«a veces dirigiéndonos directamente al oeste, otras al noreste, según se lo dictara la fantasía a don Alvaro» (pág. 143).

Y si alguien se muestra dubitativo al leer que «se elevó el trinquete y fuimos alejándonos con lentitud del muelle» (pág. 51), quedará boquiabierto ante las habilidades funambulescas de un contraestre que corría por la cubierta perseguido por la espada de don Diego: «Huyó subiendo por el obenque de mesana y se refugió en el palo mayor» (pág. 326).

¿El nombre del traductor? No. Aquí se dice el pecado. Y la empresa editorial que le hizo el encargo ya está nombrada. En todo caso, quien quiera más detalles puede hacerse con el libro de Graves, en cuyas páginas se actualiza una formidable hazaña de nuestros descubridores.

Amancio LANDIN CARRASCO





Navegando a un largo. Autor: Alberto González Cela Cervera.

CONCURSO «LA FOTOGRAFIA SUPERINTELIGENTE»

La participación en nuestro concurso «La fotografía superinteligente» ha sido muy numerosa, exactamente 39 concursantes. La proa de una fragata clase «Krivak-I», a la que se le había suprimido el lanzador de cohetes anti-submarinos y se le había colocado un radar tridimensional tipo AN/SP 52 (lo que algún intriguado concursante atribuyó a un posible acuerdo ruso-norteamericano sobre transferencia de tecnología, siendo uno de los resultados la colocación de ese radar en el buque soviético), era de difícil identificación, pero no tanto la popa, de un crucero ligero tipo «Udaloy», donde se podía leer en caracteres cirílicos un nombre compuesto, de forma que no era difícil aventurar se trataba del *Marshall Vasilevskiy*. La descripción de las antenas y datos técnicos ha sido abundante y exacta en muchas respuestas.

Daremos a continuación la identificación de las diferentes unidades de la FOTOGRAFIA SUPERINTELIGENTE, no extendiéndonos en los datos técnicos, que pueden ser consultados en las publicaciones específicas existentes:

- La parte de proa del buque «engendro»: fragata lanzamisiles clase «Krivak-I» *Dobietsny*.
- La parte de popa del buque «engendro»: crucero ligero clase «Udaloy» *Marshall Vasilevskiy*.
- Helicóptero soviético «Kamov KA-32,» *Helix A*.
- Helicóptero USA, HH 60-D, *Night Hawk*.
- Avión de despegue vertical «Bell-Model 301», denominado por el Ejército norteamericano como «XV-15».

Las descripciones de los concursantes han sido profusas y bastante exactas. Para otorgar los premios se han elegido las que más han detallado todo lo que se podía apreciar en la fotografía, incluido nombres de buques.

En tal sentido, la lista de premios es la siguiente:

PRIMER PREMIO. Diez mil pesetas.

Teniente de navío don José M. Pérez-Pujazón Arza.
Segundo comandante submarino *Galerna*.

Don Germán Callazo Fernández.
Marinero de segunda. C. M. M. Vigo.

SEGUNDO PREMIO. Cinco mil pesetas.

Don Jesús J. Fernández González.
Sargento primero Hidrógrafo.

CONCURSO «LA FOTOGRAFIA SUPERINTELIGENTE»

Don José Luis Fernández-Portal Díaz del Río.

Don Ramón Suanzes.
Aspirante ingreso en la E. N. M.

Don Francisco Javier Arderús Arderús.

Capitán de corbeta don Manuel Fernández Posse de Arnaiz.
Estado Mayor de la Flota. Ferrol-Naval.

Teniente de navío don Joaquín Crespo Páramo.
Submarino S-74 *Tramontana*.

Capitán de corbeta don Juan José Yusty Muñoz-Delgado.
CIAF

Teniente navío don Francisco Díaz Martínez.
Corbeta *Diana*. Cartagena.

Don Antonio de Ugarte Blanco.

PREMIO DE CONSOLACION. Libro «La Armada, esa desconocida».

Don Miguel A. Pérez y Pérez.
Capitán de Infantería de Marina. Tercera Compañía. TEAR. San Fernando.

Don Manuel Carlier de Dueñas.

Alférez de fragata don Juan Alsina Torrente.

Don José María Sánchez Fernández.

Don Antonio J. Díaz Martínez.
Sargento Ejército Tierra.

Don Alejandro Alcaraz Sullá.
Aspirante ingreso en la E. N. M.

Don Salvador Moreno S.
Teniente de navío. Corbeta *Descubierta*.

Don Javier Argós Sánchez-Vieites.

Don Adolfo Salvador Grillo Romero y
don Rafael Manzano Anierte.

Don Antonio Erce Lizárraga.

Don Francisco Manso González de los Ríos.

Don Angel Alcubilla Martínez.

Don Juan Antonio Velasco Gómez.
Sargento Condestable.

CONCURSO «LA FOTOGRAFIA SUPERINTELIGENTE»

Alférez de navío don Francisco González-Tanago Barrera.

Comandante PVZ-34 *Alcanada*.

0.2. Hanotte Caroline. BPI PREMAR I.

50115 Cherbourg-Naval (Francia).

Don Pedro Luis Díez García.

Don José Antonio Veiga Novegil.

Don Carlos J. Buyo de Santiago.

Don Máximo Suárez Morán.

Don Carlos Ismael Alvarez García.

Teniente de navío don José Cárdenas Hernández.

Comandante patrullero *Laya*.

Don Eulogio García Romero.

Cabo primero.

Don Máximo Baena López.

Don Lorenzo Navarro Marín.

Sargento Radarista. CIAF.

Don Carlos Valverse Ballesteros.

Aspirante ingreso E. N. M.

Don Mario Sánchez Barriga Fález.

Comandante buque hidrográfico *Tofiño*.

Don Francisco Jiménez Permuy.

Don Juan Carlos Poza Freire.

Sargento Condestable. Polígono de Tiro Naval «Janer».





Nuevamente el terrorismo asesino y cobarde de la ETA, el del tiro por la espalda, se ha cobrado una nueva víctima de la Armada, el brigada don José Millarengo de Bernardo, destinado en la Comandancia Militar de Marina de Bilbao, quien fue vil y cobardemente asesinado de un tiro en la cabeza.

Desde estas páginas, profundamente doloridos, elevamos al Señor una piadosa oración a través de nuestra Patrona, la Santísima Virgen del Carmen, por el eterno descanso de su alma. Descansen en paz, con nuestro entrañable e imborrable recuerdo, este fiel servidor de la Patria, a la que ofrendó generosamente su vida.



APAREJA A VIRAR POR AVANTE

(Cuento sentimental)



RASE un barco que navegaba en una noche de mal cariz.

—Comandante, abatimos hacia tierra.

—Que el CIC obtenga situaciones continuas e informe.

—Comandante, información del CIC; de seguir así nos dará justo para pasar rascando la punta, recomiendo caer para pasar por fuera del farallón grande.

—Compruebe la orden de operaciones, hora del rendez-vous con la Flota y retraso que esa derrota supondría.

—Llegaríamos una hora tarde al lugar del encuentro.

—No hay cambio de órdenes, pasaremos entre la punta y el farallón grande, aumente la velocidad a 25 nudos. ¿Por qué se retrasa?

—Comandante, ya conoce los problemas del vapor recalentado.

—Aumente a 25 nudos.

—Sí, señor.

—¿Eh? Dígame, jefe de Máquinas.

—Después del susto del otro día, recomiendo no subir de 20 nudos, las juntas pasadas de fecha pueden reventar.

—*Enterado, ponga 25 nudos. Avíseme de cualquier anomalía.*

—*Oficial de guardia, me quedo en el puente descansando, avíseme de cualquier cosa anormal y siga comprobando el abatimiento.*

—*Repostero, tráeme un café solo.*

Esta silla, conforme pasan los años, es más incómoda. ¡Vaya novecita nos espera! El viento está cargando cada vez más y este maretón de través no me gusta nada. Debí salir dos horas antes. Los hijos siempre dando el tostón; debí dejarles plantados, ya tienen añitos para valerse por su cuenta, al nieto no iba a curarlo yo y aquí estoy, preocupado por él y por este freo que he de pasar si quiero llegar a tiempo. Estoy en la edad del burro, anteojeras y jarre!, jarre!, todo el mundo se cree con derecho a zurrar. ¿Cómo voy a pasar por fuera del farallón y llegar tarde? Próximo a cumplir el mando, el almirante sólo consideraría este fallo al rellenar mis informes personales.

—*Comandante, seguimos abatiendo, de seguir así nos clavaríamos en tierra.*

—*No puede ser, ¡lleve bien el rumbo!, compruebe la situación y recomiende sin frivolidad.*

—*El CIC ratifica la información anterior.*

—*Meta 15° de rumbo a estribor, y que el CIC lo calcule exactamente para comprobar ese abatimiento que usted y ellos dicen. ¡Y no salga del alerón, y no se quite los prismáticos de los ojos!*

Me la estoy jugando, pero sólo así llegaré a tiempo; las dotaciones necesitan de estas cosas para moralizarse. Cuando mañana baje del puente, notaré que los hombres se separan sintiéndose orgullosos en la persona de su comandante.

—*Oficial de guardia, ¿cómo va el abatimiento?*

—*Déjeme comprobar otra vez, creo que bien, pero ¿no se podría dar la vuelta?, está muy oscuro y con este tiempecito...*

—*Navegué por estas aguas de oficial de derrota y las conozco; lo que les pasa a ustedes es que ahora no navegan lo suficiente. Con tanta electrónica e informática no les queda tiempo. Pues, ya sabe, las últimas teorías; si llegase la guerra, que Dios no lo quiera, no nos servirían para nada, ¡Y si además hemos olvidado lo otro!*

—*Puente-CIC, en los últimos diez minutos, el barco se mantiene en la derrota prevista, y de seguir así saldremos por el freo sin novedad.*

—*¡Naturalmente!, y sepan ustedes y el CIC que en caso de emergencia podríamos salir entre el farallón grande y el farallón chico, librando la resinga del sudeste. Dígame que prepare esa derrota como alternativa.*

Mis nietos podrán colgar el retrato de su abuelo almirante. ¿Cómo voy a permitir que el puesto en la cortina se quede vacío durante más de una hora?, y por si fuera poco, hay barcos extranjeros entre nosotros. No. Decididamente he de seguir. Más de uno se alegraría. He de mantener el prestigio, y mi pensión será de almirante, decente y actualizada con los años.

Dentro de unos quince minutos, ya no tendré cancha para revirarme, ¡este embudo!

—*Puente-CIC: A partir de este momento no se podrá invertir el rumbo.*

—*Enterado. Ni falta que hará. Todo va bien, no hay cambio de órdenes. Tenemos el mejor barco y estoy orgulloso de mi dotación.*

El segundo comandante está en silencio, apoyado en el quitavientos.

—*Dime, segundo.*

—*Sabes que llevamos tiempo contigo y que la dotación te quiere, que estamos orgullosos de nuestro barco, y que todo funciona. Por eso, y porque lo dice la ordenanza, te ruego que reconsideres la situación y des la vuelta antes de que sea demasiado tarde. Prioritariamente y por encima de todo hay que considerar el riesgo de la dotación y el valor del barco.*

Silencio.

—*Gracias, segundo. Todo va bien. La fría realidad es que no hay motivos serios para no pasar; pero en este momento, con la nochecita que hace, sin puntos conspicuos para las situaciones radar, y viendo cómo arbola la mar, invertiría el rumbo, pero ya no puedo. Sabes que conozco estas aguas, toca babor y estribor de guardia y ya verás como si Dios quiere...*

—*¡Comandante! ¡Comandante! Máquinas dice que la junta de vapor ha saltado. El jefe desalojó la cámara y metió la máxima velocidad posible: quince nudos.*

—*Puente-CIC: Abatimos rápidamente a babor, distancia a tierra 100 yardas.*

—*Habla el comandante a todos los puestos; ¡emergencia!, ¡emergencia real!, vamos a por la salida prevista entre los farallones. ¡Toda la caña a estribor! ¡CIC, recomiende!*

—*Enterado. Espere.*

—*¡¡No puedo esperar!!*

—*Afirmativo, toda la caña a estribor. Para estribor. Encontraremos mar muy gruesa y viento de proa al salir del socaire.*

—*¿Cómo dice?*

—*Avante las dos. Levantando caña. Proa ahí. !!Segundoo!! Máxima estanqueidad, listos para fondear. Abatimos hacia el farallón chico. ¡Mensaje*

al almirante!, solicito en stand-by un equipo SAR de salvamento en las primeras luces de la amanecida. ¡Apagar esas luces de proa, leñe! Enciende el proyector alto.

—Comandante, su salvavidas.

—¡Déjeme en paz, póntelo tú!

—Usted también tiene que salvarse, aquí se lo dejo.

—CIC, recomiendo meter caña en contra y seguir ahí, no puedo recomendar más por corta distancia. ¡Puente toma control!

—Aquí proa, nos come la mar, retiro la gente.

—Rompiente a proa. Toda la caña a babor. Popa, aquí popa. ¡Rompientes a estribor! ¡Toda a estribor! Aguantando, proa ahí. Farallón chico a 20 yardas. Disminuye la sonda. Desalojar la banda de babor, cuerpo a tierra, sonda 7 metros ¡Agarrarse! ¡Colisión inminente!

La mar barre la cubierta y el barco vibra al entrar en el hervidero de la rompiente.

—¡¡Señor, perdón!! ¡Señor, apareja a virar por avante! ¡Acuartéleme a proa!... ¡y el barco viró!

—¡Cae la proa, el timón obedece!

—Levanta poco a poco, aguanta ahí.

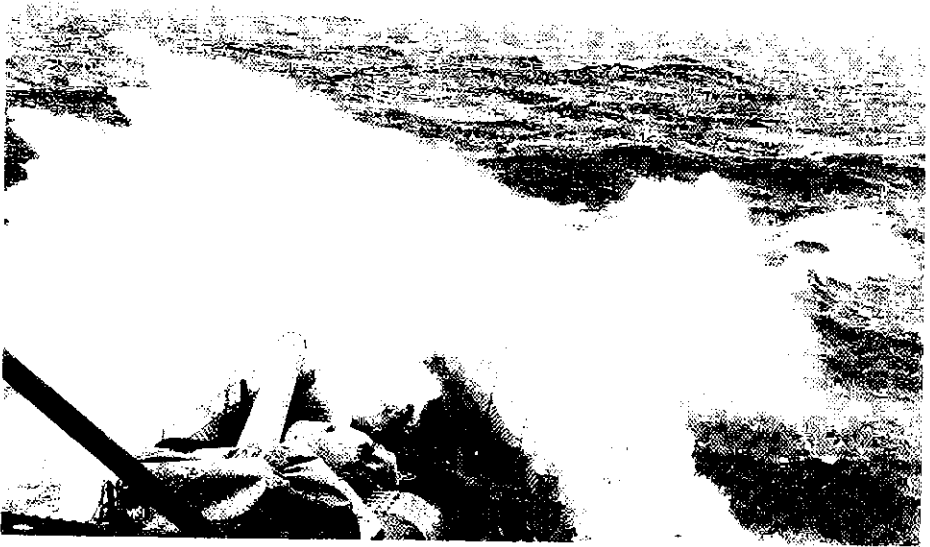
—Puente-Máquinas. Soy el jefe. Establecido servicio de vapor por circuito secundario. Sin esperar orden abrí la válvula a tope. Tengo la gorra colgada del manómetro de presión. Termine pronto, comandante, que esto puede reventar.

—Sólo cinco minutos, jefe. Ya estamos fuera.

—Comandante, aquí el segundo; con tu permiso toco retirada de babor y estribor de guardia. Esta noche la sopa de ajo será mejor de lo normal. Nos sentará bien. ¿Te apuntas?

Aquel comandante, ya envejecido, estaba hecho unos zorros y sabía que era su última singladura. Cuando tocaron emergencia, aquellos amigos con mandilones verdes y tapabocas se le echaron encima metiéndole tubos por todas partes, quitándole hasta la cruz colgada de su pecho porque científicamente estorbaba.

Como era de natural rabioso-contentido, también ahora estaba furioso porque le molestaban los de verde y le parecían ineficaces. Pensaba que si por lo menos aquellos tubos sirviesen para achicar la basura de las sentinas de su cerebro, boca y corazón, servirían para algo. Si le dejasen morir en paz con cataplasma, vahos y lavativas, al menos el futuro podría decir que murió sin dar la lata a nadie. ¡Pero si estaba claro!, el barco era viejo y estaba desfondado una avería en la máquina principal, la mar llegaba al puente y el tiempo era de colores oscuros. No se había inventado pallete de colisión que



¡Aquí proa! Nos come la mar. Retiro la gente

le salvase, moriría con la bajamar, cual corresponde a los marineros de pro.

Los caminos de sus hijos convergían en él. Al recibir el MEDF de su madre, picaron estachas y los coches y aviones tenían prisa por llegar. Se le acercaban tímidamente y cuando esperaba ver sus caritas... ¡cómo han crecido!, y le daban besos de hijo, que sólo aprecia un padre agradecido, siempre en duda por si aquella educación, aquellos modos fueron los mejores, o aquellas bilis justificadas. Los fue contando y estaban todos. Oyó murmullos, las constantes vitales fallaban, el manómetro indicaba una irrecuperable caída de presión. Ella, la de San Pablo, que nunca le dejó y que tanto lo aguantó, le cogía la mano, quiso apretar, quiso darle las gracias y decir un *te quiero*, pero ya no pudo. Sólo funcionaba el audio y el vídeo entre nieblas. Llegó un cura amigo llevando a bordo al *Gran Almirante*. Hubiera querido recibirlo dignamente en la meseta alta del portalón con su mejor uniforme, pero estaba en pelota picada rebozado en su propio estiércol. ¡aquéllos malditos tubos! Algo decía el cura que no entendió, contestaba a todo que sí, como quien firma un cheque en blanco. Con la sintonía bloqueada repetía mecánicamente: *Jesus, José y María, atendedme en mi última agonía*. Intuyó un «ego te absolvo in conditionem peccatis tuis» y notó humedad en la boca sin poder tragar. ¡Abandono de buque!, sí, llegó el momen-

to, ahora o nunca, ¡el salvavidas, el salvavidas!, y quiso coger la cruz del pecho, que ni siquiera tenía.

—¡¡Señor, perdón!! ¡Señor, apareja a virar por avante! ¡Acuartélame a proa!

Entre nieblas llegaba el SAR de salvamento, eran sus hijos que atracados lanzaban estachas. Tenían el oído atento: *dice algo de virar por avante... delira*. Ella, la de San Pablo, fiel a su sacramento matrimonial, le puso los dedos en cruz y se los dio a besar. El comandante viró y amollando escotas dejó de dar pantocazos.



Sus amigos y compañeros de promoción que habían llegado antes se acercaban y le saludaban con la mano en la gorra.

—¿Pero qué cuernos hacéis aquí si estáis muertos?

Ellos le miraban con sonrisa entre beatífica y burlona por su poca experiencia en aquellos casos. No necesitó más. Se dio cuenta.

Dos quinceañeras llegaron corriendo, y sin atender a las músicas celestiales se le colgaron del cuello.

—¡Papá!, tardaste mucho en llegar, ¿en qué puertos estuviste?, ¿qué nos traes?

—No os traigo nada. No tuve tiempo... Vengo con las manos vacías.

Su viejecita madre, la chiquitica, la de los ojos claros, la que le enseñó a besar los dedos en cruz después de cada santiamén, estaba ya cerca con los brazos abiertos.

Su padre, tremolando el sombrero y apuntalándose en un bastón de madera negra y puño de plata, intentaba aumentar revoluciones.

Su suegro, con la bonhomía «parrandeira» de siempre, le daba la bienvenida con sutilezas socarronas al estilo gallego.

Allí los jefes amigos y compañeros todos, mezclados en categoría, empleo y grado, aquellos con los que se había llevado bien y aquellos otros que le habían perdonado.

Parientes, amigos de antes y de ahora y otros a los que nunca había visto, también eran amigos, ¡qué raro, pensó!

Le dio un fuerte abrazo al Centurión, compañero romano de armas, cuya voz venía oyendo en cada misa: «Señor, yo no soy digno...».

La realidad fue que aquellos recepcionistas, aunque un tanto rarillos ellos, le quitaron el miedo. Parecían buenas gentes.



La estrella más bella: la Estrella de los Mares

(Fotografía de la Virgen del Carmen de la Roca, que amorosamente preside el quehacer diario en la FTEA, Vigo.)

Una farola sin ocultaciones; la luz se tapaba con el horizonte. En su azimut, brillaba la estrella más bella, la Estrella de los Mares, el consuelo de los afligidos. No tuvo la menor duda, la reconoció al instante: ¡María!

Hizo lo único, lo de siempre; lo que sabía. Cayó militarmente rodilla en tierra humillando la cabeza, y su mente cantaba el himno nacional.

—*Tranquilo, ya sabes que soy la abogada de oficio y tu pleito está ganado*, le dijo la Virgen del Carmen.

—*¡Pero, Señora!, ¡si soy perjuro! ¡Si un día he jurado y por miedo, en beneficio propio, he consentido hasta la blasfemia pública!*

—Tranquilo...

—*¡Pero, Señora! ¡Si he consentido sin hacer nada ante la desgracia de aquellos compañeros indefensos, que habían jurado no abandonarme nunca, y que sin motivos castrenses quedaron en la calle no sólo sin trabajo sino también con el hambre de sus familias!*

—Tranquilo...

—*¡Pero, Señora! ¡Si cuando se alejó la alta presión del sexo, arreció el viento de los pecados capitales!*

—El tiene sus caminos.

—*¡¡Sííí, pero yo no los veo!*

—Pasarás a engrosar el colectivo de las ánimas del Purgatorio, pero no te preocupes, porque los hijos a los que educaste, bastante mal por cierto, rezarán por tí.

—Y... y nada más?

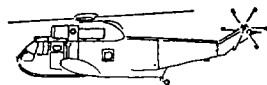
—Nada más, hijo. Ya sabes cómo es El. Ven, te espera con los brazos abiertos.

—*¿No podría ser mañana?..., no tengo orden de embarco.*

—Lleva esperándote muchos años y escogió tu mejor momento. Al recibir el «ego te absolvo» condicionado, hubo dudas. Aquel beso de cruz hizo que revisase tu hoja de servicios invalidando las notas de demérito.

El comandante, que estaba acostumbrado a seguir aguas, siguió con facilidad las de la *Capitana*, y el horizonte se abrió en arcos concéntricos, acercándose a la *farola* sin ocultaciones.

José DIAZ DEL RIO RECACHO



MISCELANEA



21.607.—Hace cien años.

Se inicia el número de julio de 1885, tomo XVII, de la REVISTA, con el artículo titulado *La Marina británica*, del que es autor Mr. Nathaniel Barnaby, director de la construcción naval; se trata de la primera memoria anual dirigida al Real Cuerpo de Constructores Navales, reproducida por el *Engineering* de 16 de enero pasado, se refiere al notable éxito, desde el punto de vista de la construcción naval, que se ha obtenido durante el año 1884 a causa de algunas pruebas de velocidad muy afortunada, que detalla aquí. Siguen unas *Instrucciones para el servicio de los montajes de giro central con frenos hidráulicos, sistema Vavasseur, modificado, para cañones de 12 cm, modelo de 1879*, así como otra para cañones de 9 y 7 cm; se describen aquí los montajes y sus piezas principales, modo de armarlos y desarmarlos, su conservación y otros datos referentes a los mismos, es su autor don Enrique Guillén. Una *Memoria sobre las islas Carolinas y Palaos, presentada al excelentísimo señor comandante general del Apostadero de Filipinas*, por el capitán de fragata don Emilio Butrón y de la Serna, comandante del crucero *Velasco*, que continúa; interesante es el estudio que de esos archipiélagos, descripción geográfica, costumbres de sus habitantes, derechos de España sobre ellas, tentativas hechas para evangelizar a los indígenas y otros datos importantes. Un trabajo del teniente de navío don Francisco de Asís Vázquez sobre *Exámenes á ingreso en la Escuela Naval Flotante*, son unas impresiones sobre la misma, forma de ingreso en ella, etc. Unos *Apuntes*

sobre educación naval, de M. Salas; dice éste que sin tener la pretensión de creer que podría tratar a fondo *asunto tan vasto y por todos conceptos tan importante*, como este de la instrucción en cada uno de los cuerpos que componen la Armada, se limita sólo al Cuerpo General, *que tal vez debería denominarse Cuerpo Naval*; subdivide su trabajo en tres partes: I. *Escuela Naval*; II. *Instrucción de los guardias Marinas*, y III. *Intrucción de los Oficiales*; lo enunciado nos indica el interés e importancia de este estudio. *Pruebas sobre una plancha lateral de una torre acorazada, austríaca, de metal Gruson (fundición endurecida) para cañones de 12 cm en el polígono del establecimiento de Gruson; en Bu-ckau, los días 19 y 20 de enero de 1885*, se nos muestra aquí el objeto y programa de la prueba y resultado de la misma, traducido por S. LL. El teniente de navío de 1.^a clase don Guillermo Camargo nos trae de nuevo el discutido tema: *Inconvenientes del ascenso por elección*, expone sus ideas sobre el asunto que, *ruega a los lectores las tengan en cuenta, y si les parecen malas, doble la hoja y nos dispensen por el tiempo que les hayamos hecho perder*. *Aparato para mover el timón en el vapor transporte «Legazpi»*, por el teniente de navío de 1.^a clase don Raimundo Torres. *Opinión de Hobart Pasha sobre torpedos*, traducido del periódico inglés *Armi and Navy Gazette*, del 6 de junio pasado, por S. LL., destinado a los que creen que el torpedo no sólo causará una revolución en la guerra marítima, sino que *sustituirá por fin a todas las demás máquinas destructoras*, algo exagerada considera Hobart Pasha esta opinión, sin embargo, la *suya merece consideración, como emitida por un oficial completamente práctico y especial en este asunto*. Sigue un *Estudio sobre la reorganización de los servicios de la Marina*, extenso e interesante trabajo del que es autor el capitán de fragata don Juan N. Montojo; trata en él del *Persónal y funciones de los diferentes cuerpos que la componen; educación naval; relaciones entre los cuerpos que componen el personal de Marina, etc.*

En *Noticias Varias* vemos, entre otras: *Dique de carena en el puerto de Barcelona*, se refiere a la construcción de uno, *necesario para los intereses de la localidad*. *Invención Cofferdam*, tomado del periódico *L'Avenir militaire*, se refiere a una comunicación del corresponsal de la *Gazette de Cologne*, de 13 de mayo, que éste envía dando *interesantes noticias sobre las experiencias llevadas a cabo en el puerto de Tolón*, bajo la dirección del capitán de navío Pallu de la Barrière, si tienen éxito, *como es de esperar, darán una solución tan satisfactoria como imprevista de la lucha entre la coraza y el proyectil*. *El nuevo vapor transporte español «Manila»*, recién adquirido, *por disposición de la superioridad, previo escrupuloso reconocimiento*, de hierro construido en Inglaterra el año 1883, *obedece con facilidad al timón*, habiendo superado con gran éxito las pruebas.

Bibliografía, con la reseña de varios libros nacionales y extranjeros. *Erratas* vistas en este Cuaderno. Y *Apéndice*, con disposiciones referentes a

los distintos Cuerpos de la Armada, con lo que se da fin a este número de julio, al que acompaña buen número de grabados y láminas.

J. F. G.

21.608.—Noticias.

Fue en la *Gazeta de Madrid*, correspondiente al martes 12 de julio de 1785, donde se publicó el *Decreto que el Rey* (Carlos III) *se ha servido expedir*, con fecha 28 de mayo del mencionado año, por el cual y por las razones en él expuestas se determinaba la nueva bandera para la Marina, que sería de los colores *encarnado* y *amarillo*, con el escudo *de mis Reales Armas*, éste sólo para la Armada.

Pero, además de este Real Decreto, publicaba este *órgano oficial* otras noticias y disposiciones de diverso interés; veamos sólo aquellas que ese mismo número publicaba referentes a la Marina.

La primera es una fechada en Cádiz el día 1 de julio, que dice así: *Desde el 28 de junio hasta hoy fondearon en este puerto la polacra Concordia, procedente de Montevideo, Vera-Cruz y La Habana, el navío Matamoros, la fragata La Merced, la saetía Santa Rosalía y el bergantín S. Joseph; conducen la primera 8.250 pesos, 11,800 cueros al pelo, 360 suelas corridas y 68 arrobas, y 1/2 de lana de vicuña; el segundo 531,668 pesos, 176 marcos de plata labrada, 4.631 arrobas y 1/2 de grana, 297 de granilla, 131 de añil, 235 de algodón, 1.018 de purga de Xalapa, 90 de cacao, 221,500 de vainilla y otros efectos; la tercera 21,169 pesos, 13,612 arrobas de azúcar, 500 quintales de palo de tinte con otros géneros; la cuarta 25,857 pesos, 10,591 arrobas de azúcar, 1.010 cueros al pelo, 100 quintales de palo de tinte con otros efectos, y el quinto 10,685 pesos, 18 marcos de plata, 20,550 arrobas de azúcar y 100 quintales de palo de tinte, además de otros efectos de menor consideración.*

Otra, fechada en Coruña el 3 de julio: *Hoy ha entrado en este puerto la fragata correo de S. M. nombrada El Aguila, procedente del de Montevideo, de donde salió el 14 de abril último. Trae registrados por cuenta de S. M. y del Comercio 935,583 pesos fuertes, 3.740 cueros al pelo y otros frutos.*

Una real disposición por la que: *En atención á los buenos dilatados servicios militares y políticos del Brigadier de Marina e Intendente del Departamento de Cartagena D. Antonio Alburquerque ha venido S. M. en promover a Xefe de Escuadra de su Real Armada.*

Y como final, esta noticia de *interés general*:

En la extracción de la Real Lotería executada el sábado 9 del corriente, salieron los números 84, 10, 85, 81 y 68, y con ellos han ganado los jugadores 222,200 rs. vn.

¿A cuánto equivaldría ahora el *real de vellón*? Nuestra enhorabuena a los agraciados.

J. F. G.

21.609.—Alojamiento.



Por Real Instrucción de Corregidores de 15 de mayo de 1788, se mandaba no prestar alojamiento y bagajes a los matriculados de mar, excepto a los que fueran en comisión de servicio al rey. De conformidad con este precepto, el corregidor de Jerez de la Frontera se los negó a ciertos matriculados que se retiraban a sus casas, despedidos. Pero recurrieron al rey, y éste dispuso: «Se haga entender a dicho corregidor, como a los demás justicias del reino, que a los matriculados que vienen a servir, o se retiran a sus casas despedidos, deben facilitárseles los alojamientos y bagajes necesarios, conforme previene el pasaporte que llevan, por considerarse como empleados en el real servicio, que era la excepción establecida en la citada instrucción.» Esta resolución regia fue dictada en diciembre de 1791.

P. C. M.

21.610.—Guardacostas.



Habiendo resuelto el rey en 22 de mayo de 1802 que todos los guardacostas de sus dominios quedaran agregados a su Real Armada, y al cargo de ésta todas las atenciones de aquéllos, en 21 de julio del mismo año dispuso que por los Ministerios de Marina y Hacienda se acordara el número de buques que se habían de destinar a ese importante servicio, la fuerza de que había de constar, el distrito que cada uno habría de cubrir, las facultades que sus comandantes

habían de ejercer, las obligaciones y reglas que habían de observar, y la correspondencia que habían de mantener con las Juntas, subdelegados y jefes de Resguardo de los puertos y costas, para que, reuniéndose los Resguardos marítimo y terrestre, y auxiliándose el uno al otro, se procurara remediar los males que ocasionaba el contrabando.

P. C. M.

21.611.—Consulado.



El Tribunal del Consulado y Casa de Contratación estaban situados en la Lonja de Sevilla, que después sería Archivo de Indias. En 12 de mayo de 1717, por influencia cerca de Patiño del insigne marino gaditano don Andrés de Pes, fueron trasladados a Cádiz, ya que por aquella época se armaban en este puerto las expediciones y flotas para el comercio mundial. Carlos III, por Real Cédula de 24 de noviembre de 1784, volvió a pasarlos a Sevilla al declarar que el de esta capital era el primer puerto para el comercio con las Indias, aparte del de Cádiz.

J. M.^a B.

21.612.—Concurso fotografía inteligente.



Una vez más ponemos a prueba la ya demostrada perspicacia de nuestros lectores, a través de una nueva edición del popular «Concurso de fotografía inteligente».

Esta vez no existe truco alguno. La foto es real, sin trampa ni cartón. Se trata de identi-

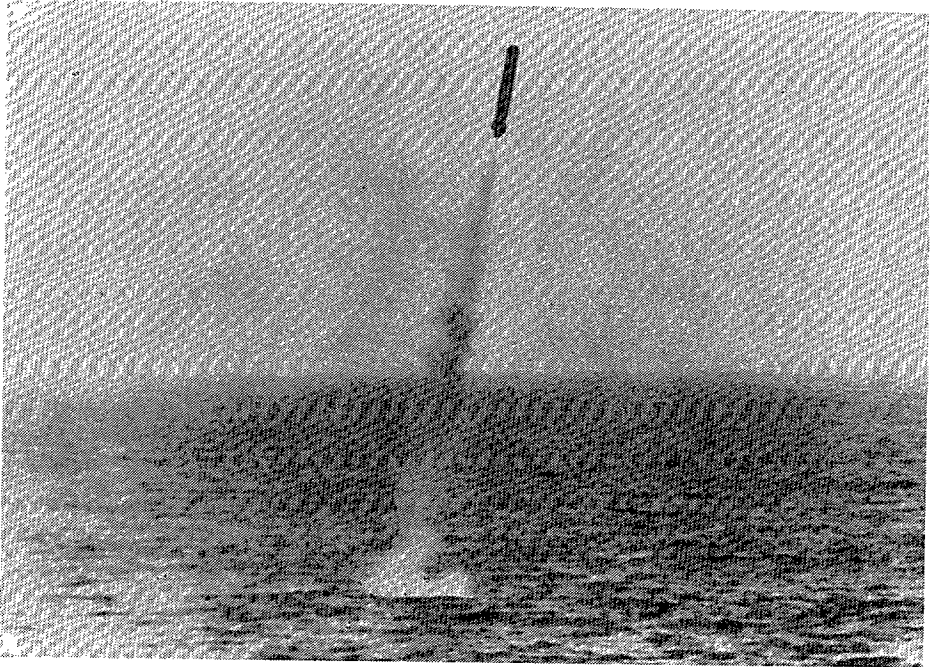
car el «artefacto volador» que, surgiendo del fondo del mar, vuela hacia el espacio.

El lector que nos envíe la solución más completa y detallada sobre el misterioso artefacto se llevará el primer premio. Y habrá otros para las «aproximaciones». Fecha límite de remisión de soluciones: 1 de noviembre de 1985.

miento y diversión eran pocos, siendo el principal el teatro.»

Efectivamente, aún muchas calles conservan sus esquinas con cañones empotrados, circunstancia que llama la atención de muchas personas y aun de gaditanos que desconocen la razón de su colocación.

J. M.^a B.



21.613.—Cañones.



Dice el historiador gaditano don Alvaro Picardo refiriéndose al Cádiz del siglo XVII: «Las calles de Cádiz eran, durante el saqueo, de tierra apisonada, que durante el primer tercio del siglo XVII se fueron todas ellas pavimentando con guijarros, formando recuadros, como aún quedan en algunos sitios poco transitados. Las esquinas se defendían con cañones viejos y se carecía de alumbrado público. Los lugares de esparci-

21.614.—Poesía.



Del ilustre historiador y autor dramático reusense don Antonio de Bofarull y de Brocá (1821-1892), director que fue del Archivo de la Corona de Aragón, que, con su obra, contribuyó en gran parte al resurgimiento de la literatura catalana, traemos aquí, en su lengua vernácula, en la que él la escribió, una dedicada *A la Bandera española*:

«De Espanya una es la bandera
sas provincias moltas som;
l'honra toca a cada una
quant guanya aquells per tots.
Som catalans o andalussos,
gallegos, castellans som
som viscahins, som navarros
pero al fi som espanyols.»

J. F. G.

21.615.—Batallones de Marina.



Por real resolución de 7 de febrero de 1779, Carlos III mandó que, de los destinados al servicio de las armas, por su edad, talla y demás circunstancias prevenidas en el capítulo 2.º de la ordenanza de Leya de 7 de mayo de 1775, se aplicase la tercera parte a los batallones de Marina, de modo que por cada dos que se escogiesen para los Cuerpos del Ejército, la Marina eligiera uno para sus batallones. Pero la cédula real que ordenaba la formación de los terceros batallones en los regimientos de Infantería produjo una gran merma en el personal que se destinaba a Marina. En consecuencia, S. M. el rey, por orden de 1 de septiembre de 1789, mandó que se destinaran a los batallones de Marina la tercera parte de los vagos y sentenciados que fueran aptos y de limpias condenas, incluso los casados —que no se admitían en el Ejército—, hasta que se completasen los contingentes que eran precisos para atender y custodiar barcos y arsenales.

P. C. M. .

21.616.—Fe.



Porque nos lo dice Escalante de Mendoza en su famoso «Itinerario de los mares...», de 1575, tenemos que creerlo, pero la verdad, nos cuesta tragar un sapo de esta categoría:

«Una nao que venía de la Española a San Lúcar, después de pasar las Azores y haber reconocido el cabo de San Vicente, y por haber encontrado en esta costa vientos contrarios, le fue necesario volver a arribar al puerto de Santo Domingo de la isla Española.»

Es difícil de creer, pero peor sería que los vientos sorprendiesen a Juan Sebastián de Elcano y tuviese que regresar desde el cabo de San Vicente hasta la isla de Tidore, en las Malucas o Molucas, después de darle un pequeño resguardo al cabo de Buena Esperanza, y volver a atravesar el Indico, etc.

R. B. M.

21.617.—Saludos.



Parece ser que fue nuestro monarca don Felipe III (1598-1621) el que primero acordó con Gran Bretaña, por el año 1619, la reciprocidad en esta materia, firmándose una capitulación, en la que se determinaba que en las costas y puertos de estas islas serían los españoles los que saludarían primero, contestándoseles con el mismo número de salvas que éstos hicieran, y lo mismo harían los buques de esta nación en las costas y puertos españoles. En alta mar saludarían a la vez. *sin abatir los estandartes ni arriar las velas.*

Estas normas se fueron generalizando entre todas las monarquías europeas, sin concedérseles esta paridad a las repúblicas.

J. F. G.

21.618.—Vieja foto.



Hecha en 1939 en la fotografía de Reymundo, en la plaza de Mina, de Cádiz. Los que figuran en ella son los entonces guardiamarinas siguientes:

[Julio

De pie, de izquierda a derecha: Jesús Díaz del Río y González-Aller, Mauricio Hermida Guerra-Mondragón, Jaime Díaz Deus, Jesús Romero Aparicio y Joaquín Peralba Giráldez.

Sentados, Ramón Sánchez-Ocaña y Vierna y Luis María Liaño Vierna.

De ellos, fallecido, Peralba. Al querido Peralba, Reymundo le forzó la postura para que se le viese la colectiva de superviviente del *Baleares*.

B. N.



21.619.—Furtivo.



Encontrándose de guardia en la Escuela Naval Militar cierto fragatilla,

en rutinaria ronda por el muelle de torpedos, se encontró con varias nasas fondeadas tan cerca de la orilla, que procedió a llevarlas, y más tarde, tras esperar pacientemente la llegada del furtivo, detuvo al pescador culpable.

Encontrándose en el pantalán interrogando al marinense, apareció con la lengua fuera un «vopo», que dijo:

—Mi oficial, unas señoras nos están amenazando en Carlos I y dicen que, si no soltamos a su marido, cuando salgamos francos nos linchan...

Impresionado el fragatilla preguntó al pescador si era consciente de tan lamentable proceder, a lo que sólo respondió el segundo:

—... deixelas...

Volvió a la carga el caballero:

—¿Usted ha hecho el servicio militar? ¿No sabe que el insulto a fuerza armada...?

—Non señor, non o fice, que teño un corazón máis grande do que me corresponde...

¿Qué doctor habrá hecho semejante diagnóstico?

B. N.

21.620.—Los pulpos de J. S. Elcano.



A veces, al remover Roma con Santiago, quedan relegados a un

segundo plano asentamientos urbanos considerados de menor cuantía, debido a su menguado número de habitantes. Me refiero a una buena cantidad de pequeñas villas ribereñas de las costas gallegas. En estos pueblecitos se conservan costumbres ancestrales dignas de ser contempladas cuando se acomete una labor seria de investigación.

¿A qué viene semejante circunloquio? Pues ni más ni menos que al pulpo. Ese octópodo, al cual los romanos denominaban «polypus» y que —con relativa probabilidad— se topó el primer circunnavegante español en las bodegas de la nao *Victoria*, al tratar de encontrar alguna cosa comestible para premiar a la dotación.

Y esto, ¿qué tiene que ver con la consulta hecha por R. B. M. en la REVISTA correspondiente al mes de enero de 1984? Volvamos al principio; a esas costumbres ancestrales mentadas. Resulta que la forma más adecuada para conservar ese marisco tan preciado cual es el pulpo es: Secándolo al aire libre.

La operación resulta bastante sencilla, pues el único trabajo que se requiere consiste

en limpiar al animal, sacándole las vísceras contenidas en el interior de su cabeza, y colgarlo de un alambre a la intemperie.

Como quiera que a la sazón de la primera vuelta al mundo no existía la técnica de los ultracongelados, puede presumirse que, siendo un elemento muy abundante el pulpo, los bárcos se abasteciesen en gran cantidad de tan sabrosa proteína.

Y, por último, si eran diecisiete los de la dotación, está claro que tocarían a dos pulpos per cápita —excluyendo al capitán—, habida cuenta de la existencia de los 33 quesos.

Esta podría ser una explicación lógica, y «si non é vero...».

J. M. R.

siendo ascendidos a teniente de navío para formar parte de la campaña de medición del meridiano terrestre en el Ecuador. Así como el primero ingresó previa demostración de expediente de nobleza, como era normal entonces, Ulloa, que también podía acreditar aquella calidad, prefirió ingresar sin utilizarla, o sea cómo aventurero, lo que efectuó a los catorce años en el galeón *San Luis*.

J. M.^a B.

21.622.—Los almirantes también bogan.



La foto que reproducimos es del año 1947, en la que se ve bogando a

tres contralmirantes actuales.



21.621.—Jorge Juan y Ulloa.



Sabido es que estos dos insignes marinos fueron compañeros de estudios.

en la academia de guardiamarinas de Cádiz.

De popa a proa y de babor a estribor son:

Contralmirante Cavestany García, contralmirante Portolés Estrada, capitán de corbeta (Escala Complemento) Machado Carpenter, capitán de fragata (fallecido) Oliver Perdi-

gón, contralmirante Piñero Martínez, capitán de navío Berenguer Moreno de Guerra.

F. F. P.

21.623.—Honores.



Por el año 1615 una orden del príncipe Manuel Filiberto de Saboya, capitán general de la mar, dispuso que al embarcar en las galeras el *Santísimo Sacramento de la Eucaristía, después de adorado le saludarán todos á voces diciendo tres veces: «Loado sea el Santísimo Sacramento», siguiendo á esta salva las chirimías y trompetas y toda la artillería, arcabucería y mosquetería.*

J. F. G.

21.624.—Imaginación.



El obispo de Chiapa, Fray Bartolomé de las Casas, en su «Historia de las Indias», al relatar el segundo viaje colombino, nos da su gracioso comentario a lo sucedido en la isla de Guadalupe al veedor Diego Marqués, que iba por capitán de navío y que con ocho hombres se internó en la isla sin permiso de Colón, extraviándose:

«El almirante determinó enviar a Alonso de Ojeda que iba por capitán de una de las carabelas que con 40 hombres les fuese a buscar, y de camino indagase lo que había en la tierra. En esta búsqueda y reconocimiento, Ojeda no encontró a Marqués ni a su gente, que al fin regresaron pocos días después, pero dijeron Ojeda y su cuadrilla que hallaron muchas plantas y especies aromáticas y una gran variedad de aves muy extrañas. También certificaron que en seis leguas habían pasado veintiséis ríos, muchos de ellos hasta la cintura.»

Con mucha sobriedad comenta Las Casas, y nosotros con seguridad: «Bien podía ser el mismo río y pasarle muchas veces.»

R. B. M.

21.625.—... Dios dispone.



El 8 de febrero de 1588 fallecía en Lisboa don Alvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, probablemente víctima de la epidemia que, originada en la escuadra de Oquendo, se extendió por toda la Armada y que modernos estudios diagnostican como tifus exantemático, otrora denominado «Tabardillo de pintas coloradas».

La fuerza quedó sin cabeza; por ello, don Alvaro, consciente del peligro que esto podía entrañar, dio una serie de recomendaciones al cardenal archiduque Alberto de Austria para que éste las transmitiera a Felipe II.

Este documento se conserva en Simancas (Guerra Antigua, legajo 234, folio 78) bajo el título «Para acordar a Su M.^d... Sobre una relación del Marqués de Santa Cruz dió al Sr. Cardenal Archiduque cuando cayó malo, el cual la envió a Su M.^d...»

Su fecha es de 4 de febrero de 1588, y en él el marqués manifiesta sus esperanzas de recuperación pronta y propone a su hermano don Alonso para sustituirle al mando de la armada que se había de enviar contra Inglaterra, como persona más idónea: «Después de la purga me siento mejor y los médicos dicen que me hallan sin calentura o con muy poca y así espero en Dios de poder servir a Su M.^d en esta jornada..., pero si Nuestro Señor fuere servido que mi enfermedad pasase adelante suplico a Vuestra Alteza me haga merced de escribir a Su M.^d que encargue el Armada a don Alonso mi hermano, pues por su calidad y no haber ninguno de tanta práctica y exigencia dará muy buena cuenta...»

Ni don Alvaro sanaría ni don Alonso tomaría el mando, pero cualquiera de ambas cosas pudieron haber sucedido y tal vez la Historia hubiera tomado otros rumbos.

H. O. D.

21.626.—2.º Regimiento de Infantería de Marina.



La vieja foto que publicamos está tomada en el patio del Cuartel de Dolores, de El Ferrol, en 1980, el único iden-

tificado es el coronel don Víctor Díaz del Río. ¿Podría alguno de nuestros amables lectores identificar a los restantes fotografiados?

A. D. del R.



21.627.—Patinazo.



En una magnífica historia marítima, compuesta de diez volúmenes, al

tratar del regreso del primer viaje colombino, se comete, mejor, acomete este gracioso error:

«Mientras tanto, la Pinta, que dejando atrás a las Azores había arribado a Bayona, abandonó ese puerto francés para dirigirse también a Palos.»

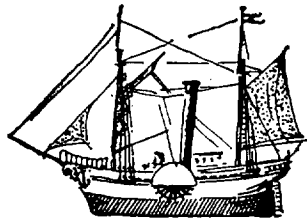
¿A Palos? ¡A palos había que llevarte a ti, a una escuela de Bayona de Vijo, J Galicia!

R. B. M.

SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 210

Por DIBREAN

1	Q	U	I	E	N		T	E	N	G	A		E	L
13	C	E	T	R	O		D	E	L		M	A	R	
24	D	I	S	P	O	N	D	R	A		D	E	L	
36	T	R	A	F	I	C	O		D	E	L		C	
47	O	M	E	R	C	I	O		D	E	L		L	
58	R	I	Q	U	E	Z	A		Y		D	E	L	
69	O	S		D	E	S	T	I	N	O	S		D	E
81	L		M		U	N	D	O		J	O	S	E	L
92	U	I	S		D	E		P	A	N	D	O		



MARINOGRAMA NUMERO 211

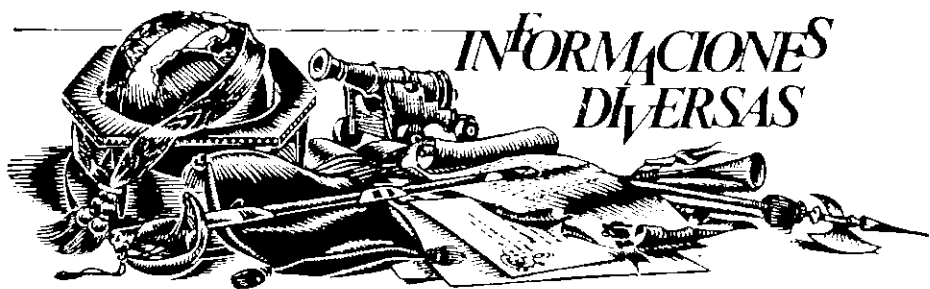
Por DOBLAN

1	J	2	H		3	G	4	G	5	C		6	F	7	I		8	D	9	I	10	I				
11	K	12	M	13	K	14	I	15	K	16	N	17	J	18	H		19	A	20	C		21	A	22	G	
23	D	24	C		25	K	26	I	27	A	28	F	29	F	30	D		31	A	32	F	33	N	34	K	
35	N	36	J	37	E		38	F	39	L		40	B	41	K	42	K	43	L	44	C	45	L			
46	A	47	N	48	A	49	I	50	B	51	N		52	H	53	M		54	A	55	E	56	A	57	I	
58	E	59	H		60	C	61	D		62	G	63	B	64	K		65	B	66	K	67	N				
68	F	69	M	70	A	71	I	72	L	73	N		74	G		75	J	76	A		77	N	78	K		
79	D	80	G	81	C	82	H	83	J	84	I	85	L	86	E		87	B	88	C	89	K	90	I	91	M
		92	N	93	N	94	B	95	G	96	A	97	N	98	A	99	N	100	D		101	K	102	B	103	A
104	B			105	M	106	J		107	M	108	B	109	I	110	D	111	M								

DEFINICIONES

Palabras

A.—Navegante español del siglo XVI. Nació en Moguer (Huelva). Se le confirió el mando de una expedición, saliendo del puerto de Valdivia con destino a Magallanes	31 76 96 48 103 70 27 19 98 54 46
B.—(Zool.) Clase de anélidos, casi todos marinos, de cuerpo más o menos alargado. Constituyen la clase más numerosa y representativa de los anélidos	87 50 94 108 65 102 56 40 63 104
C.—(Nav.) Variar o tener desvío la aguja náutica	24 81 60 88 21 5 20 44
D.—(Arm.) Proyectil dirigido buque/aire de la Marina británica, construido por Whitworth-Gloster, de lanzamiento por cuatro cohetes auxiliares	79 61 30 100 8 23 110
E.—(Hidr.) Bajo de piedra que forma hojas, capas o filos como la pizarra	55 86 58 37
F.—(Pesca) Tanza de baja calidad hecha de cáñamo	68 38 6 28 29 32
G.—(Arq. Nav.) En las galeras, grampones de hierro que se ponían en las palas de los remos para contrapeso	62 4 3 80 74 22 95
H.—Almirante inglés. Ingresó muy joven en la Armada. Mandó el navío <i>Warspite</i> , realizando con él un viaje de circunnavegación	52 59 2 82 18
I.—Nombre de una familia de algas feóficcas, caracterizadas por la abundante producción de mucilago	1 109 57 71 90 26 14 9 49 7 84 10
J.—(Const. nav.) Anillo de cuero en el que los calafates introducen el dedo pequeño de la mano izquierda con el fin de sujetar el hierro de meter o rebatir	36 106 83 17 75
K.—(Met.) Tipo de nubes medias caracterizadas por su forma de estrías con los bordes deshilachados	101 78 42 13 25 89 66 15 11 34 41 64
L.—Batalla naval librada en aguas del canal de la Mancha entre una poderosa Armada española al mando del almirante Oquendo y el grueso de las Fuerzas Navales holandesas	85 43 39 72 45
M.—Echad el escandallo al agua para averiguar la profundidad y calidad del fondo	91 111 12 105 53 69 107
N.—(Astr.) Estrella de segunda magnitud, Beta de la constelación del León	77 99 73 67 33 93 16 35
Ñ.—Con falta de ortografía, pieza de artillería de mayor calibre que el cañón, en relación con su longitud, destinada a disparar granadas	97 92 47 51



INFORMACIONES DIVERSAS

EL RAID AEREO AMERICA-ESPAÑA 1992



En los finales de 1982, los miembros de la Delegación en Cataluña de la Fundación Laureado Coronel Carlos Martínez Vara de Rey (Milicias Aéreas Universitarias) decidieron contribuir a las celebraciones del V Centenario del Descubrimiento de América con la promoción de la idea de un «Raid Aéreo América-España 1992» que, bajo el común denominador del homenaje de la moderna Aeronáutica a la Marina y a España en la persona de su Rey, don Juan Carlos I, heredero de los Monarcas que hicieron posible la hazaña de Colón, respondiese a las tres grandes divisiones de la Aeronáutica —la deportiva, la militar y la comercial—, que por primera vez se incorpora a un centenario colombino y tradujese en tres competiciones distintas los contenidos de una hazaña que fue a la vez empresa civil, esfuerzo individual, realización de la Marina y la Corona y empeño cultural, evangelizador y comunicativo. Son las siguientes:



El Raid Aéreo América-España «Open 1992».

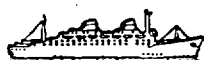
Se concibe como una competición deportiva consistente en alcanzar, desde los aeropuertos americanos que se determinen, los aeropuertos españoles de destino. Estará abierta a marcas, prototipos y pilotos de cualquier nacionalidad y dotada de premios que tendrán en cuenta las categorías del material inscrito, las rutas elegidas y homologadas y las *performances* obtenidas. Se trata de rendir homenaje a través de ella al espíritu de iniciativa del marino que no dudó en desafiar los prejuicios de su tiempo, anticipándose al despertar del espíritu científico y estableciendo con su gesta el pórtico de la Edad Moderna.

El Raid «Descubrimiento».

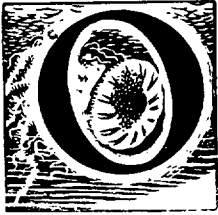
Reservado a unidades de vuelo de las Fuerzas Aéreas y/o Aeronavalés de los países que, superados ya los resentimientos del pasado, acepten devolver a España, de forma solemne y oficial, la visita de las tres carabelas. Abierto también a todos los países del mundo en posición de utilizar, a los quinientos años del viaje de Colón, medios e instrumental de navegación transoceánicos de nivel tecnológico comparable a los que Colón empleó en su tiempo, aspira a estrechar los lazos de compañerismo y hermandad de la gran familia aeronáutica y a deparar, dentro de lo posible, un gran foro para el intercambio de conocimientos y experiencias al servicio de la paz y la cooperación internacional y muy especialmente en el seno de nuestra gran comunidad iberoamericana.

Las Cintas Blancas «Ciudad de Barcelona».

Se adjudicarán con ocasión del V Centenario de la audiencia concedida por los Reyes Católicos a Colón en Barcelona al regreso de su primer viaje, tanto a los prototipos aeronáuticos comerciales como a las líneas aéreas de bandera que más se hubieren distinguido a lo largo del período de la prueba por la *performance* técnica y por la calidad, puntualidad y nivel de sus servicios con destino en España. A lo largo del tiempo de la prueba, tanto los prototipos participantes —independientemente de las líneas que sirvan— como las líneas aéreas candidatas a la «Cinta Blanca» —e independientemente de los aviones que utilicen— deberán ostentar sobre el fuselaje de sus flotas la escarapela del «Raid Aéreo América-España 1992».



CONFERENCIA



ORGANIZADA por la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País y la Asamblea Amistosa Literaria, ha pronunciado, en la Torre de los Lujanes, una interesante y documentada conferencia el almirante Martínez-Valverde, bajo el título «La egregia figura de D. Alvaro de Bazán».

Pocos marcos pueden encontrarse tan adecuados para hablar de D. Alvaro, que la histórica torre que domina la plaza de la Villa, en cuyo centro preside la estatua del marqués.

El conferenciante comenzó exponiendo la condición física de D. Alvaro, basándose en eruditas citas de Lasso de la Vega, Fernández Bremón y Mosquera de Figueroa, pasando a continuación a bosquejar su alcurnia y la educación militar y marinera que le dio su padre, D. Alvaro «El Viejo». Pasó a reseñar seguidamente el historial guerrero de Santa Cruz, Cenit de Lepanto y preludeo de tragedia en Lisboa...

Al pasar a los factores espirituales, el conferenciante destacó en primer lugar el valor, más que reconocido: heroico, documentado con amenos ejemplos; en segundo, la pericia; luego, la disciplina, para finalizar negando acusaciones de crueldad, para lo cual argumentó que lo acaecido con los prisioneros de las Terceras fue debido a instrucciones reservadas del rey que le obligaron a proceder de ese modo. Finalizó la conferencia con pictórica y evocadora descripción del Palacio del Viso del Marqués:

Hizo un palacio en el Viso
porque pudo y porque quiso,

y con otro no menos interesante del ducal de San Carlos, que guarda el relicario de Bazán.

J. B.

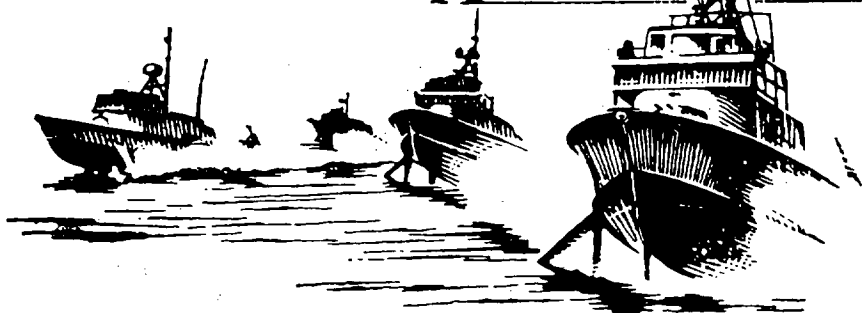
PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»

El «Boletín Oficial del Ministerio de Defensa» número 104, de 4 de julio, publica Orden Ministerial (D) número 411/17318/85, que concede los premios a los siguientes señores:

- **Premio “Alvaro de Bazán”**: Al capitán de fragata don Vicente Cuquerella Jarillo, por su artículo *Política e Industria de Armamento en la Alianza Atlántica*.
- **Premio “Roger de Lauria”**: Al teniente coronel de Infantería de Marina don Abelardo Vázquez Carrillo, por su artículo *Entre la Tensión y la Distensión*.
- **Premio “Francisco Moreno”**: Al capitán de navío don Javier Pérez Aguirre, por su artículo *Reflexiones sobre las Tecnologías*.
- **Premio “Antonio de Oquendo”**: Al capitán de fragata don Jorge Calvar Gross, por su artículo *La Materialización de la Amenaza*.

**NUESTRA MAS CORDIAL ENHORABUENA
A TODOS LOS PREMIADOS.**

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Adiestramiento de la Fuerza.

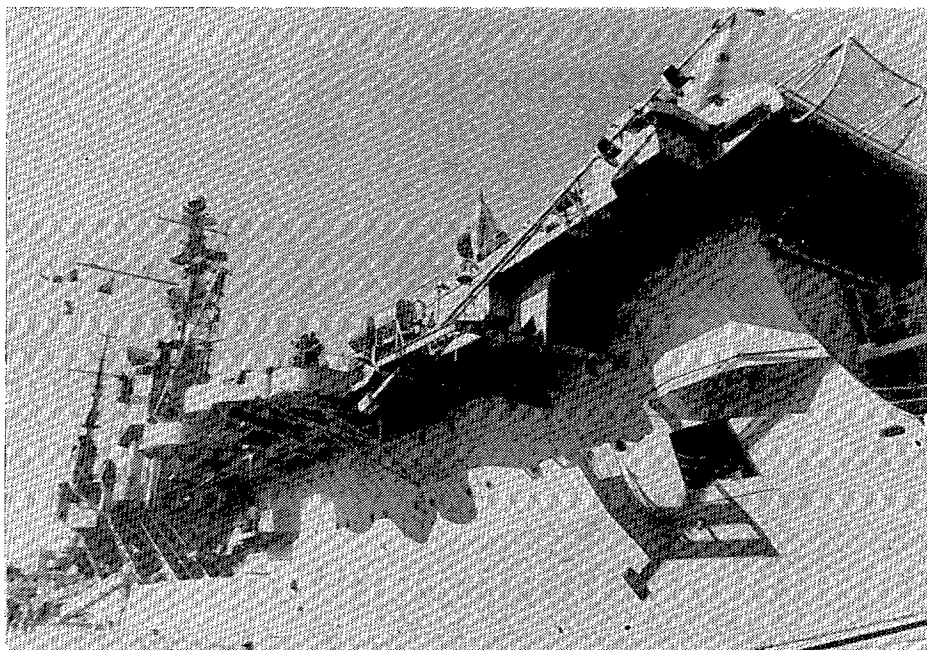
Ejercicios aeronavales.—Se realizaron en aguas atlánticas, entre Cádiz y Canarias, para el adiestramiento de las unidades del Grupo Aeronaval, mediante la realización de diversos ejercicios aéreos, tácticos de superficie, antisubmarinos y de tiro, con participación de:

GRUPO AERONAVAL

Dédalo, con la UNAEMB.
F *Cataluña*.
D *Marqués de la Ensenada*.
D *Lángara*.
C *Cazadora y Descubierta*.

UNIDADES COLABORADORAS

S *Narval*.
Patrulleros de las Zonas Marítimas del Estrecho y Canarias.
Aviones del Ejército del Aire.
Aviones AMV de la FLOAN.



Ejercicio ADELFIEX.—Tuvo lugar en aguas del golfo de Cádiz (playa de Mediarena), para el adiestramiento elemental anfibio de las unidades del Grupo Anfibio y del TEAR.

Alfonso

Ejercicio ANFIBEX 02/85.—Se realizó en aguas del golfo de Cádiz (playa de Zahara y sierra del Retín), para el adiestramiento en operaciones anfibias, que incluyeron ejercicios en la mar y un asalto anfibio, con la participación de las siguientes unidades:

GRUPO ANFIBIO

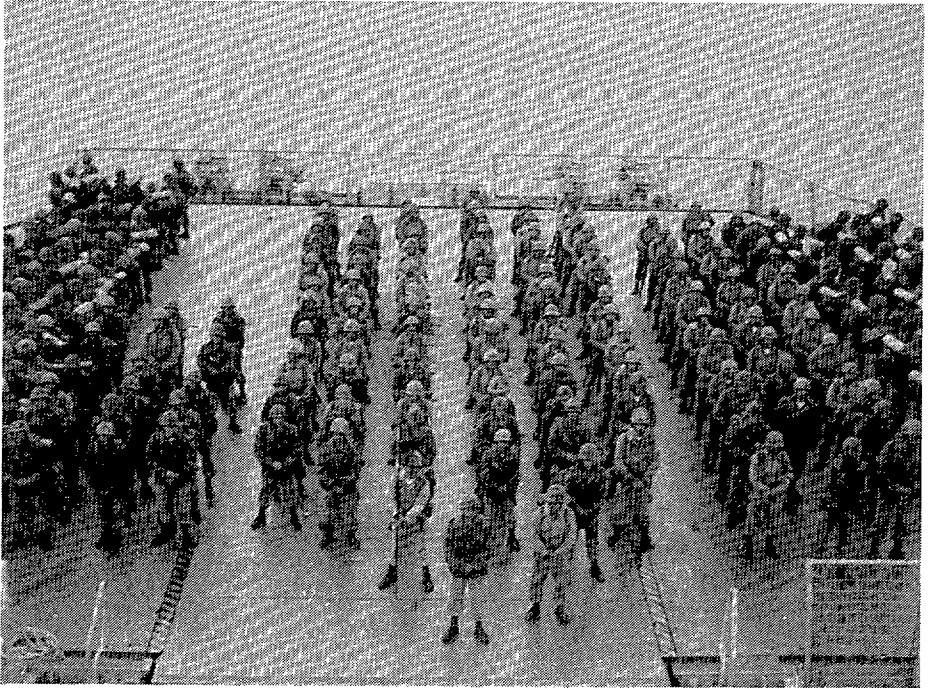
UNIDADES COLABORADORAS

Aragón.
Galicia.
Conde de Venadito.
TEAR.
Fuerza de Desembarco (AGAIM).

D Gravina.
Unidades auxiliares de la Zona Marítima del Estrecho.
Equipo de buceadores de UEBC.
Unidades aéreas de la.FLOAN.

Ejercicios del COMANFES.—Se efectuaron en aguas de la Zona Marítima del Estrecho y Campo de Adiestramiento de la sierra del Retín, para el adiestramiento del COMANFES del TEAR, con la participación de:

- COMANFES del TEAR.
- *S Narval*.
- Patrulleros de la Zona Marítima.
- HC's de la 5.^a Escuadrilla, para el lanzamiento de paracaidistas.



Ejercicio de MCM MAR ALICANTE.—Tuvo lugar en aguas de la provincia marítima de Alicante, y corresponde a los programados en el Plan de Adiestramiento de la Fuerza.

En estos ejercicios participaron la 1.^a Escuadrilla de Dragaminas Oceánicas, la 2.^a Escuadrilla, constituida por ocho unidades de dragaminas tipo *Duero*, y como unidades colaboradoras tomaron parte en la realización del ejercicio el *Cíclope*, *Poseidón* y *Rigel*.

—

Ejercicio MAR-31.—Se efectuó en aguas atlánticas de Galicia, y su objeto era el adiestramiento de los escoltas, a nivel de escuadrilla, mediante

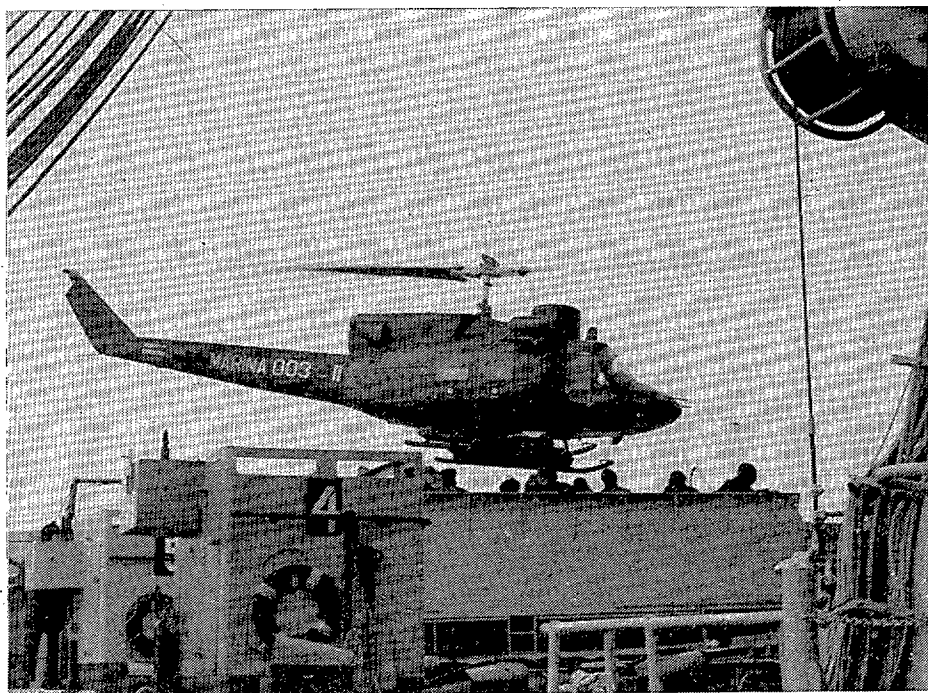
ejercicios aeronavales, de superficie, marineros, lanzamiento de armas y tiro, con la participación de las siguientes unidades:

ESCOLTAS

Asturias.
Baleares.
Cataluña.
Méndez Núñez.
Extremadura.
Blas de Lezo.

UNIDADES COLABORADORAS

S Siroco.
Unidades auxiliares de la Zona Marítima.
Unidades aéreas de la FLOAN.
Aviones PV (EW) y PM del Ejército del Aire.



Tiro de concurso de la 21.^a Escuadrilla.—Estos ejercicios se han realizado en aguas de Baleares y Cádiz con la participación de los escoltas que constituyen la 21.^a Escuadrilla.

—

Ejercicio PATREX.—Se trata de un ejercicio de control del Estrecho y sus accesos para el adiestramiento de las unidades participantes en:

- Control y actividades navales extranjeras en la Zona Marítima del Estrecho.
- Localización y ataque a unidades de superficie enemigas.
- Experimentación del mantenimiento sostenido de vigilancia ofensiva en la Zona, conducido desde el CON.

Las unidades participantes fueron las siguientes:

UNIDADES DE SUPERFICIE

DD *Alcalá Galiano*.
 PA *Nautilus*.
 PA *Princesa*.
 Patrulleros de la Zona Marítima.

UNIDADES AEREAS

Aviones AMV de la FLOAN.
 HC's de la FLOAN.
 Aviones PM del Ala 22 del Ejército del Aire.

Ejercicio COMTEX-852.—Este ejercicio fue programado por la Marina portuguesa, y se realizó en sus aguas atlánticas, para el adiestramiento aeronaval de las unidades participantes, que fueron las siguientes:

PORTUGUESAS

Cinco escoltas.
 Un submarino.
 Un buque de apoyo.
 Unidades aéreas.

ESPAÑOLAS

C *Descubierta*.
 C *Vencedora*.
 Aviones PM del Ejército del Aire.

Ejercicio conjunto combinado TRABUCO-85.—Este ejercicio, que estaba incluido en el Programa de Ejercicios Combinados Hispano-norteamericanos, se realizó en aguas de la Zona Marítima del Estrecho, en la sierra del Retín y Alpujarras, para el adiestramiento e intercambio de conocimientos y prácticas conjuntas y combinadas entre fuerzas especiales de los tres Ejércitos españoles y norteamericanos. Las fuerzas participantes fueron las siguientes:

ESPAÑOLAS

Ejército de Tierra: BRIPAC (tres Equipos).
 Ejército del Aire: 6 a 8 equipos CCT's.
 Armada: Un equipo de COMANFES (TEAR).
 Patrulleros de la Zona Marítima.
 HC's de la FLOAN.

NORTEAMERICANAS

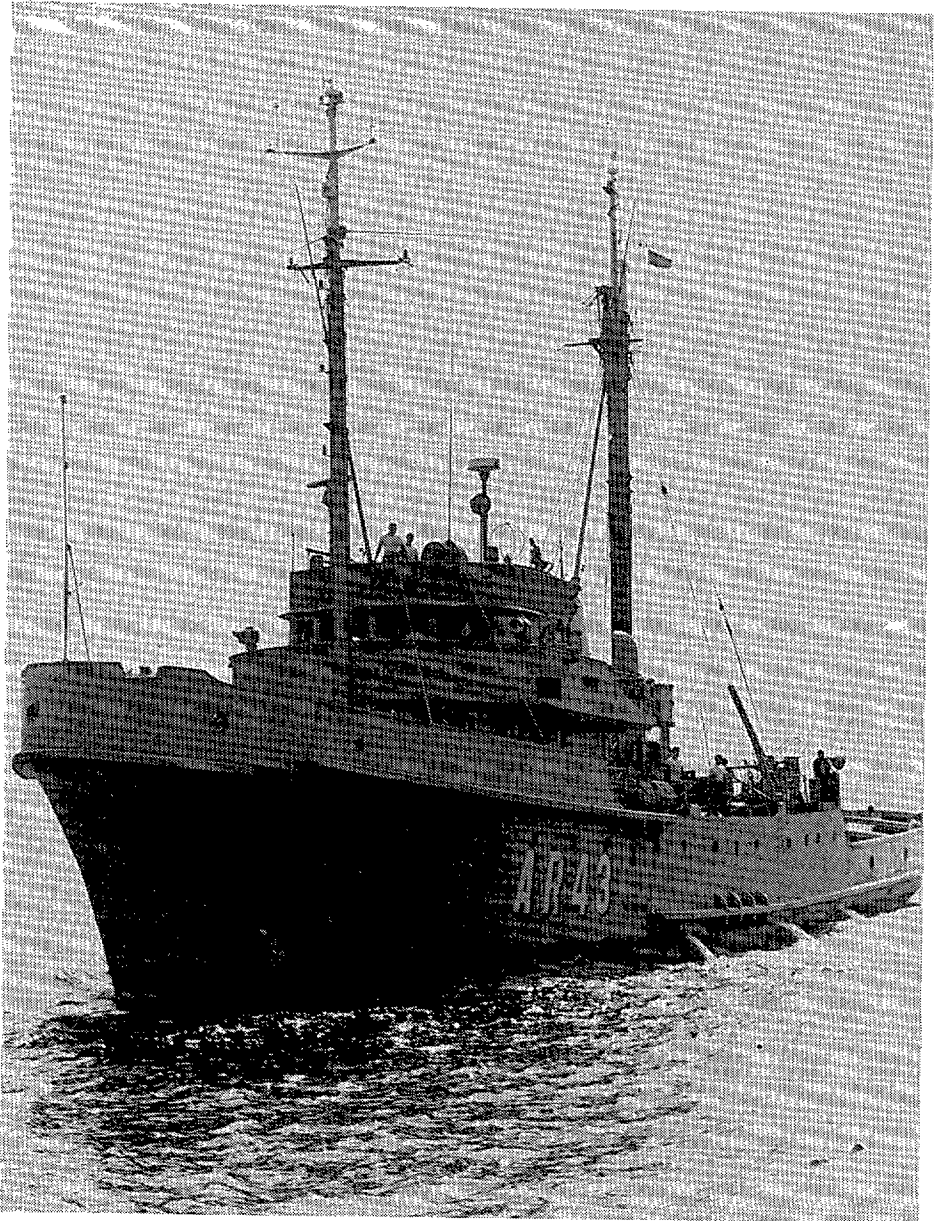
Ejército de Tierra: Un equipo SFOD.
 Ejército del Aire: CCT (2 a 6).
 Armada: Un equipo SEAL.



Ejercicio hispano-marroquí MAES-85.—Tuvo lugar en aguas mediterráneas y atlánticas, entre los puertos de Cartagena y Casablanca, en virtud de acuerdos de mutua colaboración entre ambas naciones, y consistió en diversos ejercicios de aprovisionamiento en la mar, defensa aérea, lucha antisubmarina y antilancha de una fuerza combinada, formada por parte marroquí por la corbeta *Teniente Coronel Rahmani* y los patrulleros tipo *Lazaga*, *Comandante Butuba* y *Comandante Azugagh*. Por parte española participaron las corbetas *Vencedora* e *Infanta Elena*, un submarino, un remolcador y unidades de la FLOAN.

Las corbetas españolas efectuaron una escala en Casablanca de tres días de duración.

Ejercicios PASSEX, ASWEX hispano-norteamericano.—Se realizaron en aguas del mar de Alborán para el adiestramiento antisubmarino de las unidades participantes, que fueron las siguientes:



MARINA AMERICANA

ARMADA ESPAÑOLA

Aviones PM basados en Rota.

Submarino *Narval* (S-64).

Colaboraciones con otros Ejércitos.

Con el Ejército de Tierra.—Por distintas unidades se efectuaron transportes de tropas entre puertos del archipiélago canario, y se efectuó el suministro de agua a los Peñones del norte de Africa (fotografía de la página anterior).

Asimismo, se colaboró en ejercicios de tiro de baterías de costa en aguas de Cartagena y de Baleares.

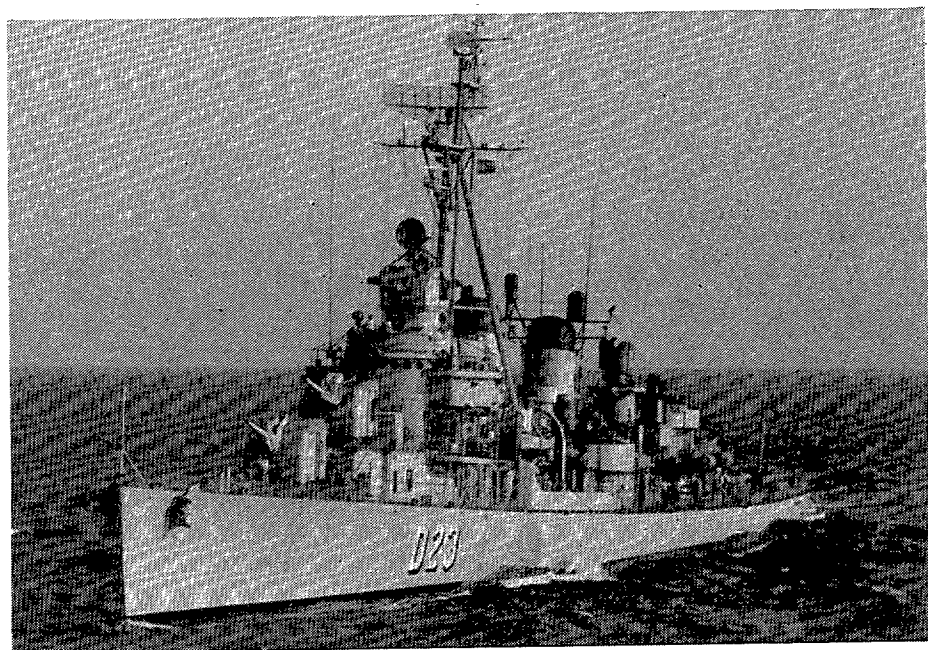
de

Con el Ejército del Aire.—La corbeta *Infanta Elena* efectuó una salida a la mar en aguas de Cartagena con alumnos de la Escuela Superior del Aire.

El patrullero de altura *Villa de Bilbao* colaboró en la realización de ejercicios aéreos con aviones del MACAN en aguas de Canarias.

Comisiones y auxilios.

Auxilios.—Los escoltas de la Flota participantes en los ejercicios MAR-31 antes reseñados efectuaron operaciones de búsqueda de un naufragio del



pesquero español *Siempre Rosina*, caído al agua en las cercanías de Santander, con resultado negativo, pese a haber efectuado varios barridos de la zona.

Asimismo, el patrullero *Dragonera* prestó auxilio al pesquero *Maplasa*, al que se le produjo una vía importante de agua en las proximidades de Huelva, prestándosele el correspondiente auxilio de medios de achique, y finalmente se le remolcó hasta Isla Cristina.

✍

Comisiones.—El destructor *Lepanto* asistió en Gijón a los actos de la celebración de las Jornadas Técnicas Hispano-francesas.

El destructor *Alcalá Galiano* colaboró con el Servicio de Vigilancia Aduanera en el apresamiento del buque panameño *Lady K*, que llevaba a bordo un importante cargamento de droga.

Otras unidades —*Cádiz* y *LCT-7*— colaboraron con la Real Federación Colombófila, en Cádiz y Canarias, respectivamente, en suelta de palomas mensajeras.

Despedidas.

En el hospital de San Carlos, en San Fernando, se celebró un homenaje de despedida al hasta entonces coronel jefe de Sanidad de la Zona Marítima del Estrecho, y recién ascendido al generalato, don Conrado Montesinos Ferrando.

Presidió el acto el capitán general de la Zona Marítima, almirante Rodríguez-Guerra, al que acompañaban el contralmirante jefe de Estado Mayor, el actual director de dicho hospital y antiguos directores del citado centro.

Tras unas palabras del coronel Grau, director del hospital, el general Montesinos agradeció la delicadeza de sus compañeros y personal a sus órdenes, así como la presencia del capitán general, por haberse dignado presidir este acto.

Visitas.

En la Escuela Naval Militar.—A finales del pasado mayo visitó la Escuela Naval Militar una nutrida representación de la Academia General del Aire, constituida por seis profesores y ciento dieciocho alféreces-alum-

nos, para vivir unas jornadas de confraternidad con sus compañeros de la Armada. Asistieron a todos los actos escolares de la jornada correspondientes al sábado, efectuando una detenida visita a las diversas instalaciones de la Escuela Naval Militar, en donde recibieron las explicaciones sobre la organización y funcionamiento.

EXTRANJERO

Francia.

Restricciones económicas.—Los débiles incrementos de los presupuestos asignados a la Marina francesa para el presente año (un 3,7 por 100 más que en 1984) la obligan a disminuir las actividades de sus unidades en beneficio de no disminuir los niveles de mantenimiento. En el aspecto de inversiones para nuevas unidades, las más favorecidas serán los componentes de la Fuerza Oceánica Estratégica, en la que es de señalar la entrada en servicio del sexto submarino lanzamisiles *L'Inflexible*, hecho éste del que ya hemos informado a nuestros lectores en el número pasado de la REVISTA. Como es sabido, está dotado de 16 misiles M4 MIRV (tipo TN 70), con lo que se duplica la capacidad de respuesta nuclear de la FOST.



Respecto a estas cabezas múltiples de los misiles M4, es de destacar que se encuentra en avanzado estudio el desarrollo de un nuevo tipo, el TN 71, que dotará a los misiles del *Le Tonnant*, cuya modernización comenzará este mismo año.

En lo que se refiere a las fuerzas convencionales, las asignaciones existentes permitirán el continuar con los principales programas actualmente en desarrollo, que son:

- Tres corbetas tipo C 70 (ASM): *Primauguet*, en período de armamento en Brest; la *Motte Picquet*, lanzada al agua en febrero último, y la n.º 7 (aún sin nombre, que sepamos), en gradas.
- Cuatro corbetas tipo C 70 (AA): *Cassard*, lanzada al agua también en febrero pasado, y las n.º 2, 3 y 4, en gradas.
- Nueve patrulleros tipo P-400.
- Cuatro cazaminas de la clase Tripartito, tipo *Andrómeda*.
- Un buque aprovisionamiento, el *Marné*, ya lanzado al agua a primeros del presente año.

También es de destacar que este año se han encargado los dos primeros aviones de patrulla marítima tipo *Atlantique 2*, de un total de 16 unidades programadas para el quinquenio 1984-88.

En lo que respecta a la investigación y desarrollo, el mayor paro específico recaerá en:

- Sistema SADRAL, nuevo sistema de misiles de lanzamiento vertical, que será instalado en el *Charles de Gaulle*, el futuro portaviones de propulsión nuclear.
- La informática (calculador u ordenador militar futuro) y el problema de las comunicaciones por satélite, en cooperación con los Ejércitos de Tierra y Aire. En agosto pasado fue puesto en órbita el primer satélite para cubrir el sistema TELECOM 1-SYRACUSE, cuyas redes, tanto en tierra como a bordo de unidades, está comenzando a ser instalado ahora, para concluir en 1987. Esta red de comunicaciones cubrirá Europa, Africa, Oriente Medio, Atlántico, costa oriental de América del Sur y parte del océano Indico.
- Sistema propulsor del futuro portaviones y de los submarinos nucleares lanzamisiles (SNLE) de nueva generación, de unas 15.000 toneladas, cuya construcción está prevista comience a mediados de 1987.
- Torpedo *Murene*.

Por último, y en lo relativo al personal, hay una previsión de reducción de plantillas, que, según nuestras noticias, afectará a 27 oficiales, 128 suboficiales y 525 cabos; en total: 680 puestos menos en la plantilla general militar de la Marina francesa.



Características de nuevas unidades.—Hemos mencionado anteriormente la continuación de algunos programas de nuevas construcciones, entre las que figuran las corbetas tipo C 70. En esta clase de buques existen dos variantes, la antisubmarina y la antiaérea. Además, en publicaciones oficiales francesas, se las denomina indistintamente corbetas y fragatas, si bien ésta última está consolidándose cada vez más. Entre ambas versiones, A/S y A/A, existen algunas diferencias:

	TIPO C 70 ASN	TIPO C 70 AA
Desplazamiento:	4.100 T.	4.300 T.
Dimensiones:	139 × 14 × 5,7 m.	139 × 14 × 5,5 m.
Propulsión:	Sistema CODOG: Dos turbinas de gas Rolls Olympus o dos diesel SEMT tipo 16 PA 6, con dos hélices de paso variable y reversible.	Cuatro diesel SEMT, tipo 18 PA 6, de baja compresión. Dos hélices de paso fijo.

TIPO C70 ASN

TIPO C70 AA

	Velocidad máxima: 30 n. con las turbinas y 21 n. con los diesel, sin sonar remolcado en el agua. Si se cala, la velocidad es de 19 n. Autonomía: 2.500' a 28 n. y 9.500' a 17 n.	Velocidad máxima: 29 n.
Armamento:	4 misiles MM 40 <i>Exocet</i> . 1 cañón de 100 mm. 1 sistema Su-Ai CROTALE en versión EDIN (Ecartometrie Differentielle Infrarouge), con capacidad contra misiles rozaolas. 2 catapultas para lanzamiento de torpedos 10 L 5. 2 HC's Lynx W6 13.	Autonomía: 8.000' a 17 n. 1 sistema Su-Ai SM-1. 1 montaje de 100 m. 8 misiles MM 40 <i>Exocet</i> . 2 sistemas Su-Ai SADRAL de defensa de punto.
Electrónica:	1 radar de exploración combinado DRBV 15. 1 radar DRBC 33 de seguimiento asociado a una dirección de tipo multisensor. 1 detector de infrarrojos DIBV 10. 1 sonar de casco, en el radar, DUBV 14 a baja frecuencia. 1 sonar remolcado DUBV 43 «profundo». 1 TACTAS, tipo DSBV 61.	1 SENIT 6. 1 radar DRBJ de barrido electrónico. 1 radar DRBV 27 de exploración aérea. 1 radar DRBC 33 como en el tipo ASM. 1 sistema de alerta DIVB 10. 1 sonar DUBV 25 de media frecuencia.

Reino Unido.

Submarinos lanzamisiles balísticos.—Tras dos años de obras de gran carena, el submarino *Resolution* ha vuelto a entrar en servicio operativo. En dichas obras, sus 16 misiles *Polaris A 3* han sido reconvertidos, según el sis-

tema CHEVALINE, con seis «cuerpos» o cabezas de reentrada y trayectorias independientes, de 40 KT, cada una, con capacidad de penetración y de maniobrabilidad acrecentadas notablemente.

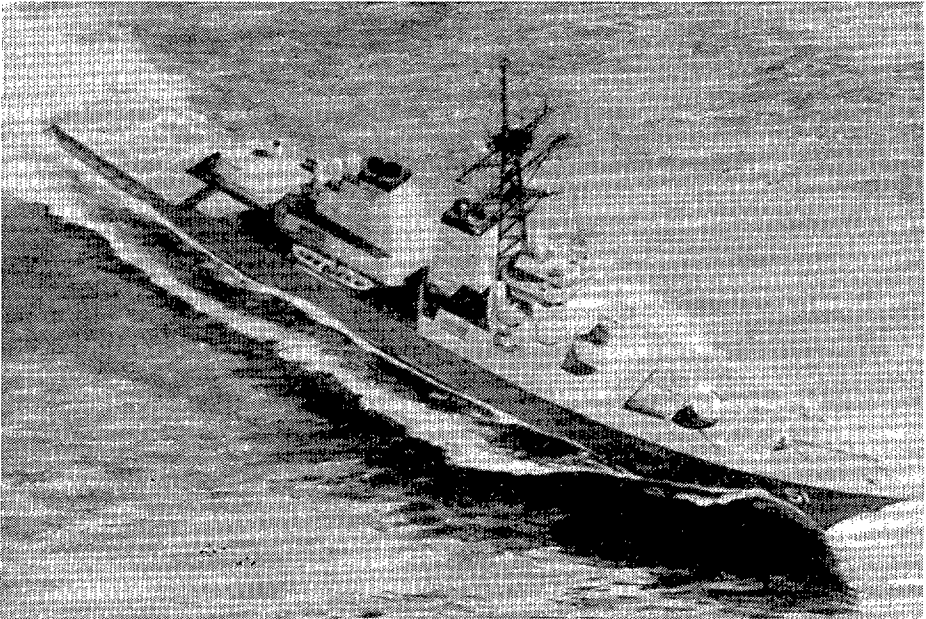
Asimismo ha sido dotado de un nuevo sonar, similar al TACTAS, remolcado tipo 2023 de muy baja frecuencia, un nuevo sistema de explotación de armas tácticas y de los torpedos MK 24 *Tigerfish*.

En la actualidad, solamente queda por modernizar en este sentido el *Repulse*, con lo que la serie completa de estos submarinos tendrá instalado el sistema CHEVALINE.

Recordemos que estas unidades, según los acuerdos de Nassau, están a disposición de la OTAN, pero siempre y cuando que el gobierno británico, y en virtud de amenazas graves al Reino Unido, no les retire de la jurisdicción de la Alianza Atlántica.

Estados Unidos.

El programa de los DDG-51.—esta clase de buques, que contará en 1992 con 29 unidades, constituyen o han sido definidas como los destructores del siglo XXI. En un solo buque va el sistema AEGIS y el VLS o «Vertical Launch System» para misiles. Sin embargo, y esto puede parecer extraño, no lleva helicópteros como parte de su armamento/sensores, aunque sí cuenta con la correspondiente cubierta de vuelo para dichas aeronaves.



Los DDG-51, cuyo prototipo llevaría el nombre de *Arleigh A. Burke*, constituyen un intermedio entre los *Spruance* modernizados y los cruceros *Ticonderoga*, aunque más baratos, lógicamente, que estos últimos. El prototipo costará unos 1.294 millones de dólares, y las 28 unidades siguientes saldrán por 700 millones cada una, al valor de 1983.

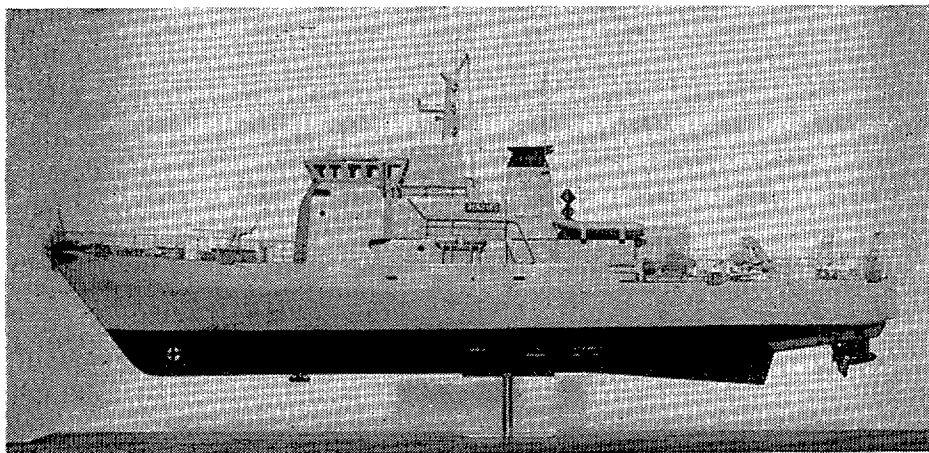
Sus características principales son las siguientes:

Desplazamiento:	8.500 T.
Dimensiones:	156 × 19 × 8 m.
Propulsión:	4 turbinas de gas LM-2500-30, con una potencia total de 100.000 HP, sobre dos ejes.
Velocidad:	31 nudos.
Autonomía:	8.000 millas, a 20 nudos.
Armamento:	90 misiles en total, con sistema de lanzamiento vertical. Estos misiles son: SM-2 MR, <i>Tomahawk</i> : TASM (<i>Tomahawk Anti Ship Missile</i>) y TLAM (<i>Tomahawk Land Attack Missile</i>) y ASROC. 8 misiles <i>Harpoon</i> . 1 montaje de 127 m/54. 2 montajes de <i>Vulcan/Phalanx</i> de defensa de punto. 2 lanzadores triples MK 36 para torpedos.
Electrónica:	1 radar SPY 1-D del AEGIS, que es una versión reducida del SPY 1-1 del CG 47, pero no por ello dará menores prestaciones. 1 radar SPS-67 de exploración de superficie. 1 SEAFIRE para proyectiles guiados por laser. 1 radar SLQ 32 V. 3 radares SPG-62 para «iluminar» a los misiles SM-2 MR en su fase final.
Sonar:	SQS 53 C de casco, con el transductor en el bulbo-proel y el pasivo remolcado SQR 19 o TACTAS.
Decepción:	Aparte de un número determinado de equipos de contramedidas, tanto activas como pasivas, lleva, asimismo, el sistema SRBOC o <i>Super-Rapid-Blooming Off-board Chaff</i> .
Dotación:	303 hombres en total.

Holanda.

«*El holandés flexible*».—En el ambiente y mundo naval se ha pasado del «holandés errante» al «holandés flexible» (MCM 235) para denominar oficiosamente a un interesante tipo de cazaminas diseñado por los astilleros Giessen-de Noord's (GNM), que, al parecer, resulta más barato que los

tipos actualmente en servicio y construcción en las marinas occidentales, y que, según sus constructores, presenta las ventajas de poder realizar diferentes misiones y de incorporar los sistemas más apropiados para distintas necesidades específicas operativas, que supone una amplia flexibilidad de diseño.



Esta plataforma, así concebida, puede ser dotada con una variedad de sistemas de armas. Esta flexibilidad de integración de sistemas comprende los siguientes grupos:

- Sonar de casco.
- Sistema de información de combate, que incluye proceso de datos.
- Equipos de comunicaciones.
- Armamento.
- Vehículo neutralizador de minas.

Sus características principales son:

Desplazamiento: 340 toneladas.

Dimensiones: 44,7 × 9,7 × 2,20 m.

Potencia (diesel): 1.965 KW.

Velocidad: Máxima = 16 nudos.

Económica = 12 nudos.

Operaciones CM = 8 nudos.

Autonomía: A 16 nudos = 1.600 millas.

A 12 nudos = 2.900 millas.

Capacidad de víveres: 10 días.

Dotación: 21 hombres en total.

MARINA MERCANTE

La política marítima de la CEE y España.

Aunque realmente no existe una política específica de transporte marítimo en la CEE, sí existe un paquete legislativo presentado a la Comunidad. Se trata de la revisión del proyecto «Contogeorgis», predecesor como comisario de Transportes al actual Mr. Davis, informa ANAVE.

Este proyecto supone, por primera vez, señalar una clara distinción entre los frecuentemente confundidos y unidos temas de la reconversión naval y la situación de la flota mercante. Es un hecho que ha tenido implicaciones, como señala el editorial del «Lloyd's Shipping Economist» al referirse a nuestro país bajo el título «Spain Restructures».

La prestigiosa revista inglesa aborda el tema afirmando que «con algunos años de retraso en relación con otros países europeos, España se ha decidido, al fin, abordar los problemas existentes en su industria de la construcción naval».

Tras hacer una somera historia de los recientes intentos en este sentido, así como de las vicisitudes que se han venido registrando en las carteras de pedidos de los astilleros españoles... (hacia mediada la década de los 70..., España ofrecía la mayor capacidad constructora de Europa en el sector naval y ocupaba la tercera plaza en el mundo no comunista), la citada publicación considera las razones por la que se llegó a esta preponderancia, citando entre las diversas causas la «severa política de matriculación de buques».

Dice «L. S. E.», refiriéndose a la «Orden Ministerial de 1963 sobre las importaciones de cereales, petróleo y otros productos»... «Pero la verdad es que los armadores españoles no están satisfechos con esta política fuertemente proteccionista, ya que, como contrapartida, tienen que someterse a que las tripulaciones, los seguros y la adquisición de buques tengan que ser españoles. Es indudable que esta limitación es favorable para los astilleros, que tienen así potencialmente como clientes todos los armadores españoles, pero a éstos les ha situado fuera de competitividad internacional, ya que no pueden adquirir buques más baratos en los astilleros del Extremo Oriente. Además, sufren un trato discriminatorio en relación con armadores extranjeros que encarguen buques en los propios astilleros españoles: los extranjeros no tienen que pagar un impuesto indirecto del 5 por 100 que afecta los pedidos de armadores nacionales y del que están exentos los pedidos para la exportación».

Conmutada la pena de muerte al capitán Peciña, del «Izarra».

El Consejo Supremo Militar de Nigeria decidió conmutar por veinticinco años de cárcel la pena de muerte dictada en diciembre de 1984 contra el español José Luis Peciña, capitán del petrolero *Izarra*, apresado en junio de 1984 frente a las costas nigerianas, bajo acusación de contrabando de gasóleo. La noticia de la conmutación de la pena de muerte fue difundida por fuentes diplomáticas españolas, que se basaban en una información dada por la emisora estatal de Nigeria, Radio Lagos.

La flota mercante china en expansión.

La flota mercante china, se anuncia en Pekín, será modernizada y ampliada.

Es la segunda de Asia, detrás de Japón, con un total de 10 millones de toneladas.

Qian Yonchang de la «China Ocean Shipping Co.» ha sido nombrado ministro de Transportes.

El nuevo ministro desarrollará un Plan de modernización, en que algunas viejas unidades serán remozadas y se adquirirán 22 buques portacontenedores.

Otra parte del Plan es la simplificación de procedimientos burocráticos en el transporte.

Se espera que el nuevo ministro dirija una dura política competitiva en las rutas de Japón y la costa occidental de los Estados Unidos.

Entre otras cosas porque los fletes chinos pueden ser hasta un 10 por 100 inferiores a los competidores extranjeros.

La flota mercante británica sigue reduciéndose.

En 1984 la flota británica ha perdido un 11 por 100, y, aunque menor pérdida que en años anteriores, no deja de ser importante. Según «L. L.», en 1982 la flota británica sumaba 868 buques, con 24,7 millones de T.P.M., lo que suponía una pérdida del 16 por 100, quedando en 799 buques, con 20,7 millones de T.P.M.

Y en 1984 18,4 millones de T.P.M., en 698 buques.

Los armadores británicos, a través de M. William-Wilson, presidente de General Council of British Shipping (GCBS), han solicitado de su Gobierno incentivos semejantes a los que existen en otros países europeos y en Estados Unidos, a fin de detener la erosión de una flota, considerada históricamente entre las primeras del mundo.

Disminuye el tonelaje amarrado.

El tonelaje amarrado ha disminuido en más de un millón de T.P.M., según la última «Lista Mensual del Lloyd's sobre buques amarrados». La última cifra del 1 de mayo es de 1.280 buques con 62,95 millones de toneladas, contra 1.312 buques, con 64,15 millones toneladas, en abril.

El sector de buques cisterna ha disminuido más, con 333 buques con 52,65 millones toneladas, comparado con 343 buques, con 53,6 millones toneladas en el mes anterior. De esta cifra el 85 por 100 son buques de más 200.000 T.P.M.

En el sector de carga seca, 947 barcos, con 10,3 m. toneladas permanecen amarrados, en oposición a 969 buques con 10,54 millones toneladas del último mes. Incluidos en esta cifra están 160 «bulkcarriers», con 5 millones de toneladas.

La «Lista Mensual del Lloyd's sobre buques amarrados» incorpora el nombre del barco, el tipo, localidad, bandera, año de construcción y fecha de llegada al puerto de amarre.

Los modernos piratas de «guante blanco».

Los actuales «piratas» de los siete mares tienen montado un negocio a nivel mundial de unos 13.000 millones de dólares, según reveló Eric Ellen, director de la Oficina Marítima Internacional.

Ese organismo se creó en 1981 para coordinar la lucha contra los delitos cometidos a las empresas marítimas por los actuales «piratas» de guante blanco, que en vez de utilizar el garfio y la violencia asaltando barcos, emplean la burocracia y la falsificación de documentos.

La OMI ha investigado 109 casos el año pasado, en los que se registraron pérdidas de unos 282 millones de dólares, pero, según Elle, esa cifra sólo es el 2 por 100 del total de pérdidas de las compañías marítimas multinacionales en concepto de fraudes, que arrojaría en todo el mundo unos 13.000 millones de dólares.

Piratas armados con puñales, pistolas y garfios aún existen en algunos mares de China; pero la auténtica amenaza para las compañías de navegación multinacionales está en la actualidad en los defraudadores de «cuello blanco» que ocupan modernas oficinas y utilizan astutos abogados y expertos contables.

El carácter internacional del negocio de los transportes marítimos lo convierten en fácil campo para el delito. Una carga o un barco pueden desaparecer y pasarán a veces varias semanas hasta que se descubran.

Los investigadores tienen que averiguar dónde se cometió el delito, y aunque encuentren a los culpables les será muy difícil presentar pruebas contundentes para procesarlos.

Además, la Policía se muestra casi siempre reacia a perseguir y detener a delincuentes extranjeros cuyas víctimas no sean del país en el que se cometió el delito.

El transporte marítimo depende de documentos fácilmente falsificables y de un elemento de confianza. Una orden de embarque en blanco que cuando se rellena garantiza que una mercancía se ha embarcado se puede comprar por unas cuantas pesetas.

Ellen, que fue jefe de la Policía del puerto de Londres, le echa la culpa de la actual situación a sectores de la banca y de los seguros. Los aseguradores suscriben pólizas que se invalidan mediante el fraude, por lo que las víctimas carecen de recurso.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

Las relaciones pesqueras hispano-portuguesas.

En un muy documentado artículo firmado por J. R. Vilamor, publicado recientemente en el diario madrileño «Ya», se afirma que las relaciones pesqueras hispano-portuguesas se han deteriorado en los últimos tres años. Se habla ya de un bienio negro, casi habría que decir trienio, al encontrarnos en el tercer año consecutivo sin acuerdo con el país vecino. La prisa para la adhesión a la CEE sentó recientemente a la mesa a los ministros de Exteriores de España y Portugal, y en una reunión maratoniana, muy al estilo comunitario, lograron un acuerdo para el período transitorio en los capítulos pesquero, agrícola y de aduanas. En síntesis, España renuncia a los derechos históricos entre las 6 y las 12 millas, a cambio de las ventajas en las 200. Quedan todavía pendientes los llamados acuerdos fronterizos o de vecindad, áreas del Miño y Guadiana, y lo relativo a las islas atlánticas de Canarias, Madeira y Azores.

Todo parece indicar, según el subsecretario de Pesca, Miguel Oliver, que los portugueses se situaron en la órbita comunitaria en espera de ver qué pasaría a la hora de entrar los dos países en la CEE, desde cuyo momento juega la política pesquera de la Comunidad, que prevé que las aguas hasta las 200 millas son de regulación exclusiva de cada país ribereño, respetando los derechos históricos. En las aguas de 12 a 200 es la Comunidad la que marca la política pesquera y todos sus condicionantes.

Llega el momento en que los dos países se van a integrar en la CEE y entonces los comunitarios piden que se pongan de acuerdo durante el período transitorio, porque pasado éste ya regula la CEE. Aquí comienzan las dificultades ante la posición maximalista de Portugal de querer partir de cero. España apela a los acuerdos y condiciones contraídos con anterioridad.

Ante esta postura extrema se inician las conversaciones. En noviembre de 1983 y marzo del 84 se habían producido aproximaciones. Lo conseguido ahora, declara Miguel Oliver, está muy próximo a lo acordado en 1984. La oferta portuguesa contemplaba la eliminación de la flota española dedicada a la cigala. Se hablaba entonces de sólo 190 licencias, de las cuales 24 correspondían a arrastreros; 22 a volantineros; 15 a trasmallo; 30 a cerco, y 100 a palangreros, oferta que fue rechazada por los representantes españoles.

Por otra parte, hay que llevar a cabo unas negociaciones especiales con Madeira y Azores. En el acuerdo se prevé que «el ejercicio de las pescas correspondientes a las islas del Atlántico de los dos países (también cuenta Canarias) será objeto de definición posterior en el marco comunitario por parte de las autoridades con competencia en la materia», con intervención, por el lado portugués, de los gobiernos regionales, salvaguardándose el principio de reciprocidad del tratamiento en régimen de reciprocidad general y en condiciones no menos favorables que las acordadas por Portugal con la CEE.

Todo parece indicar que con Madeira no van a existir problemas, puesto que se espera lograr igual régimen al de la península. En cambio Azores tiene ya en estos momentos un acuerdo específico con la Comunidad Económica Europea que puede entrañar alguna dificultad a la hora de conseguir un acuerdo.

Las Asociaciones de Productores en el sector pesquero.

Las futuras organizaciones de Productores, que hay que poner en marcha antes del ingreso de España en la CEE, quedarán legalmente reguladas antes del verano, según fuentes oficiales entrevistadas por Melchor Enrique. Tendrá una exigencia fundamental el desembarco de una cantidad mínima de pesca anual —se habla de 10.000 toneladas—, con lo que la concentración se hará naturalmente. Actualmente existen unas 225 Cofradías, 60 Asociaciones de Armadores y más de 40 Cooperativas; situación totalmente inviable que contrasta con la de, por ejemplo, Francia, donde apenas hay 25. Con el simple establecimiento de un volumen mínimo de capturas no parece que puedan quedar más de una treintena de asociaciones.

La regulación de las Asociaciones, cuya importancia deriva de que serán ellas las encargadas de realizar los planes de pesca de cada puerto, zona o pesquería concreta y de intervenir en el proceso de comercialización, se hará en parte por especialidades (atún, bacalao, cefalópodo congelado...) y en parte por zonas de captura. También recibirán las ayudas y compensaciones financieras del FROM, o de los organismos comunitarios, a partir de 1986, para su constitución y mantenimiento.

La inminencia de la constitución de las Asociaciones de Productores ha originado polémicas en el sector, puesto que las Cofradías de Pescadores se

resisten a desaparecer, alegando que sus fines asistenciales y sociales son irrenunciables. En todo caso, este es un punto en el que las Comunidades Autónomas tendrán mucho que decir, porque la tutela de las Cofradías —no el dominio, ya que son entidades de derecho público— les ha sido transferida y la Administración central no tiene ya competencia para eliminarlas.

Algunos expertos piensan que las Cofradías pueden coexistir con las Asociaciones de Productores, aunque sólo éstas podrán intervenir a la preparación y control de los planes de pesca.

Por otra parte, el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, anunció en Vigo el nuevo sistema de clasificación de la flota española cuando se constituyan las nuevas organizaciones de productores; deberán estar en marcha el 1 de enero de 1986, una vez que España ingrese en la CEE.

González Laxe explicó que su criterio personal es clasificar la flota española en función de días de pesca. La nueva clasificación responderá a cuatro enunciados: Pequeña pesca o pesca artesanal, para aquellos buques que realicen mareas de cero a dos días de pesca; buques de litoral, de dos a nueve días; buques de altura, de nueve a dieciocho días de marea; y la pesca industrial con mareas de más días. Una vez establecida la clasificación, se fijarán los mínimos de actividad necesarios para ser calificados como organización de productores.

Un alto jefe de la flota pesquera cubana en Canarias pidió asilo político en España.

Un alto funcionario cubano destinado en Las Palmas ha pedido asilo político en España. Se trata de Leopoldo Manuel Gómez Brito, de treinta y ocho años de edad, capitán de la Marina Mercante y experto en cuestiones pesqueras. Gómez Brito era jefe de personal de la flota atunera cubana en las islas Canarias, de las más importantes de Cuba.

Según el corresponsal del diario «ABC» en Las Palmas, Gómez Brito viajó desde Las Palmas a Madrid para solicitar asilo político ante las autoridades del Ministerio del Interior. Temía, según sus propias palabras, que las autoridades de seguridad cubanas —que tienen «representantes» entre los numerosos funcionarios que aseguran las labores burocráticas de la estación pesquera de Las Palmas— intentaran embarcarlo por la fuerza en un buque que partía hacia La Habana.

Entre las graves acusaciones contra Gómez Brito estaban «haber confraternizado» con españoles, algo que por cierto está absolutamente prohibido a los funcionarios cubanos que trabajan en el extranjero.

Gómez Brito no tenía actividades políticas abiertas en su país, pero como muchos otros decidió un día abandonar su puesto aun a riesgo de que

su familia, que está en su gran mayoría en la isla, sufra represalias por parte de la todopoderosa Policía política. Brito, cuyos antepasados son originarios de la isla del Hierro, ejerció como capitán de pesca en buques cubanos durante dieciséis años. Más tarde fue nombrado jefe de personal en la estación central de La Habana y posteriormente se trasladó a Las Palmas, donde la flota atunera cubana tiene una base de gran importancia, al igual que la arrastrera. De Gómez Brito dependían los diecinueve atuneros cubanos que faenan en el Atlántico y que cuentan con setecientos marineros.

La desertión del funcionario cubano servirá, entre otras cosas, para aclarar en no pequeña medida si la flota atunera y sus tripulantes se limitan, tanto en el archipiélago como en las aguas circundantes, a labores pesqueras o ejercen otras —como sospechan los servicios de inteligencia españoles—, que poco tienen que ver con la pesca.

Se calcula que a lo largo del año unos veinte mil marineros cubanos transitan por Las Palmas. La cifra, en sí bastante abultada, resulta, sin embargo, muy inferior al número de marineros soviéticos que utilizan el puerto pesquero de esta ciudad como «relais» para cambio de tripulación, reparaciones, descanso, etcétera.

La flota arrastrera cubana faena en Mauritania gracias a un convenio con este país (convenio que, por cierto, España no ha logrado hasta ahora completar) y transita desde allí hacia los caladeros de Angola, Namibia y Mozambique. Los atuneros suelen cubrir la zona entre Canarias y Azores. Desde el punto de vista económico, la flota atunera es muy importante para Cuba, dado que sus capturas sirven a Fidel Castro para conseguir divisas fuertes. El atún capturado en el Atlántico se vende en el mercado de Las Palmas a conserveros españoles e italianos, principalmente. Como sucede con la exquisita langosta caribeña, el atún es un manjar inalcanzable para los cubanos.

La desertión de Gómez Brito se produce semanas después de que un teniente coronel del Ejército cubano hubiese pedido en España asilo político. Meses atrás, un cantante de ópera y un profesor de biología destinado en Argelia hicieron lo mismo, aprovechando una escala en el aeropuerto de Barajas.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Optimismo del director general de la Marina Mercante.

En unas recientes y muy interesantes declaraciones del director general de la Marina Mercante, don Fernando Salvador, al referirse al futuro de la

construcción naval en España, y concretamente a si se van a construir más barcos en nuestros astilleros, ha manifestado lo siguiente:

Mi impresión personal, que ya he manifestado públicamente en varias ocasiones, es totalmente optimista. Si nosotros obráramos consecuentemente, al igual que otros países, desarrollando medidas protectoras, en el sentido amplio de la palabra, para nuestra flota mercante haría falta construir más barcos. Es decir, le daríamos trabajo a toda nuestra flota. Dicho de otra forma: nosotros hemos arbitrado ya hace más de un año unas ayudas a compensación de fletes (ayudas a la competitividad de determinados graneles) que han incrementado en algunos tráficos la participación de la bandera española por cinco. En cualquier caso, en todo lo que ha actuado, por más de tres. Y esto se ha hecho con una cantidad presupuestaria mínima de quinientos y pico millones de pesetas, que, con una incorporación de crédito llega a algo más de 800 millones.

Estos 800 millones han significado un ahorro de divisas de 50 millones de dólares en números redondos. Sólo por la revalorización del dólar está más que compensada esta ayuda.

Y si nosotros, en vez de tener esa cantidad efímera, tuviésemos del orden de los 2.500-3.000 millones de pesetas, que comparados con los 35.000 de la reconversión naval no son nada, yo haría mover a la flota mercante española y utilizaría prácticamente a la totalidad de sus barcos. Habría muy pocos parados, casi ninguno. Y si esto lo combináramos con un plan de renovación, un plan de sustitución de barcos viejos por nuevos y de desguace, nosotros podríamos dar trabajo a los astilleros, más trabajo del que ellos mismos piensan. Pero claro, es un tema que hay que tomar a nivel de Gobierno, porque una Dirección General no puede tomarlo sola. Nosotros lo que estamos haciendo es proponerlo, y hace mucho tiempo que eso se puede y se debe hacer.

Con referencia a la actitud de los navieros, el director general de la Marina Mercante afirma que ellos plantean que el Sector no está siendo utilizado, y en eso tiene razón. El problema del Sector es que en España históricamente no se le ha considerado como un Sector productivo más. Se ve perfectamente que se haga una reconversión en el metal, en los astilleros, en la agricultura o en la pesca y, sin embargo, estamos perdiendo recursos en el tema naviero.

Los navieros se quejan de que no han sido atendidos suficientemente por la Administración, y yo tengo que reconocer que es cierto. España vive, efectivamente, de espaldas al mar, aunque ya no tanto... Esta Administración es la primera que empieza a atender los problemas de la Marina Mercante con seriedad. Por primera vez, el Ministerio colabora para que los navieros se reúnan entre ellos mismos; por primera vez se hacen reuniones anuales con los periodistas especializados para sensibilizar a la prensa con los temas de la mar; por primera vez se crea una comisión de tráfico marítimo

mo, que está integrada por representantes de los Ministerios de Agricultura, Industria y Economía y Hacienda, y que preside la Dirección General de Marina Mercante... Y otras medidas concretas que serían muy largas de enumerar, que también se han hecho por primera vez. Incluso por primera vez un presidente del Gobierno recibe al presidente de la asamblea de navieros a instancia del propio Ministerio de Transportes.

Factoría de tubos para buques en El Ferrol.

Antes de fin de año comenzará a construirse en El Ferrol la factoría de tubos para buques, en la que trabajarán los empleados excedentes en la plantilla de Astano. El proyecto de construcción de esta fábrica es de siete mil millones de pesetas, y en él participan, además de Ensidesa y la División de Construcción Naval del INI, las empresas Abu, de Arabia Saudita, y Kaiser Steel, de los Estados Unidos.

Innovaciones tecnológicas en la construcción naval.

Como consecuencia del éxito que alcanzaron los «Encuentros Itinerantes sobre Innovaciones Tecnológicas en la Construcción Naval», desarrolladas en el pasado año, se piensa repetir la experiencia con objeto de insistir en la divulgación del conocimiento de las nuevas técnicas en el amplio campo de la Ingeniería y Arquitectura Naval.

Recordemos que fue la Asociación de Ingenieros Navales de España la que organizó, con el apoyo del Ministerio de Industria y Energía, los mencionados encuentros.

Con este fin invitó a dos conocidos ingenieros navales japoneses, uno inglés y otro español a dar conferencias sobre el tema.

Las conferencias se celebraron el día 28 de enero, en el Instituto de la Ingeniería de España, en Madrid; el 30 de enero en la Escuela Superior de la Marina Civil, en Cádiz; el 1 de febrero en la Escuela Universitaria Técnica Naval de El Ferrol, y el 5 de febrero en la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

En todos estos lugares hubo un gran número de asistentes, destacándose, quizá, algo más la afluencia habida en Cádiz, que ofrece un buen acceso desde Sevilla.

La iniciativa tuvo una excelente acogida y las conferencias se desarrollaron de forma fluida y agradable, como corresponde a unas jornadas entre compañeros.

Los conferenciantes fueron acompañados a Cádiz y El Ferrol por don Guillermo Zatarain, presidente de la AINE, cambiando en esta última ciudad por don L. Mazarredo, director de ASINAVE, que los acompañó luego a Bilbao. Fueron cumplidamente atendidos por los vocales de la Zona, faci-

litaron que las estancias en las distintas ciudades tuvieran interés y que los visitantes pudieran disfrutar de una hospitalidad de la que todavía podemos hacer gala. Se visitaron los astilleros de AESA de Sevilla y de «Bazán» en El Ferrol, haciendo un breve recorrido por el de Murueta. Por lo que los extranjeros pudieron tener una variada visión de los medios de que se dispone en el país.

La primera conferencia fue pronunciada por el Sr. Kazutero Rokuo sobre el tema «Tendencias actuales en los trabajos de armamento en Japón». El Sr. Rokuo es jefe del Departamento de Construcción del gran astillero de Koyagi y de la fábrica de maquinaria que posee la firma Mitsubishi H. I. Ltd. en Nagasaki. Pudiendo citarse, en relación con su conferencia, que es responsable de la planificación, montaje y armamento anticipado en el mencionado astillero.

La segunda conferencia estuvo a cargo del Sr. Sumio Kohtake y versó sobre las «Aplicaciones de la Informática en el campo de la construcción naval en Japón». El Sr. Kohtake, que pertenece al «staff» de la firma «Ishikawajima-Harima H. I. Co. Ltd.» (IHI) es, aparte de actuar como consultor en construcción naval, responsable, desde Tokio, de la Ingeniería de producción de acero y armamento y de las aplicaciones de CAD/CAM y Robótica, dentro de la empresa.

El Sr. D. R. Patterson fue el autor de la tercera conferencia, que inicialmente tituló «Los ordenadores con capacidad de gráficos en su aplicación al proyecto y producción de buques». El Sr. Patterson es director de Producción —o prestación de servicios y relaciones con el exterior— de la «British Shipbuilding Research Association» (BSRA), habiendo estado durante diez años antes de su nombramiento para su actual puesto, dedicado a CAD/CAM.

La cuarta y última conferencia se debió a don Eduardo Martínez-Abarca sobre «Aportación de los sistemas CAD/CAM a la Innovación Tecnológica». Podemos recordar que el Sr. Martínez-Abarca Unturbe es subdirector general de Sener, Sistemas Marinos (SENERMAR), siendo bien conocido por haber desempeñado durante once activos años el cargo de director de Ingeniería de la División Naval de Sener.

J. S. A.

ECOLOGIA MARITIMA

La ecología internacional.

Los organismos internacionales, pese a su proliferación, reiteración e invasión a veces de campos ajenos, han cerrado filas para la defensa del entorno, respondiendo a la llamada de la conciencia ambiental en este conocido ya como «el siglo de la ecología», en el que se trata de buscar el difícil

equilibrio entre las variables económicas y el aprovechamiento de los recursos naturales.

La preocupación por los problemas medioambientales, que han hecho a algùn político pedir un «Gobierno Mundial de la Naturaleza», ha pasado de la sensibilidad ciudadana a las Administraciones de muchos países y ha llegado a los organismos internacionales que los incluyen en sus programas.

Con estas afirmaciones, Eloísa Columnar inicia un artículo publicado en «MOPU», del que extraemos los párrafos siguientes:

Son cerca de treinta los organismos internacionales que, en sus diferentes modalidades, incluyen el medio ambiente entre sus temas prioritarios, y, a veces, de forma exclusiva. Desde el más antiguo, la comisión internacional para la exploración científica del mar Mediterráneo (CIESM), fundado en 1919 en Madrid, bajo el patrocinio de Su Majestad Alfonso XIII y el príncipe Alberto de Mónaco, hasta el más joven, la Fundación Europea para la Educación Ambiental en el Medio Rural y Urbano (FEEE), creado en 1982, se han ido formando poco a poco a la búsqueda de una política ecológica internacional común.

Por supuesto que no todos participan con la misma intensidad, ni tampoco hay paridad en cuanto a la relevancia de cada uno. Existe una verdadera lucha por conseguir un protagonismo en determinadas materias consideradas coto común, dado que en el medio ambiente los problemas están tan conexonados que llegan a formar una cadena donde es muy difícil establecer los límites entre uno y otro eslabón. Por otra parte, las implicaciones políticas y económicas tampoco son ajenas a esa lucha.

Entre dichos organismos, los que se refieren a la ecología y defensa del medio ambiente marítimo son, como mas destacados, los siguientes:

La OMI (Organización Marítima Internacional), que nace en 1948 y promueve la cooperación internacional en cuestiones técnicas relacionadas con la seguridad del transporte marítimo, para facilitar el tráfico y evitar la contaminación marítima procedente de los buques. Presta asistencia técnico-jurídica a los países en desarrollo y su programa global se centra en la prevención y control de la contaminación del mar causada por el petróleo procedente de las operaciones de rutina de barcos; la prevención de accidentes e incidentes en el mar; el problema de la compensación del daño originado por la contaminación, y las cuestiones de responsabilidad originada por todas las sustancias transportadas por el barco.

Las Convenciones introducidas por la OMI son el instrumento legal más importante del Derecho Marítimo Internacional y, entre ellas, una de las más destacadas es la Convención sobre la prevención de la contaminación marina causada por el vertido de residuos y otras materias (Londres, 1972). También ha promovido más de 130 Tratados ampliamente aceptados e implantados en muchos países.

La UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura) ve hoy su futuro muy comprometido con la retirada de los Estados Unidos, lo que supone la pérdida de una cuarta parte de su presupuesto, que en 1984 ascendió a diez mil millones de pesetas. Paradójicamente, de ahora en adelante, la Marina de los EE. UU. deberá gastar billón y medio de dólares para conseguir por otros medios la información que hasta hoy le proporcionaba el Comité Oceanográfico Internacional, dependiente de la UNESCO.

Desde su sede de París, verdadero foro universal, se han promocionado diferentes programas relacionados con el medio ambiente, tales como el de Ecología y estudios integrados de los recursos terrestres; el de Oceanografía, medio ambiente marino y costero, dimensión socio-cultural y percepción de la calidad medio-ambiental; sobre Hidrología y conservación de recursos acuáticos, etc. Pero sin duda, uno de los más importantes ha sido el programa MAB: el hombre y la biosfera, que, iniciado oficialmente en 1970, está basado en la experiencia del Programa Biológico Internacional y su objetivo es proveer de conocimientos científicos y personal cualificado necesarios para el manejo racional, y a largo plazo, de los recursos naturales a través de sus áreas de proyectos.

El PNUMA (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente), creado en diciembre de 1972 por resolución de la Asamblea General en la Conferencia de Asentamientos Humanos, celebrada en Estocolmo.

Esta organización, una de las más jóvenes en esta materia, tiene como misión promover la cooperación internacional en el campo del medio ambiente, recomendar las políticas más apropiadas para conseguirlo y asesorar y coordinar programas de este tipo dentro del ámbito de las Naciones Unidas.

Sus esferas prioritarias se centran en asentamientos humanos y salud. Para ello, trata de prever y evitar los riesgos para la salud y el bienestar, ocasionados por la contaminación de los alimentos, el aire y el agua. Ecosistemas terrestres, medio ambiente y desarrollo, océanos, energía y desastres naturales son otros tantos proyectos que desarrolla mediante medidas de apoyo a la educación y capacitación ambiental, información y asistencia técnica, que se complementa con la aplicación continuada del sistema Mundial de Vigilancia del Medio Ambiente (SINUVIMA) y la actuación del SIC (Sistema Internacional de Consultas).

Los recursos del océano.

En una magistral conferencia pronunciada por el almirante Díez Davó, ingeniero naval, trata el tema de los recursos del océano, afirmando que pueden dividirse en dos grandes grupos: los «renovables», es decir, los que pueden ser reemplazados por el crecimiento normal, como son los animales y plantas y los «no renovables», que existen en cantidades determinadas o

son de formación dilatadamente larga. Un tercer recurso es la «energía» que podría obtenerse del océano.

Los recursos renovables o recursos biológicos son de un gran valor para el hombre, ya que en la actualidad la dieta de la mitad de la población es pobre en proteínas y lo será peor en el futuro. La cantidad de peces es pequeña para suplir esta deficiencia, por lo que se ha sugerido «cultivar» el plancton, que junto con las bacterias forman el grupo más numeroso del océano. Obtener un kilo de plancton exige filtrar 1.000 toneladas de agua y su desagradable sabor no es nada atrayente para el consumo.

Una fuente útil de proteínas podría ser el «Krill» (*Euphasia Superba*), especie de camarón de unos centímetros de envergadura, muy abundante en la Antártida (unos cinco trillones de kilos) y del que pueden obtenerse unos 200 millones de toneladas anuales sin dañar a la población. Las algas son otros productos importantes y constituyen el 25 por 100 de la dieta de algunos pueblos del Lejano Oriente. Se emplean también para la obtención de fertilizantes, alimentación animal, en la química de los estabilizantes, espesantes, gelificantes y emulsionantes, para fabricar pasta de dientes, caramelos, helados, jabón, pintura, etc.

Los recursos minerales (no renovables) se encuentran en grandes cantidades y son muy variados, aunque el mayor énfasis dado a los mismos en estos últimos años se refiere al petróleo y gas, procedentes de sedimentos del margen continental. Actualmente casi el 20 por 100 de los productos petrolíferos obtenidos en el mundo vienen de la mar y se espera poder llegar a un 50 por 100 en el año 2000.

Pero en la mar, en su suelo y subsuelo hay otros minerales críticos, es decir, aquéllos que son esenciales para la defensa o economía de un país, y que para muchas de las naciones se convierten en estratégicos por tenerlos que obtener de fuentes remotas. Estados Unidos, por ejemplo, debe importar, total o parcialmente, 69 minerales de los 71 considerados críticos.

El agua del mar contiene prácticamente todos los elementos conocidos, y en una milla cúbica puede haber más de 150 millones de toneladas de elementos disueltos. El océano contiene unos cinco billones de toneladas de uranio y cobre, unos 500 millones de toneladas de plata y más de 10 millones de toneladas de oro. Si se piensa en la dificultad de su extracción, esta riqueza es poco realista. En la plataforma y talud continentales hay abundancia de sedimentos minerales y en estas zonas, y también en la pendiente continental, existen barros de metales pesados. En los mares profundos nos encontramos los nódulos de manganeso.

La solución para el Mediterráneo.

El Mediterráneo está enfermo de contaminación y la solución a este problema no es ni sencilla ni rápida, pues únicamente puede obtenerse mediante la cooperación internacional.

La primera toma de conciencia a nivel oficial y regional se plasmó en la Conferencia de Plenipotenciarios de los países ribereños, que tuvo lugar en 1975 en Barcelona, auspiciada por el PNUMA, y en la que se aprobó el Plan de Acción para la Protección del mar Mediterráneo, que tiene como objetivos fundamentales, entre otros, la realización de estudios para conocer la dinámica del mar y las consecuencias que sobre éste o su entorno tiene el desarrollo de las distintas actividades humanas, que es lo que se viene realizando desde el año 1980 bajo el nombre del «Plan Azul», y la limitación y, si es posible, detención del proceso de degradación que sufre el mar Mediterráneo, para lo que se viene desarrollando desde 1975 un programa de vigilancia e investigación de la contaminación del Mediterráneo, bajo el nombre de MEDPOL.

El Plan de Acción del Mediterráneo (PAM) tiene su estructura administrativa basada en el Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación (1976) y Protocolos anexos, entre los que cabe destacar tres: uno, sobre cooperación para combatir, en situaciones de emergencia, la contaminación causada por petróleo y otras sustancias contaminadoras; otro, sobre el vertido desde aeronaves y buques, en la que se enumeran dos listas de productos sujetos a control: una lista «negra» en la que figuran los que están totalmente prohibidos de verter (mercurio, cadmio, petróleo, plásticos persistentes, etc.), y otra «gris», en la que se recogen las sustancias que, para su vertido al mar, necesitan un permiso especial por parte de los gobiernos competentes. Posteriormente, en 1980, en Atenas, fue aprobado otro Protocolo sobre contaminación de origen terrestre que regula el vertido al mar —procedente del interior: población, ríos, atmósfera, etc.— de todas las sustancias contaminadoras.

España ha ratificado el Convenio de Barcelona y Protocolos anexos. Así, la Dirección General del Medio Ambiente, como Secretaría de la CIMA (Comisión Interministerial sobre Medio Ambiente), ha puesto en marcha a partir de 1982 el programa nacional de vigilancia de la contaminación del Mediterráneo, cuyos trabajos de campo y laboratorio vienen realizándose por el Centro de Puertos y Costas del MOPU y por el Instituto Español de Oceanografía, bien directamente o a través de centros colaboradores.

Se espera que después de tres años de puesta en marcha de este programa se dispondrá de datos concretos de los niveles de contaminación del litoral mediterráneo español por las principales sustancias contaminadoras, así como la presencia o no de mercurio, cadmio e hidrocarburos halogenados en el mejillón, salmónete de roca y fango, atún blanco y rojo, gamba blanca y rosada y pez espada. Se trata de un primer paso para saber exactamente cuál es la situación del litoral para poder llevar a cabo las medidas que los Protocolos firmados obligan.

J. S. A.



LIBROS Y REVISTAS

LIBROS

SANCHEZ DRAGO, Fernando, y otros autores.—**Finisterre**.—Sobre viajes, travesías, navegaciones y naufragios. Ciclo de conferencias organizadas por la Universidad «Menéndez Pelayo».—Editorial Planeta, S. A. Barcelona. 240 págs.

La Universidad «Menéndez Pelayo» tuvo la feliz iniciativa de organizar en el verano de 1983 un curso monográfico sobre «EL VIAJE». Fruto de ese curso es el libro que comentamos, en el que se recogen las conferencias de una docena larga de ponentes, en los que se aborda, desde muy diversos ángulos y con mayor o menor fortuna, el hecho de viajar.

El director del curso, Fernando Sánchez Dragó, rompe la marcha de las divagaciones sobre la «esencia», la «presencia» y la «potencia» de los viajes con una exposición titulada «Con la vida en los talones» (una reflexión sobre el viaje), que, a pesar de su «densidad», tiene cierto «peso específico».

Y tras él, otros escritores de moda ofrecen sus experiencias viajeras ya reales, ya supuestas, centrandó las acciones o las suposiciones en el Finisterre español. Los nombres de Fernando Savater (Viajes, libros y poetas), Luis Racionero (El viaje iniciativo), Ramón Buenaventura (Viaje por la droga), José Alvarez (Un viaje clásico), José María de Areilza (El viaje de Europa)..., y así hasta catorce.

Ignoro el éxito que pudo tener en su momento el curso en cuestión, desarrollado en el maravilloso Pazo de Mariñán, de La Coruña, un marco excepcional para un cuadro discreto; pero el libro no mueve al entusiasmo.

J. S. A.

**MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION.—
Legislación de la Política de Ordenación Pesquera.—**Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios. Madrid, 1985 (320 págs.).

El complejo mundo de la pesca, cuya incidencia en la vida económica española es notoria y cuyas implicaciones en los distintos campos tecnológicos y sociopolítico son también evidentes, necesita de un tratamiento y atención continuada, ya que sus especiales condicionantes —agotamiento y escasez de caladeros y flota sobrecargada— constituyen un serio «hándicap» para la aplicación de una política racional de ordenación pesquera.

En razón de ello, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, ha recogido en un interesante libro toda la actual legislación de la Política de Ordenación Pesquera, generalmente dispersa y de no siempre fácil localización, en un esfuerzo clarificador que responde a las directrices que conforman esta nueva política, determinada en su día por el contenido diseñado en el Plan Económico para el Sector Pesquero en 1983.

Habida cuenta de que los objetivos de la política pesquera se basan en seis grandes áreas a alcanzar en tiempo determinado, el planteamiento del libro corresponderá a dichos objetivos, que, en términos generales, se concretan en la ordenación y recuperación del caladero nacional; el mantenimiento y potenciación de la actividad en los caladeros internacionales; el desarrollo de los cultivos marinos; la incentivación de la investigación pesquera en los campos de la oceanografía, medio marino y acuicultura; la reglamentación de los mercados pesqueros y el perfeccionamiento de la base de información y la modernización de la gestión administrativa. De aquí que el índice general de la obra contenga los suficientes mimbres legislativos que permitan la confección del cesto, en el que todo el complejo entramado jurídico de la problemática pesquera española de nuestros días, con especial énfasis de su proceso innovador, tienen cabida.

El libro, cuyo cuerpo esencial se contiene en treinta y dos anexos, correspondientes a las diversas Leyes, Reales Decretos, Ordenes Ministeriales y Resoluciones reguladoras y ordenadoras de la actual perspectiva sectorial, se enriquece con una presentación del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, y una introducción del director general de Ordenación Pesquera, que constituyen de por sí sendos estudios razonados y razonables que permiten al lector, iniciado o no en el tema, una rápida puesta en situación de uno de los más importantes desafíos a los que tiene que hacer frente la Administración pesquera española, de cuya asunción, con pragmático realismo, es muestra evidente el contenido de este interesante libro.

J. C. P.

HIDALGO, Diego: **Un notario español en Rusia.**—Alianza Editorial: Colección «El libro de bolsillo». Madrid, 1985.

Alianza Editorial, en su popular colección «El libro de bolsillo», acaba de lanzar *Un notario español en Rusia*, publicado por primera vez a comienzos de la década de los treinta por su autor, el notario extremeño Diego Hidalgo, que en la segunda República, y afiliado al Partido Radical, sería ministro de la Guerra en un gabinete Lerroux, pero que en 1928, fecha de la aparición del libro, no figuraba la política activa entre sus preocupaciones, centradas en actividades literarias de cierto signo progresista, a través de la editorial Cenit, sobre la que tenía una importante participación.

Un notario español en Rusia tuvo un buen éxito de lectores y críticas en el momento de ser publicado, ya que eran los tiempos en que pocos hechos provocaban tanta curiosidad y expectación y desencadenaban odios y amores tan fanáticos como la edificación de un nuevo sistema social llamado soviético y socialista en el antiguo imperio de los zares. Además, viajar a Rusia en aquella época tenía un mucho de aventura y sólo contados viajeros «de confianza» podían recorrerla en un marco particularmente cuidado y controlado por las autoridades.

A la luz de la evolución inmediatamente posterior sigue resultando muy interesante la descripción que hace Hidalgo de su viaje —limitado exclusivamente a Moscú— y su testimonio refleja ciertos aspectos auténticos, aunque parciales, de una realidad eminentemente compleja y contradictoria.

En su libro, Diego Hidalgo, que años más tarde sería duramente atacado por los comunistas, dedica buena parte de su relato a contar las dificultades que hubo de vencer, desde persuadir a un comunista español al cabo de un largo interrogatorio de que no era espía ni contrarrevolucionario, e incluso juzga con cierta severidad al orden capitalista (¡paradójico en un notario de la década de los treinta!), hasta conseguir en París recomendaciones de significados comunistas franceses, para llevar a cabo su propósito.

Un notario español en Rusia, como tantos testimonios viajeros, algo lejanos ya, de partidarios y detractores del régimen soviético, Alvarez del Vayo, Llopis, A. Gide y H. G. Wells, despierta hoy más curiosidad que apasionamiento, pero se lee con interés, y ello es más que suficiente para justificar su reedición cincuenta y cinco años más tarde de su primera salida.

J. C. P.

MARX, Karl: **Las luchas de clases en Francia de 1848 a 1850. El Dieciocho Brumario de Luis Bonaparte.** Colección «Austral». Espasa Calpe. Madrid, 1985. 360 páginas.

De todas las facetas comúnmente advertidas de la prolija y polivalente actividad de Karl Marx, como filósofo, sociólogo, economista, político e his-

torizador, tal vez sea la última la menos conocida, no obstante sus particulares enfoques de acontecimientos trascendentes en los que el famoso autor de **El capital** dejó su impronta. Así, **Las luchas de clases en Francia de 1848 a 1850** y el **Dieciocho Brumario de Luis Bonaparte** son estudios directamente relacionados con la praxis revolucionaria, polémicos, comprometedores y críticos, y que ya despertaron contradictorias y apasionadas reacciones en la época en que fueron publicados.

A través de ellos, Marx, participante directo en los acontecimientos revolucionarios del 48, por los que fue expulsado de Francia, nos ofrece una visión desgarrada y bien aprovechada del conflicto, que tiene como protagonista a colectividades y no a individuos, como se esfuerza en resaltar. De aquí que los libros contengan referencias importantes de Marx sobre asuntos capitales contemplados dentro de la órbita de la propia doctrina marxista.

Efectivamente, los dos libros de Marx sobre la revolución de 1848 y el golpe de Estado de Dieciocho Brumario han tenido una incidencia esencial en el marxismo subsiguiente. Ambas obras —en opinión del profesor García Cotarelo, que realiza un notable estudio preliminar de las mismas— son ejemplos de análisis sutiles de acontecimientos históricos en los que se combinan una gran perspicacia política con un sentido incisivo y brillante y una notable clarividencia histórica.

Sin que participemos plenamente de los entusiasmos del prologuista, no cabe duda que el estudio de estos dos fenómenos históricos, que en su día hicieron correr caudalosos ríos de tinta desde muy distintas perspectivas, encuentran en Marx el tratamiento adecuado acorde a su ideología política y a su concepción filosófica y sociológica de los hechos que contempla.

J. R.



BENDALA, MARTIN y PEREZ-SEOANE: *La campaña de las Malvinas*.—Editorial San Martín. Colección «Historia del siglo de la violencia».—Madrid, 1985; 160 págs. y numerosas ilustraciones.

El indudable arraigo y popular audiencia que la colección «Historia del siglo de la violencia», de la editorial San Martín, posee entre sus lectores, le permite una feliz y periódica sucesión de títulos con frecuencia y continuidad. En este último que sale a los escaparates, «La campaña de las Malvinas», tres jóvenes oficiales del ejército español, los capitanes Bendala Ayuso, Martín Anguera y Pérez-Seoane, realizan un acabado y concienzudo estudio —pese a la brevedad que impone la colección— de uno de los más insólitos conflictos de nuestro siglo, cuyas raíces hay que buscarla precisamente dos siglos atrás.

De una parte, el mantenimiento de un colonialismo trasnochado, pero sujeto a importantes intereses económicos, y de otra un sentido histórico de integración nacional, fueron los principales factores de esta singular campaña que concertó en su torno valoraciones de los más opuestos signos. Campaña, pues, de acusada presencia de aspectos estratégicos y tecnológicos con las riquezas petrolíferas y minerales de la plataforma de las Malvinas y la proximidad antártida como telón de fondo; pero campaña también donde los sentimientos de honor y patriotismo fueron algo más que simples palabras.

Con un relato pormenorizado de acontecimientos y un hilo conductor perfectamente enhebrado en toda la narración, «La campaña de las Malvinas» constituye una crónica fiel e integral del acontecimiento, que hace poco más de dos años conmovió al mundo, y en la que amenidad y objetividad conjugan sus valores admirablemente.

J. R.

STREITHOFEN Y OCKENFELS, Utz: *El orden económico internacional (La alternativa cristiana al*

marxismo).—Editorial Herder. Barcelona, 1985; 420 págs.

Tres instituciones, La Unión de Friburgo, Instituto Internacional de Ciencias Políticas y Sociales, el Instituto de Ciencias Sociales Walberger, y la Fundación Hans Martin Scheleyer; organizaron en octubre de 1982 un simposio internacional sobre el tema que da título a este libro, en el que no se pretendía en modo alguno encontrar una solución a la crisis mundial, pero donde la atención de los participantes se centró fundamentalmente en el examen de los principios ético-sociales inspiradores de las medidas que se adoptan en política económica. Como es lógico la estructura económica internacional no podía quedar al margen, pero las distintas medidas, sobre todo las relacionadas con la política financiera, debían ser consideradas tan solo en el sentido de una ampliación del horizonte y como un impulso en relación con la realidad política internacional.

El libro está dividido en cinco grandes apartados. En el primero se contempla la situación mundial de la economía y la sociedad; el segundo parte de las pautas políticas de ordenación en la valoración de la situación; el tercero analiza la concepción cristiana en el orden económico; la economía de mercado y los países en vías de desarrollo encuentran su tratamiento en el cuarto, y, por último, en el quinto se propugnan las medidas político-económicas de la economía de mercado tendentes a sanear la economía mundial.

Aunque los autores analizaron con profundidad cada tema propuesto, no pudieron en su mayoría sustraerse a la tentación de abordar otros puntos del programa. De aquí que el libro contenga sugestivas fórmulas de creatividad y análisis en torno a los importantes problemas planteados, y cuyas soluciones se buscan dentro de una alternativa cristiana al marxismo.

J. R.

ROMERO BRIASCO, Jesús, y MAFE HUERTAS, Salvador: *Malvinas, Testigo de batallas*.—

Editorial Federico Domenech,
S. A. Valencia, 1984.

Tras la intensa publicación periodística que originó el conflicto del Atlántico Sur, aparece la más reposada y mejor tratada que es la que se plasma en libros.

El que recensamos, aparte de su impecable presentación y su valiosa aportación gráfica, es una obra de profesionales del Aire, en sus ramas guerrera e histórica, respectivamente, por lo que cobra mayor valor si cabe.

Resaltan los autores las cualidades del «Sea Harrier» cuya versatilidad y grado de disponibilidad sorprendieron, según ellos, a expertos aeronáuticos de todo el mundo, aunque como es lógico no lo fuese para nuestra Armada, que los utiliza desde 1975.

También recogén con todo tipo de detalles la actuación de los helicópteros de ambos bandos, tanto en cometidos tácticos como logísticos.

Dedican un capítulo a la estadística de la batalla aérea, altamente provechoso a los estudiosos e incluyen un diario pormenorizado de todas las operaciones aeronavales habidas.

En el prólogo los autores proclaman su imparcialidad y creemos lo han conseguido plenamente, a pesar de dejar traslucir su cariño por la nación hermana y sus valientes pilotos.

B. N.

MYATT, Frederick: *Fusiles y subfusiles*.—Editorial San Martín. Madrid, 1985; 172 págs.

Dentro de la colección *Guía ilustrada de...*, publica ahora la Editorial San Martín, traducida del francés, ésta de *Fusiles y subfusiles*, que, profusamente ilustrada con dibujos y fotografías, en color, comprende un sencillo pero completo estudio de estas armas. De lo idea su *índice*, en el que vemos desde el fusil idea su *índice*, en el que vemos desde el fusil y la carabina, su empleo dura el siglo XIX; las armas automáticas en el siglo XX; los fusiles de asaltos, su empleo en la actualidad, alcan- ces y demás características, etc. El subfusil,

sus varios modelos, proceso de construcción y su declinar. De ambas armas, detallada descripción de las empleadas o fabricadas en varias naciones. Por lo que a España se refiere, vemos los varios tipos empleados, desde el fusil de asalto CETME modelos C, L, LC; subfusil CETME C-2; subfusil STAR Z-70/B, Z-84. Cierra el libro una *Bibliografía* sobre armamento en general, fusiles y subfusiles.

F.

GIBERNAU BALCELLS, Manuel:
Todo sobre las sociedades personalistas. Colección Legal De Vecchi. Barcelona, 1985; 160 págs.

Las complicadas peripecias de comprensión que para el hombre de la calle entrañan todo el mecanismo jurídico de las sociedades personalistas, por otra parte tan utilizadas por el pequeño y mediano comerciante, se ve perfectamente clarificado en este útil manual de la Colección Legal De Vecchi, que a lo largo de numerosos títulos ha demostrado su utilidad y eficacia, ayudando a la comprensión de no pocas cuestiones del derecho positivo español.

A lo largo de esta obra se estudian los pormenores de las sociedades colectivas; de las sociedades comanditarias y se hace breve referencia a las sociedades comanditarias por acciones que se encuentran a caballo entre las sociedades personalistas y capitalistas.

Redactado el libro en lenguaje sencillo dentro del marco legal vigente, se contemplan en él todos los temas relacionados con la organización de la empresa, los derechos y obligaciones de los socios; casos concretos como la disolución de la sociedad y se incluyen modelos de estatutos y contratos, lo que hace aún más estimable y práctico su contenido.

J. R.

LIBROS RECIBIDOS

ANDRES, D.: *Embarazo y parto de la perra*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.

- BRUNELLI, M.: *Cómo cultivar el huerto*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- B. B. y A. Grassi: *Cómo adiestrar al perro*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- BLASI, J. M.: *Todo sobre derechos y deberes del agricultor*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- CECHINI, T.: *Conservas de verduras*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- CARATI, E.: *Cómo preparar en casa los dulces que no engordan*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- CASCANTE, M. C.: *La cocina económica*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- GUTIERREZ, I.: *Cómo se escribe una carta de amor eficaz*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- GARCIA, N.: *Macrobiótica*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- GUASTELLA, S.: *Cómo se pesca en agua dulce*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.

F.

REVISTAS

LA NOUVELLE REVUE MARITIME. Marzo-abril 1985.

SUMARIO: Editorial; Oceanografía y defensa; Batallas navales por las riquezas oceánicas; Mónaco: Un Principado de la mar; Primer objetivo: Las ciencias de la mar, protección y conservación, salida o escala, naviera y pabellones; Después de Lome: tres revoluciones en la construcción naval; Marinas militares.

COMENTARIO: Este número está dedicado en casi su totalidad a la oceanografía, que como es sabido esta ciencia tiene su sede y capital en Mónaco. Gracias a la talla científica y buenos oficios del príncipe Alberto I Grimaldi, que, por cierto, sirvió como oficial en nuestra Armada. Actualmente el Principado aglutina solamente parte de los esfuerzos oceanográficos debido a los importantes aspectos militares de esta ciencia.

Muy interesante es un artículo dedicado al ingeniero Dupuy de Lome, creador y diseñador de los «Blindados», que fue el primer paso hacia el buque de línea «Acorazado». Los lectores de este artículo pueden seguir la historia de estos buques, entre los que se encuentra nuestra heroica *Numancia* que fue construida en Francia.

RIVISTA MARITTIMA. Abril 1985.

SUMARIO: Reanudación de las negociaciones Este-Oeste y la «Defensa Espacial»; Coordinación y cooperación: dos problemas de dirección; Un buque bajo la pirámide; El puerto de Brisbane; Las bases e instalaciones de los Estados Unidos; El impulso electromagnético originado por explosiones nucleares; La eficacia de los medios; Singulares misiones en el Atlántico.

COMENTARIO: El capitán de navío Mario D'Enrico hace una brillante exposición de los problemas que origina el pulso magnético. Sobre este tema «tabú» se escribe poco debido a las gravísimas consecuencias que tiene esta forma de energía que utiliza los equipos electrónicos y muy especialmente aquellos que disponen de circuitos integrados; por ello las comunicaciones occidentales quedarían, en caso de explosión nuclear, seriamente dañadas.

Un artículo interesante es el referente a la repatriación de la población de las colonias italianas en Africa, cuyo tránsito por puertos españoles es mencionado.

RIVISTA MARITTIMA. Junio 1985.

SUMARIO: El Mediterráneo, zona de confrontación política y estratégica; Yalta: antes y después; Punta Stilo: una clara lección de historia; El ataque estratégico en la Marina soviética. Teoría y práctica; Halley 1986; Evolución de las carenas sumergidas después del fin de la segunda guerra mundial; El arsenal de Toulon en el siglo XIX; El titanio, un material para el futuro.

COMENTARIO: El doctor Mila Vigo realiza en esta *Revista* un importante estudio de las modalidades de ataque estratégico de la Marina soviética. Este estudio lo realiza a través de la evolución de los misiles y de las plataformas submarinas que los lanzan. Hay que señalar que a pesar del continuo retardo en las construcciones soviéticas respecto a las occidentales, los rusos han aportado soluciones originales a los problemas. La introducción del titanio en la construcción de los cascos de los buques puede ser uno de los avances más importantes logrados.

Complementario de este artículo es la «evolución de los cascos de los submarinos», en el que su autor, Dino Nasceti, no sólo hace un buen resumen histórico sobre el tema, sino también apunta soluciones a los problemas tecnológicos que se presentarán en un futuro.

NAVY INTERNATIONAL. Abril 1985.

SUMARIO: Navegando en el atardecer; Investigaciones hidrográficas; Armadas en 1984; Revista Estratégica; Indonesia; Armada soviética: Concepto del ASW; Preparados, chicos, preparados; Soviéticos en el océano Índico; La Armada canadiense; Armada soviética: Submarinos armados con torpedos; Comunicaciones tácticas; Estabilidad y control de daños; Nuevos trabajos; Cartas; Revista de libros.

COMENTARIO: El capitán de fragata F. Bloq Van Kuffeler, de la Marina holandesa, efectúa un examen de las Marinas de los países no alineados.

Comienza por las Marinas del Báltico, de ellas lo más interesante es el comentario referente a la Marina sueca, que va perdiendo paulatinamente sus unidades importantes de superficie, con una pérdida total de capacidad en la lucha ASW. Una Marina tan antigua y con tanta tradición ha visto reducida su potencialidad dramáticamente por una rara orientación que ha hecho de sus efectivos; no se ve solución a su languidecimiento en este siglo.

PROCEEDINGS. Mayo 1985.

SUMARIO: Operaciones navales USA en 1984; Los marines USA en 1984; Guardacostas USA en 1984; Marina Mercante USA en 1984; La aviación naval y el desarrollo de los misiles en 1984; El mundo marítimo en 1984; La Armada soviética en 1984; Minas de agosto: Un misterio internacional; Historia del *Ticonderoga*; El incierto futuro de la industria marítima USA; El endurecimiento de la guerra del Golfo; La guerra de los petroleros en el golfo Pérsico; DDG-51 y el futuro de la flota de superficie; Terrorismo.

COMENTARIO: Este número tiene, como todos sus predecesores, importantes artículos, uno de ellos es el relativo al buque *Ticonderoga*, plataforma del sistema AEGIS. Otro trabajo que merece distinción es el relativo a las minas del Mar Rojo del pasado mes de agosto. En aquella ocasión el petrolero español *Valencia* fue uno de los primeros en recibir daños por el minado que aún no se ha esclarecido quienes fueron sus autores.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

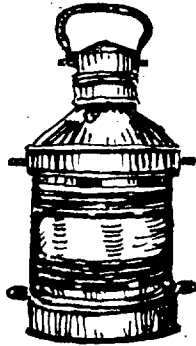
Con el número 8, primer trimestre, abre su tercer año de vida esta *Revista*, que publica el Instituto de Historia y Cultura Naval.

Su interesante *Sumario* comprende los siguientes artículos: *Castilla, potencia marítima*, por el capitán de navío don Ricardo Cerezo Martínez; *La nota marinera en la Crónica de don Pero Niño*, es su autor el contralmirante don Carlos Martínez-Valverde; *Testamento a bordo del buque de guerra*, por el comandante interventor don Eduardo Gutiérrez-Soler y Bragado; *Trafalgar, génesis de una selección*, del teniente de navío don Hermenegildo Franco y Castañón; *El plan naval de Rodríguez de Arias de 1887 y sus antecedentes*, por don Agustín R. Rodríguez González, licenciado en Historia; *El ingeniero militar Sebastián Feringán, constructor del Real arsenal de Cartagena*, por el capitán de navío don Alvaro de la Piñera y Rivas. Un *Documento*, se trata de una carta autógrafa de don Antonio Maura, de 17

de octubre de 1890, a don Joaquín Bustamante y Quevedo, sobre la situación de la Marina, y borrador de la contestación a ésta, en la que le expone sus puntos de vista sobre la reforma de la misma. *Noticias Generales, Publicaciones, Recensiones*, de varios libros, y una *Necrología* referente al fallecimiento de nuestro amigo y colaborador don Rafael González Echegaray, cierran este número.

F.

Cualquier libro reseñado o no en esta REVISTA puede ser solicitado de la Editorial Naval. Cuartel General de la Armada. 28014 Madrid.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1985
TOMO 209
AGOSTO-
SEPTIEMBRE



Contralmirante Jesús Salgado Alba
CARTA DEL DIRECTOR 147

COLABORACION ESPECIAL

Ricardo de la Cierva
LOS ORIGENES DE LA MARINA ESPA-
ÑOLA 149

TEMAS GENERALES

Coronel Jurídico José Cervera Pery
LOS ATAQUES NAVALES INGLESES CON-
TRA CADIZ 159

**Coronel de Infantería C. M. P. Francisco Mir Ber-
langa**
LA CONQUISTA DE MELILLA 167

Capitán de Navío Enrique Manera Regueyra
INTERVENCION ESPAÑOLA EN LA GUE-
RRA DE LA INDEPENDENCIA DE LOS
ESTADOS UNIDOS 175

Capitán de Corbeta José Blanco Núñez
CENTENARIO DE UNA CRISIS 191

**Capitán de Infantería de Marina Hugo O'Donnell
y Duque de Estrada**
EL MEDITERRANEO, RUTA NECESARIA
EN LA EMPRESA DE INGLATERRA 205

Capellán Mayor de la Armada Juan Alvarez Cubos
CAPELLANES Y TESTAMENTOS EN LA AR-
MADA DEL SIGLO XVIII 217

Teniente de Navío (C) Pascual María Pery Paredes
PEQUEÑA HISTORIA DE UNA GRAN
OBRA: EL MUELLE DE ROTA 227

Doctora en Historia Pilar Castillo Manrubia
EL 2 DE MAYO DE 1570 233

OPINIONES-OPINIONES-OPINIONES
ANTE EL V CENTENARIO 245

EFEMERIDES

INFORMACIONES DIVERSAS

J. S. A.
EL ALMIRANTE CARRERO BLANCO, LA
CONQUISTA DE MENORCA Y LA INDE-
PENDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS 269

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:
Málaga. Véase
Efemérides, pág. 267.

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Librería *Oxford*. Paseo de La Habana, 54.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BILBAO.—Librería *Arrilucea*. Plaza Moyúa, 1.
- BURGOS.—Librería del Espolón. Espolón, 30.
- CADIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Kiosco de Prensa. Plaza de San Francisco, s/n.
Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librera. Fernando Villamil, 2-4.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- LA CORUÑA.—Sociedad Dipresa. Vales Villamarín, 27, bajo.
- PALMA DE MALLORCA.—Librería *Fondevila*. Arabi, 14.
Librería *Ereso*. Palaires, 1.
Librería *Tous*. Unió, 2.
- VALENCIA.—Librería Avda. José Antonio, 20.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería Sixto. Plaza Wynler, 8.

PRECIO POR EJEMPLAR

	Ptas.
<i>Venta a particulares:</i>	
Nacional	300
Extranjero	400

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28014 MADRID

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

La diaria vida del hombre, y de la mujer, está más o menos armónicamente dividida en tres períodos vivenciales: el trabajo, el descanso y el ocio. Si incluimos las actividades alimentarias dentro del período dedicado al descanso (también podrían incluirse en el ámbito del ocio, si el yantar es placentero), los tres períodos podrían equilibrarse a razón de ocho horas cada uno. En resumen, ocho horas diarias de ocio, un tercio de nuestra vida que es preciso organizar para que el tiempo del ocio sea un tiempo lleno, no vacío. Hay que llenar el ocio ¿de qué? De algo que no sea trabajo. El trabajo es, por esencia, la negación del ocio. El trabajo es «no ocio», es «negocio», paradigma del trabajo como fuente de producción, de producción económica. El tiempo dedicado al ocio ha de ser improductivo económicamente, pero no inactivo, y la actividad más noble y más rentable, y por ello más apropiada para llenar plenamente el vacío del ocio, es la cultura, la cultura física, cultivo del cuerpo, y la cultura mental, intelectual, cultivo del alma.

El período vacacional del verano es un período de «ocio intenso», apropiado para intensificar nuestra dedicación a la cultura, y por esta razón nuestra REVISTA, consciente de esta necesidad de proporcionar cultura para el ocio veraniego, concentra en su ya tradicional número bimestral agosto-septiembre temas esencialmente culturales en torno a la historia naval, raíz de nuestra cultura marítima.

La cultura del hombre, tanto en su individualidad como en su pluralidad social, tiene en la historia uno de sus más firmes cimientos. La historia, que es maestra de la vida, también lo es de la cultura, de la cultura en general y, sobre todo, de la cultura profesional. Nuestra profesión de hombres de mar debe estar cimentada sobre un acervo cultural marítimo basado en el conocimiento de nuestra historia, que puede y debe adquirirse aprovechando ese regalo, casi divino, que es el tiempo del ocio.

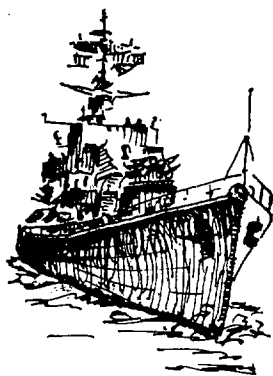
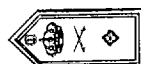
Así, pues, disfrutemos de nuestro bien merecido ocio veraniego zambuyéndonos en las páginas de este refrescante número de nuestra REVISTA dedicado a nuestra historia y que ostenta, como pórtico de lujo, un muy original, muy docto y muy documentado estudio debido a la docta, original, documentada y muy marinera pluma de uno de nuestros más prestigiosos historiadores, el catedrático y ex ministro de Cultura don Ricardo de la Cierva, a quien la REVISTA GENERAL DE MARINA debe muy generosas atenciones. El estudio aborda nada más y nada menos que los orígenes más

J. SALGADO ALBA

remotos de la Marina española: Nuestras más profundas raíces. Vuelve la hoja, lector, y léelo con sosiego.

Y nada más por hoy. Un fuerte y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



COLABORACION



ESPECIAL



Don Ricardo de la Cierva y de Hoces.

Nació en Madrid en 1926.

Doctor en Ciencias y en Filosofía, catedrático de Geografía e Historia de Instituto, catedrático de Historia Contemporánea Universal y de España en la Universidad de Alcalá de Henares.

Director de Editora Nacional en 1972, donde inició una colección de temas navales.

Director general de Cultura Popular en 1974.

Senador por Murcia en 1977.

Diputado por Murcia en 1979.

Consejero del presidente del Gobierno para Asuntos Culturales en 1978.

Ministro de Cultura en 1980.

Periodista con título de la Escuela Oficial, colaborador de «ABC» y «Epoca», y anteriormente de «Gaceta Ilustrada», «Historia y Vida», «Blanco y Negro», etc. Premio «Mariano de Cavia», «Luca de Tena» y «Víctor de la Serna».

Técnico de Información y Turismo del Estado.

Patrón de yate.

LOS ORIGENES DE LA MARINA ESPAÑOLA

Ricardo DE LA CIERVA



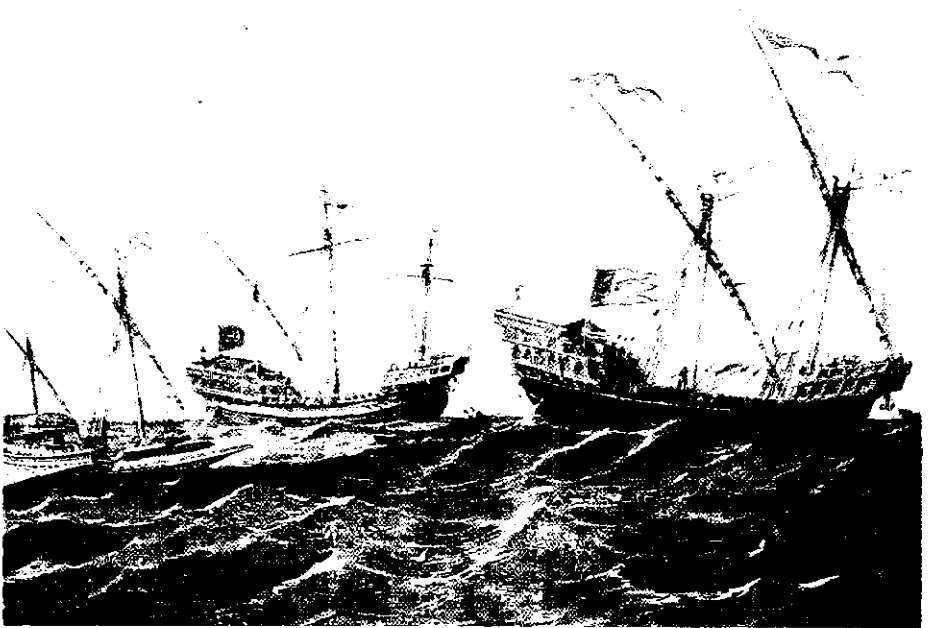
S ya un tópico señalar el origen de la Marina de Castilla en la eficaz colaboración del primer almirante, Ramón Bonifaz, a la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo en 1248. Pero en obras importantes de grandes historiadores, como Claudio Sánchez Albornoz, aparecen referencias más o menos inconexas a actividades anteriores de una Marina militar en los primitivos reinos de España. La impresión que obtiene un historiador como el que suscribe, especializado en épocas muy posteriores, es que sobre los orígenes de la Marina en España queda todavía mucho por investigar, y

mucho por coordinar. En este artículo no se pretende descubrir esos orígenes, sino suscitar algunas pistas que puedan animar a algún historiador joven a dedicar su investigación a problema tan sugestivo y, por lo que sé, tan escasamente trillado. Voy a prescindir, en este comentario, de algunas aportaciones más bien legendarias, que poco tienen que ver con la auténtica preocupación histórica. Insisto: no se trata de conclusiones definitivas, sino de sugerencias, que seguramente podrán suscitar alguna vocación de historiador naval en cuanto a los orígenes de la Marina; y comunicar a los lectores de esta REVISTA, muchos de los cuales están mucho mejor preparados que el autor para intentar esta síntesis, algunas de las impresiones de novedad, de raíz histórica oculta, que ha podido rastrear el autor en sus incursiones por la historia militar y naval de España en la Edad Media.

Una nación que, como España, ha vivido su edad contemporánea (y algunos otros períodos, no todos) de espaldas a la mar, descuida notablemente la atención a los problemas navales en la historia de sus orígenes. En el tomo I de la gran *Historia de España y América*, dirigida por Jaime Vicéns Vives, se llega a detalles interesantes en la vida social, pero no se dice una palabra sobre el factor naval en la España visigoda, pese a que fue determinante para la implantación y consolidación de los bárbaros en Hispania. En el tomo II el factor naval, pese a su enorme importancia en toda la baja Edad Media, y singularmente en el siglo XIII, apenas merece alusiones de pasada, cuando en otros aspectos de la vida social y económica se desciende a detalles secundarios.

Renuncio a un repaso, que sería un catálogo de carencias, entre los especialistas en historia antigua y media de España, con las honrosas excepciones que citaré. Se va haciendo luz sobre las invasiones bárbaras en Hispania, y se van comunicando algunas alusiones sobre el influjo que la alergia naval de los visigodos tuvo en las modalidades de su invasión de España y sus relaciones de antagonismo con los demás pueblos bárbaros. El interesantísimo episodio del advenimiento militar de los bizantinos bajo el imperio de Justiniano se despacha con algunas alusiones al ejército invasor terrestre dirigido por un misterioso *magister militum*, pero nadie, que yo sepa, trata siquiera de explicar el importante poder naval que los romanos de Oriente concentraron en Levante y en el Estrecho para mantener su ancha franja de dominio peninsular durante tantas décadas. Insisto: las primeras referencias que suelen hacerse a la Marina en la historia española medieval no se remonta más allá del siglo XIII (y aún para el siglo XIII son muy incompletas), aunque para el mismo siglo XIII se descuidan algunos datos importantes sobre el nuevo horizonte naval de los reinos hispánicos, como veremos después. Tengo la esperanza de que en la notable floración de estudios monográficos de base regional o local que proliferan, con varia fortuna, en la España de la transición se hayan publicado ya o estén en estudio algunos trabajos que colmen el vacío.

La incapacidad naval de los godos fue causa determinante para el fracaso de sus penetraciones iniciales en España y en Italia; y para su confinamiento en las penínsulas occidentales del Mediterráneo. En la segunda década del siglo VII parece que el rey Sisebuto creó una considerable fuerza naval dependiente de tradiciones romanas y fecundada por el ejemplo de los bizantinos, que contribuyeron como mercenarios navales. Sin embargo, decayó después la Marina en la España visigoda, que no opuso resistencia naval alguna a la invasión árabe, mientras don Rodrigo llegaba tarde a la mortal cita del Guadalete por su implicación en los conflictos suscitados al Norte por los vascos.



Naves de los siglos VIII o XIV. (Acuarela de Monleón, Museo Naval, Madrid.)

Naturalmente, cuando llegamos al contacto con los grandes maestros de la historia medieval encontramos en ellos pistas de gran interés. «No puede decirse, sin embargo —dice el profesor Luis Suárez Fernández, en su admirable *Historia de España antigua y media*, Madrid, Rialp, 1979 (2.^a ed.) vol. II, p. 364—, que hubiese una verdadera Marina de guerra antes del siglo XIV». La certera descripción — con excelente síntesis de la idea estratégica y la interpretación táctica— que presenta el mismo autor al relatar las operaciones para la conquista de Sevilla (ibid., p. 284) matiza mucho esa tesis negativa.

El profesor Sánchez Albornoz, en esa joya histórica que es *Orígenes de la nación española. El Reino de Asturias*, Instituto de Estudios Asturianos, 1975 (vol. III), nos sugiere las primeras pistas de investigación sobre los orígenes de la Marina en la España cristiana. El primer choque militar con participación naval en nuestra historia de la Edad Media tiene lugar con motivo de la primera incursión normanda sobre las costas españolas, en agosto del año 844. Acababa de ser proclamado rey de Asturias don Ramiro I, y los normandos, que en 843 habían saqueado Nantes y remontado el curso del Garona hasta Toulouse, desembarcaron junto a Gijón. No conocemos detalles, pero fueron rechazados, y poco después decidieron otro desembarco junto a la Torre de Hércules, donde por la envergadura del monumento pensaban, sin duda, encontrar grandes riquezas y no la pequeña aldea que era entonces La Coruña. La reacción fue aquí más concertada y dura. Las huestes de don Ramiro vencieron en tierra a los normandos, les acosaron hasta las naves, incendiaron algunas de ellas y echaron de nuevo al mar al temible enemigo. Que ya en costas musulmanas fracasó ante Lisboa, pero se apoderó de Cádiz, y a final del mes de septiembre tomaron Sevilla, con inmenso saqueo. El emir de Córdoba llamó al arma a toda la España musulmana, que obtuvo una gran victoria contra los invasores y los expulsó. Poco después ciento veinte naves normandas remontaron el Sena y se apoderaron de París ante la impotencia de Carlos el Calvo, su corte y su ejército. Esto da idea de la eficacia de los combatientes de las dos Españas contra la amenaza de los nórdicos.

Los cristianos de España se confiaron en su victoria terrestre y no tomaron medidas navales contra los normandos. Los musulmanes, que también habían vivido últimamente de espaldas a la mar, pero sin romper nunca sus vinculaciones navales con la costa africana, organizaron en regla una escuadra de guerra para esperar nuevas invasiones vikingas. El resultado se palpó al segundo intento, que Sánchez Albornoz, guiado por excelentes trabajos monográficos asturianos, fecha en el verano del 858. Entraron por la antigua Vardulia, la actual Guipúzcoa, penetraron hasta el valle de Pamplona, derrotaron y apresaron al reyezuelo García Iñiguez, quien hubo de entregar un cuantioso rescate para su liberación. En julio los normandos trataron de repetir suerte en Galicia, quizá junto a Iria, que ya era sagrada aunque poco conocida en Europa. Pero los galaicos volvieron a derrotarles y a arrojarles al mar, pese a que venían precedidos por la fama y el terror de sus victorias en Navarra, y en las costas de Francia e Inglaterra. De nuevo desembarcaron en Lisboa, ahora con más éxito que la primera vez; en cambio, cuando trataron los normandos de llegar a Andalucía, la escuadra del emir Muhammad les desvió, después de apresarles dos naves cargadas de botín. Aun así los invasores saquearon la plaza de Algeciras, penetraron hasta Orihuela, arrasaron las Baleares, invernaron en el sur de Francia, devastaron las costas de Italia y algunos llegaron hasta Constantinopla. El rey Alfonso III,



Carraca y naves de los siglos XIV o XV. El Puerto de Monforte. Museo Naval, Madrid.

movido por los recuerdos infantiles de la expedición normanda, cino con un muro la iglesia del Salvador en Oviedo, y declaró en la correspondiente inscripción que lo hacía contra la *gentilitas pirata* que invadía el reino *navali exercitu*, con un ejército naval. Seguramente se trata de la primera alusión formal a la Marina de guerra —aunque fuese enemiga— en la historia de España.

Esta vez el Reino de Asturias sí que aprendió la lección integralmente. No he analizado con la suficiente profundidad las fuentes de Sánchez Albornoz para el siguiente e interesantísimo episodio, pero consta documentalmente que el rey Magno creó una Marina de guerra, la puso en acción en el Cantábrico y casi con toda seguridad lo hizo para contrarrestar la amenaza permanente de las naves normandas, de acuerdo con la estrategia que había resultado tan útil para el émir de Córdoba. Además, como vamos a ver, la escuadra de Alfonso III cumplía, desde el principio, otra de las misiones fundamentales de toda Marina militar: asegurar las comunicaciones comerciales y de relación con otros pueblos.

En el año 906 el clero de San Martín de Tours, una de las cabeceras del Camino de Santiago en Europa, enviaron al obispo de Compostela, Sisnando, unos mensajeros-peregrinos para que, con la mediación del prelado, propusieran al rey Alfonso III «la adquisición — dice Sánchez Albornoz—

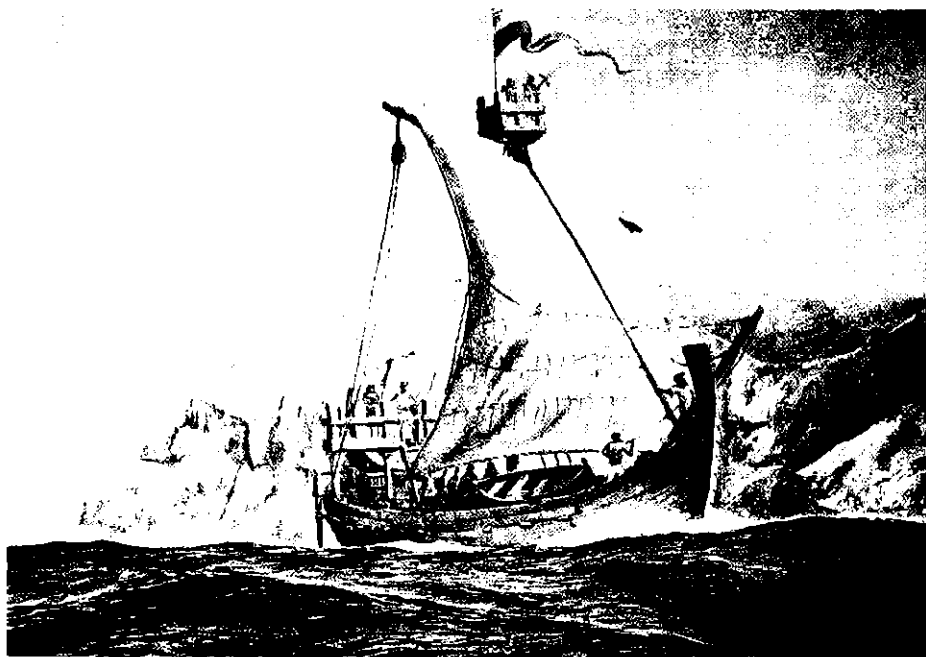
de una áurea corona imperial ornada de piedras preciosas». Alfonso el Magno era un gran constructor, y había alzado en Compostela un templo que sustituyese a la modesta iglesia levantada allí por su predecesor Alfonso II el Casto. Junto con la reina Jimena, Alfonso III donó a la iglesia de Santiago una cruz semejante a la que se ofreció en 808 a San Salvador de Oviedo, la cruz de los Angeles. Se había tallado en el taller instalado por orden del rey en el castillo de Gozón, una de las fortificaciones construidas o reforzadas por don Alfonso para defender el reino de las incursiones normandas.

Alfonso III se interesó por la compra de la corona, pero cautamente pidió antes la ocasión de examinarla. Lo haría con todo interés, pero sin compromiso de compra hasta comprobar si le agradaba; se trataba de un rey experto en joyas de primera magnitud. En este sentido responde a los clérigos de Tours, que pretendían, con la venta de la corona, reconstruir precisamente los daños perpetrados en su templo por los normandos en su gran incursión; les pidió información sobre los milagros de San Martín; les comunicó los que estaban sucediendo sobre la tumba del Apóstol, y les ofreció un ejemplar de las *Vidas de los Padres Emeritenses*, que seguramente no poseían. En fin, manifiesta a los clérigos que en mayo del año 906 enviará a sus naves con un mensaje para su amigo Amalvino, duque de Burdeos, donde los marinos del Reino de Asturias se harían cargo de la corona si los de Tours aceptaban conducirla hasta allí. No sabemos si se realizó el viaje, y si se recibió y aceptó la corona. Pero lo fundamental, a nuestro propósito, es comprobar que en los primeros años del siglo X, y por influjo de las incursiones normandas, el Reino de Asturias disponía ya de una escuadra de guerra capaz de custodiar con seguridad una preciadísima joya a través del Cantábrico y el golfo de Vizcaya, habituales mares de invasión para los piratas del norte.

Sobre los orígenes y desarrollo de la Marina musulmana en España disponemos de trabajos previos más prometedores. Durante la etapa de dependencia, respecto del califato oriental, la escuadra musulmana dependía directamente del califato, sin vinculaciones especiales con los jefes árabes en España. El emirato independiente creó ya una Marina propia, y Abd-al-Rahman I organizó atarazanas y puso los fundamentos de un poder naval importante. La tradición continuó: una flota árabe hostigó a los carolingios durante el sitio de Barcelona e intervino en varias acciones de guerra por el Mediterráneo occidental e incluso oriental. La presencia normanda reactivó el interés de los gobernantes de Al-Andalus por la Marina de guerra, un tanto decaída; y tras la expulsión de los normandos en 844, que ya hemos reseñado, organizaron una expedición naval contra Galicia cristiana en el año 867, que terminó en desastre por la acción de los elementos. Abd-al-Rahman III llevó a la Marina islámica de España a un nuevo esplendor; eliminó la piratería, logró tomar las plazas de Tánger, Ceuta y Túnez. La Armada islámica española contribuyó también con eficacia a algunas cam-

pañías de Almanzor, y decayó después irremediablemente con los reinos de Taifas cuando la acción naval de los musulmanes volvió a depender casi exclusivamente de las flotas africanas.

Después del impulso inicial a la Marina de Castilla dado por Alfonso III, resulta muy difícil rastrear la historia de la Marina cristiana en los reinos de España. Sin embargo, la madurez que demostraron los marinos del almirante Ramón Bonifaz ante Sevilla no podía ser fruto de la improvisación. En el siglo XI se registra ya una eficaz reacción naval en las costas de Cataluña contra los piratas sarracenos. Al comenzar el siglo XI la actividad naval había decaído en Galicia y en el Cantábrico, hasta el punto que hubieron de importarse maestros de Génova y de Pisa para resucitar la construcción naval, nunca abandonada del todo, sin embargo. El gran arzobispo compostelano Gelmírez fue el impulsor de esta recuperación naval cristiana en el Noroeste. El siglo XII, el de las Cruzadas, contribuyó a restaurar el horizonte naval de los reinos españoles, y para la audacísima conquista de Almería, en 1147, por Alfonso VII de Castilla, la Marina castellana, junto con la de la Corona de Aragón y la genovesa, prestó un concurso esencial. Con el conde Berenguer III el Grande, la Marina catalana era ya la primera de España; como lo demostró la expedición a las Baleares, en combinación con la escuadra de Pisa. La conquista definitiva de las Baleares por Jaime I y sus



Embarcación vasco-cántabra primitiva. (Acuarela de G. de Aledo.)

colaboradores demostró la supremacía de la Corona de Aragón en cuanto a fuerza naval.

Bajo el impulso, no bien conocido, de Alfonso X el Sabio, la Marina de Castilla experimentó un notable auge. Creó el rey Sabio atarazanas en Santander y Castro Urdiales, y ordenó ampliar las de Sevilla. Dividió el Almirantazgo en dos: para el Mediterráneo y el Océano. Creó el Adelantamiento General de la mar. Dedicó la segunda partida a *la guerra que se faze por mar*, que supone el contrapunto castellano a la excelente ordenación naval-militar de don Jaime I el Conquistador.

Terminaré con una evocación del siglo XIII mucho menos conocida que la conquista de Sevilla. Cuando Cartagena se incorporó al Reino de Castilla, el rey Alfonso X el Sabio tuvo una intuición marítima realmente genial, que descubrió el profesor Juan Torres Fontes y ha comunicado recientemente el profesor Angel Luis Molina. Fernando III el Santo, ante el éxito sevillano, quiso continuar la guerra naval y conquistar una cabeza de puente en Africa. Cuando en 1262 Castilla ocupó la ciudad de Cádiz, empezó a afianzar su horizonte marítimo, hasta entonces oculto. La nobleza castellana era terrestre, y Alfonso X el Sabio, al asomarse al mar en Cartagena, decidió ilusionar a sus nobles con la vocación naval.

Para eso creó en 1273 una nueva Orden Militar, para nutrir las filas de la Marina con caballeros; la equiparó a las demás Ordenes Militares, adelantadas de la Reconquista; y la quiso dedicar *pora fechos allend mar*. La nueva Orden recibió un nombre singular: Orden de Santa María de España, cuando aún no existía España más que en sus raíces. Así, por primera vez, la Marina se adelanta a las demás fuerzas armadas en una empresa nacional incluso en cuanto al nombre; como lo haría en el siglo XVIII en la elección de la bandera de España. La Orden del rey Sabio sólo duró siete años. Porque sus caballeros hubieron de reemplazar a la flor y nata de la Orden de Santiago, caída en la batalla de Moclín. Pero desde entonces la Marina de Castilla —como la que ya surgía incontenible en la vecina y hermana Corona de Aragón— era un conjunto de caballeros, como había pretendido, a principios del siglo X, Alfonso III el Magno.

Una coincidencia justifica la audacia de este historiador de la España contemporánea para esta incursión en terrenos tan lejanos a su especialidad. En 1980 se puso en servicio, en la misma Cartagena del rey Sabio, la modernísima fragata de la Armada española *Infanta Elena*. Su escudo, que este historiador conserva en una sugestiva metopa desde aquella jornada, que vivió junto a los Reyes de España, lleva la misma leyenda alfonsina: *Pora fechos allend mar*. Un lema que puede justificarlo todo.

Una consideración final asalta al historiador. Durante el siglo XIV floreció la Marina en las dos principales coronas de España, sobre todo en la de Aragón. Pero desde la empresa de Almería las escuadras de los dos principales reinos cristianos de España se acostumbraron a operar conjuntamente,



Naves velandis del siglo XV. Marina catalano-aragonesa. (Reblay de Santa Eulalia de Reixach. Museo de Arte de Cataluña, Barcelona).

para el mismo objetivo, con la misma finalidad estratégica. La actuación combinada del Ejército de Tierra —que experimentaba entonces una transformación modernizadora, en sentido nacional— con la Flota, donde, como en Tierra, actuaban conjuntamente efectivos de las dos Coronas, fue decisiva en la última guerra de la Reconquista, la de Granada. Gracias a la intuición de Alfonso el Sabio y a la cooperación de los marinos de guerra, la unidad de España se anticipó en la mar.



LOS ATAQUES NAVALES INGLESES CONTRA CADIZ

(Razones de una estrategia)

José CERVERA PERY



Consideraciones previas.



A especial predilección inglesa durante el último tercio del siglo XVI de atacar navalmente a Cádiz, que desde el punto de vista táctico contó con los elementos imprescindibles de un ataque en regla, me ha movido a la elección del tema, entendiéndolo que es sugestivo y digno de una atención meditada que debe ir más allá de un simple relato. Las historias generales, si acaso, lo citan dentro del contexto general de la lucha personal Felipe II/Isabel de Inglaterra, y las particulares de Cádiz, escritas sin la visión y conocimiento de tiempos posteriores, se limitan a describir los hechos sin un enjuiciamiento a fondo de los mismos. Pero si todo efecto es resultante de la acción de una causa, es lógico el análisis de ésta, con cierto sentido subjetivo y algo de juicio crítico. Y a ello va a tender nuestro intento.

En los años cruciales que precedieron a los avatares de la Gran Armada (1588), la debilidad marítima de España tenía ya su reflejo en el desgaste erosionado de una atención proliferada en demasiados escenarios. Los conflictos navales iniciados en la faja atlántica que definen los mares de Europa se extendían ya a lo ancho de todo el océano, llegando incluso al Pacífico; y la cuestión del dominio de las rutas atlánticas que unían a España con las Indias se planteó con agresividad y firmeza. Inglaterra tomó las riendas de ello, pero Inglaterra no era capaz directamente por sí sola de quebrar las defensas de España, porque el esfuerzo naval hispano era todavía suficientemente sólido y se hallaba bien coordinado, y así la estrategia enemiga para el hostigamiento o el ataque no podía ser frontal sino de diversión, y a ella se dedicaron con reiteración las empresas de corsarios, piratas y aventureros, más o menos investidos con credenciales oficiales. Con ello se pretendía, naturalmente, forzar a Felipe II a tomar una iniciativa que le llevase a terreno propicio donde el poder inglés estuviese en condiciones de actuar con ventaja.

Una guerra abierta, aunque no declarada, de Inglaterra contra España y su Imperio en su ataque a sus colonias y continuados saqueos, tenía que forzar a Felipe II a la adopción de medidas eficaces, porque las perspectivas de la creciente agresión inglesa evidenciaban que a menos que asegurara en el Atlántico sus pretensiones imperiales, éstas podrían verse en entredicho. No quedaba otro remedio que asumir o afrontar la batalla desde el enfoque naval y a ello dedicó sus esfuerzos; pero las noticias e instrucciones sobre la preparación de la Armada no permanecían secretas y esto era un serio inconveniente.

La importancia de la posición insular inglesa fue perfectamente captada por Isabel II, que, al no tener que defender ninguna supremacía territorial en Europa ni sostener ningún ejército organizado, se aprovechó para alcanzar su hegemonía con el ejercicio del curso marítimo, con hombres de espíritu fuerte, aunque dudosos escrúpulos morales (Hawkins, Drake, Howard), dominando el Atlántico y extendiendo sus acciones hasta el ámbito Mediterráneo, lo que hace de Inglaterra poco a poco una potencia de primer orden naval.

Las dos acciones navales inglesas contra Cádiz —objeto de este tema—, entre las que existe un intervalo de nueve años, son llamadas vulgarmente «ataques»; pero para que ello fuese real era preciso que el agresor se apoyase en los principios tácticos fundamentales como son la «voluntad de vencer», la «acción de conjunto» y la «sorpresa», con otros como el «aprovechamiento del éxito», etc. En ambos casos hubo voluntad de vencer y se venció, pero mientras Drake en 1587 limitó su acción a acometer a los barcos dentro de la bahía, el conde de Essex en 1596 empleó la acción de conjunto contra los barcos y contra la ciudad, valiéndose de escuadras combinadas con tropas de desembarco, aunque luego no supiera aprovechar el éxito brindado por el importante factor sorpresa.

Sabemos que la voluntad de vencer, por parte de los ingleses, consistió en ambos casos en imponer su poder sobre una Armada española débil, pero cargada de riquezas y en aguas de una bahía en la que las flotas de Indias hacían estación de base naval amparadas en el privilegiado emplazamiento de Cádiz, cabeza de puente con las provincias españolas de América. Así las dos acciones de guerra deben considerarse por separado, aunque existan factores básicos comunes, tales como la concurrencia de una misma monarquía y un mismo teatro de operaciones.

Esta voluntad de vencer tenía además el afán de pillaje y el objeto de entorpecer y anular el prestigio en la mar de la Armada española, mientras que la sorpresa se lograba al obligar a combatir a los gaditanos y españoles en unas condiciones de inferioridad manifiesta, pues los ingleses conocían perfectamente el estado de indefensión de la plaza y el que las flotas acababan de rendir crucero, hallándose por ello faltas y desprovistas de medios eficaces. Por último, la acción de conjunto de los elementos empleados por

los ingleses —sobre todo en la segunda operación de 1596— ponía en ejecución un plan cuyo objetivo esencial no era otro que el de adueñarse de una ciudad tan estratégicamente situada a los ojos de un rey poderoso y temido, haciendo a España la afrenta de apoderarse, a su vez, del más importante puerto de la costa, desarticulando de paso su notable comercio con América.

Con estas intenciones tan claras y conocidas, y por aquello de que la mejor defensa es un buen ataque, los ingleses se anticiparon a los planes de Felipe II en sus ataques navales a Cádiz. El primero para retrasar e impedir de algún modo los preparativos de la Gran Armada, cuyo destino sabían eran sus propias costas. El segundo —una vez consumado el desastre— para entorpecer y dificultar cualquier intento de reactivación naval española. En ambos casos, el mismo escenario gaditano habría de ser protagonista directo de un drama en dos actos.

Cádiz y su circunstancia.

Como es sobradamente sabido, Cádiz es una isla tomada desde el caño de Sancti Petri y una península a través del angosto istmo que de Cádiz a San Fernando y por el puente Suazo la comunica con las zonas de Puerto Real y Chiclana. Ciudad antigua y de civilización milenaria, patria común de navegantes y mercaderes, conservó y aumentó sus propios intereses tras el descubrimiento de América, alentando la organización y partida de importantes expediciones a Ultramar; pero desde 1509, que la reina doña Juana concedió permiso para que en el puerto de Cádiz se pudiesen registrar las naves que iban a las Indias —privilegios que hasta entonces sólo había disfrutado Sevilla—, la guarda y defensa de estas flotas cargó sobre Cádiz la responsabilidad de una clásica cabeza de puente, en la que ya no preocupaba sólo la ciudad sino también la bahía y costas circundantes; y hay que advertir que los salientes que hace la costa en la llamada península de Matagorda y en Puntales, a sólo mil metros de distancia uno de otro, dividen a la bahía en dos senos, siendo el más importante de ellos la ensenada interior, que en realidad es la verdadera bahía, y que constituye la zona que más precisó de defensa para que los enemigos no se apoderaran de ella y privaran a Cádiz de los socorros de tierra.

Indudablemente, la preocupación que Carlos I sintió por la fortificación de Cádiz fue notoria; no obstante, Felipe II encontró en la ciudad tan sólo las embrionarias fortalezas de la Puerta del Muro y los baluartes de Benavides, San Felipe y las Torres de Guardia entre la caleta de Santa Catalina y Puerto Chico, que era todavía el puerto de la villa vieja. La Puerta del Muro —después Puerta de Tierra— no era más que un frente constituido por un fuerte muro almenado o muralla real con una gran puerta, que tenía una entrada encubierta al camino real que venía de la isla de León a Cádiz. El

baluarte de Benavides estuvo al lado norte de la playa de la bahía, al pie de la Puerta del Muro y cerca de ella, y fue protagonista del ataque de Essex, como también lo sería el baluarte de San Felipe, anterior al castillo del mismo nombre, que se encontraba en la punta nordeste de la ciudad. Las Torres de Guardia procedían de la época de Alfonso X, pero con el Puerto Chico sufrieron transformaciones en 1530 y 1543. Puntales o San Lorenzo del Puntal empezó por ser un simple torreón fortificado allá por 1540, cuando al duque de Medinaceli se le dio por el rey la orden de construir una torre cerca del Puerto de Santa María que jugara con la de Cádiz y se la dotara de gente, artillería y municiones que se estimaran precisas. Esta torre se llamaría de Matagorda, y con la del Puntal o Puntales constituían los «puntales» de la bahía.

Como un aviso premonitorio de lo que podría ocurrir, un año antes del ataque de Drake, la propia ciudad, en un memorial dirigido al rey, había pedido el artillado del Puntal, pero será un año después de la incursión británica cuando se empiece a construir el castillo de San Lorenzo, terminado en 1589, aunque en las vísperas del segundo asalto inglés de 1596 no estaba aún lo suficientemente artillado.

Primer acto del drama: El ataque de Drake.

La figura de Francis Drake, intrépido marino con mucho de guerrero y todavía más de corsario y pirata, cuyo odio a los españoles fue tal que llegó a hacerse popular la frase de que «haya paz o haya guerra entre España e Inglaterra, siempre habrá guerra entre Drake y los secuaces de la inquisición», se nos presenta como un azote para las posesiones españolas, que no gozaron nunca de tranquilidad mientras él vivió. Sus presas habían sido logradas en buena parte desde 1567, en plena paz entre España e Inglaterra, y cuando en 1572 el embajador español don Bernardino de Mendoza presentó una enérgica protesta, no sólo no fue castigado por la reina Isabel, sino que le nombró caballero y le dio muestras inequívocas de su aprecio, contentándose con hacerle devolver una pequeña parte del botín para dar aparente satisfacción a las reclamaciones de Felipe II.

Rotas, sin embargo, las hostilidades entre España e Inglaterra en 1585, Drake saqueó Vigo y Santiago, la isla de Cabo Verde, Santo Domingo y Cartagena de Indias, hechos que movieron a Felipe II a firmar en 1586 el decreto de constitución de la gran escuadra que después recibiría el sobrenombre de “Invencible”; empresa que habría de financiarse con importantes remesas de oro que venían de Perú en dos escuadras de galeras y cuyo retraso en el arribo inquietaba. Fue entonces (1587) cuando Drake recibió el encargo de su reina de estorbar los preparativos de Felipe II para el ataque a Inglaterra, pero hábil conocedor del motivo que inquietaba al rey de

España, hizo acto de presencia con su escuadra, compuesta de veintiséis navíos, frente a la costa de la Península con rumbo al cabo de San Vicente y golfo de Cádiz. Un confidente inglés confirmaba los temores. Drake había sido enviado en misión de información, lo cual no excluía que se dispusiese a saquear e incendiar Cádiz; correr por la costa hacia el norte y repetir el golpe en Lisboa y otros puertos, acabando la campaña con el ataque a las flotas de Indias. Increíblemente no se tomaron medidas y el almirante inglés consumó su propósito aprovechándose del factor sorpresa. Cádiz no esperaba navíos ni de Francia ni de Flandes, y aun de la flota española destinada a la protección de la de Indias no había noticias. Sin embargo, la Armada inglesa fue tenida por la de los galeones de Juan Martínez de Recalde, que se suponía en ruta de Vizcaya a Lisboa y se alargaba hasta Cádiz.

El relato de la operación es elocuente: Drake llevó treinta velas, las mayores de 400 a 600 toneladas, y 40 a 50 cañones. En la boca de la bahía reunió consejo de capitanes, y su segundo Borroughs —que dejó mucho que desear en el combate— fue partidario de desistir. Drake no le hizo caso y peleó bien, aunque con sus conocidas argucias. No se dio a conocer al enemigo por su bandera hasta que no hizo sus primeros disparos de cañón sobre una galera y una galeota que salieron en su reconocimiento, llegando la falta de previsión española a no llevar protección artillera, fundado en un lamentable exceso de confianza. Borroughs, sin embargo, fue un cobarde, pues atacada su insignia por el único galeón armado español que pudo reaccionar no demasiado tarde, se salió a la mar, mientras las demás naves inglesas lo acorralaron. Las galeras que estaban en bahía se retiraron a los caños y los ingleses quedaron dueños de la misma y del gran convoy de provisiones preparadas para la Armada de Lisboa. Drake salió tranquilamente de Cádiz, continuando sus correrías por la costa con oposición de Borroughs, convertido en auténtico aguafiestas. El marqués de Santa Cruz, que estaba al acecho, navegó tras él con las galeras cañoneándolo y persiguiéndolo, pero al final terminó marchándose a Inglaterra. El efecto moral de la campaña excedió mucho a su importancia efectiva. La osadía fue su principal baza.

El asalto de Drake se caracterizó por su hábil sorpresa, por su audacia y por su diligencia en robar y destruir lo que encontró a mano. Los españoles, por el contrario, se encontraron desprevenidos y faltos de medios de defensa, pero no faltaron sobre las armas, aseguraron la posesión del puente Suazo y la comunicación por tierra, hicieron valer su artillería y las galeras, que de haber estado bien armadas hubiesen podido contrarrestar o menguar el efecto enemigo, dieron valerosamente la cara dentro y fuera de la bahía, hicieron prisioneros y persiguieron al enemigo en su retirada.

No puede negarse que la hazaña de Drake en Cádiz estuviera exenta de valor, de audacia y de codicia, pero su acción quedó limitada a un golpe de mano, que sin otra consecuencia fue uno más de los que añadió a su fama, que le llevó a ser uno de los héroes favoritos del pueblo inglés y el predilecto

de la reina, su favorecedora. Para los españoles de la época, era, sin embargo, un auténtico engendro del infierno.

Con la consumación de este audaz golpe hubiera podido quedar satisfecho el orgullo inglés, pero Isabel de Inglaterra no quedó contenta y esperó con paciencia felina la ocasión propicia para un mejor zarpazo nueve años más tarde.

Segundo acto y final: El ataque de Essex.

Para fray Pedro de Abréu, notable autor de la historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596, «uno de los más notables acaecimientos, más intespectivos y lamentables de cuanto se sabe ni jamás se han visto, ha sido este de la pérdida y saco de Cádiz». Y no le faltaba razón al historiador gaditano, directo relator de aquellas tristes jornadas, ya que se trató de un auténtico expolio, contrario a las normas del derecho de gentes y a los más elementales principios de convivencia y coexistencia entre pueblos civilizados.

La «operación» Essex tiene también sus fases definidas de acuerdo a los conceptos tácticos: Una primera fase de aproximación; el combate naval; desembarco y ocupación de la ciudad por los ingleses y la retirada del enemigo. En cuanto a la fase primera, se advierte en los primeros albores de la mañana del 30 de junio de 1596 la presencia ante Cádiz de una poderosa escuadra de 177 naves, con más de 15.000 hombres de infantería, bien instruidos y armados, como tropas de desembarco, todos ellos mandados por el almirante D'Effingham y el vicealmirante Warmond (los buques), y las tropas por el conde de Essex y don Luis de Nassau. En la orden de operaciones de esta poderosa flota figuraba la misión de dar vista a las costas de España para hacer todo el daño posible en sus puertos, quemando y apoderándose de cuantas naves, galeras y galeones encontrasen en ellos, para que «falto el rey de navíos no pudiese juntar otra armada análoga a la "Invencible", y principalmente apoderarse de la flota que en la bahía de Cádiz se hallaba aprestada y a punto de partir para las Indias de Nueva España, cargada de grandes riquezas y mercancías de toda suerte».

Con respecto a las siguientes fases (combate naval, desembarco y ocupación de Cádiz y, por fin, retirada del enemigo tras varios días de permanencia), mucho aprendieron los ingleses del asalto de Drake, ya que nueve años después del mismo mejoraban su estrategia y su táctica. Intentando sorprender la plaza de revés, aparecieron esta vez frente a la desembocadura del caño de Sancti Petri, que no decidieron atacar, huyendo, sin duda, de los escollos de la costa, y llamaron la atención con el hostigamiento que hicieron sobre la almadraba de Torregorda, cuya resonancia se hacía sentir en la propia bahía y arsenales.

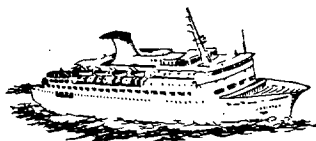
Esta primera acción de la escuadra enemiga despistó al capitán general, duque de Medina Sidonia, que pensó en la defensa del puente Suazo y por

ello desatendió la de Cádiz; sin embargo, el tanteo de desembarco que hizo el enemigo en la caleta de Santa Catalina congregó los esfuerzos en la defensa de la plaza y fue desaprovechado el momento por el de Medina Sidonia para acercar sus reservas rápidamente a la ciudad, no creyendo todavía que el esfuerzo principal del enemigo se iba a llevar a cabo como en el de Drake, dentro de la bahía y con el principal objetivo de los barcos. El enemigo no encontró resistencia en la boca de la bahía, ni fuegos que contuvieran la embestida arrolladora y, por el contrario, una fácil penetración en la bahía hacia los arsenales.

Copada la barrera de los Puntales (San Lorenzo-Matagorda) y acallado el fuego del primer castillo, el desembarco era fácil y conocido, y cortado el istmo de San Fernando a prudencial distancia de los muros de la plaza, sólo había que hacer, como hizo el enemigo, colocar en tierra grandes efectivos en hombres diestros y bien armados, y dividir el esfuerzo en direcciones opuestas, con mandos como el del propio Essex y del general Blond (su padrastro) para conquistar San Fernando, Sancti Petri y los puntos bases del Castillo y puente Suazo, con lo que taponaba la entrada de refuerzos.

No faltaron éstos, como se ha referido, pero ya era tarde y además se temía una amplia acción sobre la costa de poniente y desembocadura del Guadalquivir, por lo que no convenía al duque empeñar un contraataque de dudoso éxito y además sólo por tierra al no disponer de escuadra capaz de neutralizar a la tan poderosa flota enemiga. Con ello quedó el Puerto de Santa María convertido en punto de concentración y de enlace con las comunicaciones hacia Niebla y Sanlúcar de Barrameda, bases señoriales del duque de Medina Sidonia.

Cádiz sufrió las tristes consecuencias de los desaciertos de la época, pero esta costa española de la baja Andalucía y Reino de Sevilla se vio pronto libre de enemigos, y la plaza recuperó pronto su prestigio en el mundo de la navegación y finanzas con ultramar, aleccionada para no verse de nuevo hollada por enemigos que reiteradamente lo pretendieron y entre ellos, osadamente sin éxito, el propio hijo de Essex en 1625. Las pesadillas anteriores habían pasado.





Fotografía tomada en Boninagos, C. de Cuba. Autor: Antonio Dodero García de Tudela

LA CONQUISTA DE MELILLA

Francisco MIR BERLANGA

Coronel de Infantería C. M. P.
Auditor Honorario de la Armada.
Cronista Oficial de Melilla.



MELILLA, esta bella ciudad española del norte de África, está situada en la costa suroriental de la península de Tres Forcas, frente a la Sierra Nevada granadina, cuya silueta, en los días claros, se adivina en el horizonte.

Su nombre antiguo fue Rusadir. Y fue fundada por los fenicios como consecuencia de sus navegaciones hacia la lejana Iberia, a donde llegaron atraídos por la fama de sus riquezas.

Como razonablemente dice el profesor Julien (1): «Sería sorprendente que los fenicios hubieran fundado establecimientos tan lejanos, sin haberse asegurado previamente las escalas, que cada treinta kilómetros, aproximadamente, imponían el ritmo de su navegación...»

Desde Fenicia a las Columnas de Hércules —hoy estrecho de Gibraltar— fueron creando factorías y establecimientos que les sirvieran de puntos de apoyo, refugio y descanso en sus viajes hacia España. Uno de esos establecimientos fue Rusadir, la actual Melilla, que asentaron sobre una gran roca calcárea, que forma una pequeña península.

Su excelente posición defensiva fue utilizada sucesivamente por cuantos pueblos dominaron la ciudad. Los españoles, al conquistarla construyeron en el mismo lugar una inexpugnable fortaleza, conocida actualmente con el nombre de Melilla la Vieja.

El origen púnico de Melilla está fuera de duda. Además de ser citada por varios historiadores de la antigüedad, lo ha confirmado el hallazgo, a principios del siglo actual, de una importante necrópolis (2).

Tras la conquista romana del norte de África, Rusadir pasa a formar parte de la Mauritania Tingitana. El emperador Otón, en el año 69, la incorpora a la Bética, de la que seguirá dependiendo hasta la caída del Imperio Romano de Occidente (año 476). Esta dependencia política de Andalucía continuará con visigodos, bizantinos y árabes, siendo curioso comprobar cómo en tiempos de Abderrahaman III (891-961) el Califato cordobés extendió su autoridad no sólo sobre Ceuta y Melilla, sino también sobre la zona

(1) Julien André: *Histoire de l'Afrique du Nord*.

(2) Fue excavada entre 1908 y 1916 por Rafael Fernández de Castro, apareciendo una serie de valiosas piezas que se conservan en el Museo Municipal de Melilla.

norte de Marruecos, que muchos siglos después formaría el Protectorado Español (3).

La proximidad geográfica y las sucesivas emigraciones o invasiones, es decir, la geopolítica, han unido ambas riberas del estrecho en un destino común, conforme a la «Ley de las dos orillas», que establece que el pueblo más fuerte que domina una de ellas acaba por dominar la opuesta.

Esta ley histórica va a cumplirse una vez más, y tan pronto como España termina la larga guerra de la Reconquista se proyectará sobre la costa africana, donde se encuentra la antigua Rusadir, que a partir de la invasión árabe cambió su nombre por el de Melilla.

La conquista del Reino de Granada (2 enero 1492) había puesto fin a la dominación árabe. Pero era preciso prevenir para el futuro la posibilidad de nuevas invasiones. Hacía falta apoderarse en la costa norteafricana de una serie de bases que actuaran como centinelas avanzados de la seguridad nacional. «Ante murales de la Corona» los llamaban los Reyes Católicos. Y este pensamiento político dominó de tal forma en el ánimo de los reyes que hasta en su propio lecho de muerte la reina Isabel, al otorgar testamento, cuidó de señalar a sus hijos y sucesores la línea de la futura acción africana de España...

Fieles a este pensamiento, don Fernando y doña Isabel iniciaron, a través de su secretario Hernando de Zafra, el estudio de la posible ocupación de Melilla, sabedores de que la ciudad se encontraba deshabitada a consecuencia de las continuas guerras entre los reyes de Fez y Tlemecén (4), que se disputaban su dominio.

Hernando de Zafra envió «allende» al comendador Martín Galindo, distinguido capitán en la guerra de Granada, quien después de reconocer Melilla, ante el gran número de enemigos que vivían en sus alrededores, informó desfavorablemente la empresa: «si se ocupara Melilla, antes sería carnicería de cristianos que población de ellos».

También Cristóbal Colón era opuesto a la empresa, alegando, y esto era verdad, que la plaza carecía de fondeadero seguro contra el Levante. Pero, al parecer, la verdadera causa de la oposición del descubridor era el temor de que la expedición a Melilla distrajera a los reyes «de las cosas de las Indias» (5).

(3) Véase mi trabajo *Un Protectorado Español de hace mil años*, incluido en mi libro *Floresta de pequeñas historias*. Melilla, 1983.

(4) El río Mulúia, que en la época romana separaba las dos Mauritánias, Cesariense y Tingitana, continuó siendo frontera entre los reinos de Fez y Tlemecén. Y Melilla, como es sabido, no está lejos de aquél río.

(5) En 1971, con ocasión de la Semana Naval, el autor, que a la sazón era alcalde de Melilla, hizo entrega, en nombre de la ciudad, de un sable de honor al entonces capitán de fragata don Cristóbal Colón de Carvajal diciéndole, en términos afectuosos: «Melilla no guarda rencor a vuestro ilustre antepasado, el descubridor de América, por su oposición a la conquista de la ciudad. Y en prueba de ello y de nuestro afecto os entrego este sable de honor.»



La ciudad vieja de Melilla, vista por la parte de tierra.

Ante estos informes se desanimaron los reyes, acordando el aplazamiento indefinido de la empresa.

Enterado de ello don Juan Alonso de Guzmán, conde de Niebla y III duque de Medina Sidonia, que deseaba congraciarse con los reyes, decidió tomar la empresa a su cargo (6). Y a tal efecto, una vez obtenida la autorización real, envió a reconocer Melilla al caballero de su casa, el comendador don Pedro de Estopiñán Virués, quien la visitó disfrazado de mercader, acompañado del maestro de Artillería don Francisco Ramírez de Madrid, aprovechando la tregua existente tras la conquista de Granada.

Como es sabido, en las capitulaciones que precedieron a la rendición de la ciudad se estipuló que aquellos musulmanes que quisieran pasar a África lo harían a costa de los Reyes Católicos, quienes se obligaban a fletar los barcos necesarios. Por esta razón eran frecuentes los viajes de un lado a otro del estrecho, que se hacían sin hostilidad en virtud de la tregua pactada.

Los enviados del duque reconocieron detenidamente Melilla, que se encontraba deshabitada y en ruínas, midiendo detenidamente su perímetro.

(6) — Fran los Medina Sidonia una de las mas rancias familias nobles de Espana. Y de ellos se decía que disfrutaban de las mayores rentas de Europa. Dueños de numerosos señoríos y extensas tierras, eran titulares de las almadrabas del estrecho.

Y regresados a España, con los datos y diseños que juzgaron necesarios, comenzaron los preparativos de la expedición.

Como dice Barrantes Maldonado y repite el maestro Medina (7), cronistas ambos de la Casa Ducal, mandó reunir el duque *cinco mil ombres de a pie e alguna gente de a cavallo, e mandó aparejar los navíos en que fuesen, e hízolos cargar de mucha harina, vino, tozino, carne, aceyte e todos los mantenimientos nezarios, e de artillería, lanças, espingardas e toda monición... E así mismo llevaron en aquel viaje grandes cantidad de cal e madera para reedificar la Cibdad, e con toda esta armada e gente partió Pedro Estopiñán, Contador del Duque, por su mandado, del Puerto de San Lucar, en el mes de Setiembre de 1497 (8) e hízoles buen tiempo, e se detuvieron en el Mar para no llegar de día. E allegando la noche, la primera cosa que hizieron fue sacar a tierra un enmaderamiento de vigas que encaxaban e tablazón que llevaban hecho de Hespaña... (9).*

E trabaxaron toda la noche en lo hazer e poner a la redondá de la mura la derribada, a la parte de tierra donde andaban los alárabes... que cuando el otro día amaneció, los moros alárabes que andaban por los campos, que avian visto el día antes, Melilla asolada e la vieron amanecer con muros e torres, e sonar atambores e tirar artillería, no tuvieron pensamiento que estuvieran en ella cristianos, sino diablos, e huyeron de aquella comarca a contar por los pueblos cercanos lo que avian visto... E dióse (Estopiñán) tanta prisa ediligencia en hazer los adarves, que en pocos días se puso la obra en tal altor, que quando los moros se juntaron e vinieron sobre ellos se pudieron muy bien defender en la Cibdad... e así peleando e trabaxando en las obras, acabaron de reparar los adarves e torres... E costó al Duque de Medina Don Juan de Guzmán doze cuentos de maravedís solamente reedificar Melilla de murallas, cava e barrera. E quedando por Alcaide el Capitán Gómez Suárez, criado del Duque de Medina... esforzado cavallero e diestro en la guerra, se tornó Pedro de Estopiñán a dar quenta al Duque su Señor de lo que quedaba hecho... (10).

Tuvo lugar la ocupación de Melilla el 17 de septiembre de 1497 y, como explica el anterior relato, se realizó mediante una expedición naval, trans-

(7) Pedro de Medina, además de historiador fue cosmógrafo y marino. Escribió el «Arte de navegar», publicado en Valladolid en 1545, que alcanzó gran difusión entre los navegantes de la época, siendo traducido inmediatamente a varios idiomas extranjeros.

(8) Algunos historiadores ponen por error la ocupación de Melilla en 1496, siendo así que tuvo lugar en 1497, como afirman Barrantes, Zurita, Galíndez de Carvajal y Andrés Bernáldez, cronistas los dos últimos de los Reyes Católicos, bajo cuyo reinado tuvo lugar la ocupación de Melilla.

(9) Esta clase de fortalezas prefabricadas parece que fueron inventadas por Ramírez de Madrid.

(10) Hemos preferido reproducir, extractado, el relato de los cronistas de la Casa Ducal porque pensamos que ningún otro podría superarlo en espontaneidad, exactitud y frescura.

portándose a bordo de los buques las tropas y cuantos elementos fueron necesarios para la fortificación y defensa de la plaza.

El desembarco se hizo por sorpresa, aprovechando las sombras de la noche. Debió ser una operación cuidadosamente estudiada, que permitió en breve espacio de tiempo poner en tierra la fuerza expedicionaria y el material que permitió la rápida fortificación del terreno ocupado antes que el enemigo pudiera reaccionar.

En la conquista de Melilla encontramos la noticia de que se llevase preparada una fortificación provisional, previsión ésta que poco tiempo después se repite en las expediciones canarias a Santa Cruz de Mar Pequeña y San Miguel de Saca, en la costa del Sahara, donde, en la misma forma que en Melilla, se llevaron prefabricados los castillos que habían de constituir el primer núcleo de resistencia, mientras se terminaban las fortificaciones posteriores.

Ninguno de los historiadores de la época indica el número ni la clase de las embarcaciones utilizadas en la expedición de Estopiñán. Debieron ser carracas, carabelas y fustas, por ser las que con más frecuencia utilizaban los marinos andaluces a finales del siglo xv.

Los reyes, que pasaban en aquellos días por el amargo trance de haber perdido a su hijo y heredero el príncipe don Juan, recibieron con gran satisfacción la noticia de la ocupación de Melilla. Y en carta enviada al duque de Medina Sidonia, con fecha 18 de octubre de 1497, le agradecían el servicio prestado, añadiendo: *Os certificamos, que el servicio que nos hiciste en la toma de Melilla, y el plazer que hobimos con la buena nueva que nos enviaste, nos ha aprovechado para templar en algo el dolor que tenemos, porque esperamos en Dios, que desto, él será mucho servido...* (11).

Pedro de Estopiñán fue recompensado por los reyes con el nombramiento vitalicio de Veinticuatro de Jerez: *acatando los servicios que nos avedes fecho e fazedes cada día e especialmente el servicio que nos feziste en la toma de Melilla...*

Al duque de Medina Sidonia le fue concedida *la tenencia de la dicha Ciudad de Melilla, porque la tenga por Nos, quanto nuestra merced e voluntad fuere...* Pero esta concesión, muy honrosa, desde luego, sólo producía gastos, y éstos se hicieron tan onerosos para la Casa Ducal que ésta solicitó de los reyes que contribuyeran al sostenimiento de Melilla.

Fruto de esta petición fue el asiento firmado en Alcalá de Henares el 13 de abril de 1498 entre los representantes de la Real Hacienda y los de la

(11) El príncipe don Juan falleció en Salamanca el 6 de octubre de 1497, llenando de desolación a sus padres y a España entera. Su muerte, dice Bernáldez, *fue el primer cuchillo de dolor que traspasó el ánima de la reina doña Isabel... e desde estos tiempos bivió sin plazer la dicha Reina Isabel muy nezesaria en Castilla e se acortó su vida e salut...*—Memorias del reinado de los Reyes Católicos.

Casa Ducal, por el que se establecía la participación de ambas Haciendas en los gastos de sostenimiento de la plaza.

En este curioso documento, que se conserva en archivo de los duques de Medina Sidonia, se detallan los gastos de personal y material necesarios para el sostenimiento de la recién conquistada Melilla, por lo que históricamente puede ser considerado como el primer presupuesto de la ciudad.

Entre las obligaciones a cargo del duque figuraba la siguiente:

Otrosí ha de tener el dicho Duque (en Melilla), cuatro fustas de remos bien pertrechadas y aparejadas, y en cada una de ellas un Patrón, un Cómitre, tres Timoneros y cinco Marineros...

A los patrones se les señalaba el sueldo de mil maravedises por mes, seiscientos cincuenta a los cómitres, quinientos a los timoneros y cuatrocientos a cada uno de los marineros.

Estos cuarenta «hombres de la mar», pues así son denominados en el asiento, tenían que encargarse de tripular las fustas, manteniendo las comunicaciones con España y efectuando el transporte del personal, correo y víveres que la ciudad necesitara.

Cuando las circunstancias lo requerían, las fustas de Melilla, reforzadas con soldados de la guarnición, salían a perseguir a los piratas que con harta frecuencia molestaban a la plaza.

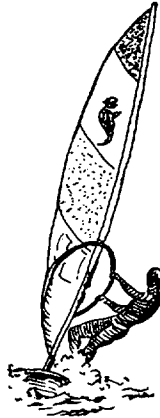
Los «hombres de la mar» de la dotación de Melilla cumplieron abnegadamente su misión hasta el año 1556, en que cansada la Casa Ducal de Medina Sidonia de los gastos que les ocasionaba Melilla renunció a la «tenencia» en favor de la Corona, que desde ese año en adelante tomó a su cargo la «guarda e proveimiento» de la plaza.

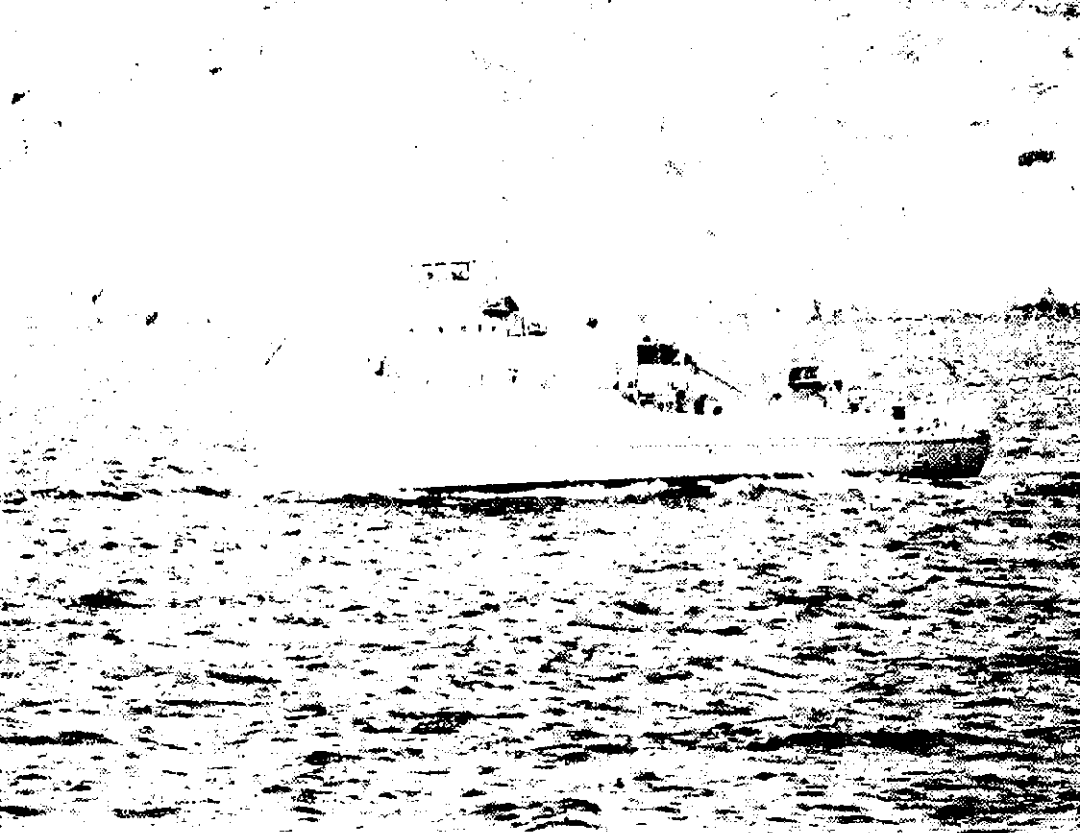
A partir de 1556 sería, pues, la Marina Real la que se encargaría de sostener a Melilla en las múltiples y azarosas vicisitudes de su dilatada historia...

Aislada por tierra por la casi permanente hostilidad de las cábilas fronterizas. Hostigada por el mar por la acción de los corsarios y piratas de la vecina berbería, cuya perniciosa agresividad padecieron también las costas peninsulares. Incomunicada muchas veces por los duros temporales de Levante, que con repetida frecuencia azotan las costas del mar de Alborán, Melilla ha podido mantenerse española, a lo largo de los siglos, gracias a la acción de la Marina, que de forma constante, en paz o en guerra, acudió a sostener la ciudad, manteniendo abiertos los caminos del mar, por donde Melilla se une a la península (12).

(12) Desde 1962 cuenta la ciudad con un pequeño aeropuerto, construido dentro del territorio de soberanía, que permite la comunicación aérea con Málaga y Almería.

Terminaremos este breve trabajo con unas fechas simbólicas. Conquistada Melilla en 1497, esta ciudad se incorporó a la unidad nacional dieciocho años antes de que lo hiciera el Reino de Navarra. Ciento sesenta y dos años antes de que el Rosellón fuera francés. Y doscientos setenta y nueve años antes de que existieran los Estados Unidos de América...





Dragaminas, en vigilancia de costa. Autor: Félix María de la Cuesta Márquez

INTERVENCION ESPAÑOLA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Enrique MANERA REGUEYRA



Antecedentes.



URANTE el reinado del rey Carlos III, en el año 1775, se produjo un acontecimiento histórico que iba a tener enorme trascendencia al convertirse en uno de los factores más importantes en el desarrollo del mundo moderno. Este hecho fue la sublevación de las colonias inglesas del Nordeste de América septentrional contra la metrópoli europea. El acontecimiento se produjo a los trece años de haberse terminado la llamada «Guerra de los Siete Años», en la que Inglaterra había salido victoriosa de las dos grandes naciones coloniales de América de la época, España y Francia. En ella Francia perdió definitivamente el Canadá y la Louisiana, dada a España como compensación a la pérdida de la Florida, ésta dependiente por aquel entonces de la Capitanía General de La Habana. Las pérdidas habían sido muy penosas, tanto para España como para Francia, pero no había mermado la potencialidad de ninguna de las dos, contribuyendo por el contrario a crear en ambas naciones un revanchismo extremado, pues ninguna se daba por vencida por lo ocurrido.

Como consecuencia de esta situación se produjo, bajo el punto de vista político, un afianzamiento de las buenas relaciones hispano-francesas, que se concentraron en el Tercer Pacto de Familia y en el Militar, en un gran esfuerzo de ambas en la construcción naval y perfeccionamiento orgánico con el fin de poner las Fuerzas Armadas a punto, especialmente la Marina de guerra.

Con gran parte de los programas navales de las dos naciones terminados, las trece colonias se sublevaron, atrayendo el esfuerzo militar y naval inglés hacia ellas, produciendo su debilitamiento militar y naval en el continente europeo, creándose una situación favorable en Europa a Francia y España, pensando en los gobiernos de ambas que no debía desaprovecharse la ocasión. Pero la situación colonial en América de Francia y España eran muy

diferentes, la primera apenas si tenía algunas islas de relativa poca importancia en las Antillas, pero España, por el contrario, mantenía allí un imperio colonial que se extendía entre los 60 grados de latitud septentrional hasta los 60 de la meridional, hecho que la convertía en la mayor potencia americana, y de donde la monarquía española obtenía las fuerzas necesarias para convertirla en una de las mayores potencias mundiales. Por esta razón la intervención española en la guerra fue al principio de ella muy cautelosa, pues había en el propio seno del Gobierno español dos opiniones: La de Floridablanca, ministro de Asuntos Exteriores, que opinaba que la libertad de las trece colonias produciría en las nuestras de América del Sur y Central el deseo de imitarlas y buscar también la independencia, opinión que era compartida por gran parte del Gobierno y dirigentes políticos.

Por otra parte, el conde de Aranda, en aquellos momentos embajador español en Francia, sostenía la opinión de que había surgido una oportunidad de vencer a los ingleses, al estar éstos debilitados y distraídos en América del Norte, y con ello poder reconquistar Gibraltar, la isla de Menorca y limpiar de ingleses el golfo de Méjico, que tanto daño hacía a nuestro comercio y a la explotación de las colonias.

Esta opinión, favorable a la ayuda a la insurrección norteamericana, era compartida, aunque no de una manera general, por la Armada y el Ejército, así como gran parte del pueblo español, que miraba a la guerra bajo un punto de vista romántico más que práctico.

En 1778 Francia reconoce a los rebeldes americanos mediante un tratado de comercio y ayuda, lo que obliga a Inglaterra a declararle la guerra. Durante todo este año Carlos III trata de mediar entre los beligerantes sin éxito, pero también comienza a ayudar económicamente a los norteamericanos con aportaciones bastante sustanciosas para la época. Pero durante el año 1779 las relaciones entre España e Inglaterra se agravan de tal forma que, el 22 de junio de este año, España declara la guerra a Gran Bretaña.

La guerra, tal como se presentaba, iba a tener por gran teatro estratégico el canal de la Mancha, el Mediterráneo occidental, el Atlántico septentrional y el golfo de Méjico. El primer objetivo de la misma, al menos teóricamente, sería alcanzar la superioridad naval en la costa oriental de los Estados Unidos, con teatros secundarios en el canal de la Mancha; Gibraltar y golfo de Méjico, que jugarían el papel de atraer fuerzas inglesas y debilitar la concentración de ellas en las costas norteamericanas. Consecuencia de ello, la lucha por las comunicaciones marítimas se presentaría con toda su grandeza y crudeza a lo largo de la guerra.

Pero este primer objetivo que debía presidir la gran maniobra estratégica hispano-francesa fue evolucionando durante la guerra debido a los grandes intereses de Francia y España en Europa, para la primera en el canal de la Mancha, para la segunda en Gibraltar y Menorca, que trajeron como consecuencia concentraciones navales de los aliados sobre ellos en detrimento de

los de la costa oriental de los Estados Unidos. No obstante, estas evoluciones de los primeros objetivos hispano-franceses tuvieron la virtud de debilitar las fuerzas navales inglesas que operaban en Norteamérica, al tener que oponerse en Europa a los franco-españoles, dando lugar a que los convoyes de éstos pudieran llegar a las costas americanas sin grandes tropiezos, facilitando en sumo grado las operaciones terrestres de Washington, que terminaron con su victoria final.

Como teatro de operaciones secundario figuraba también el golfo de Méjico y las islas del Caribe. La Florida, en manos inglesas, amenazaba el flanco derecho del despliegue norteamericano al este de los Apalaches, así como las posiciones de ingleses en la orilla izquierda del Mississippi molestaban esta gran vía fluvial de comunicación. Por ello, este teatro secundario tuvo gran influencia en la marcha de las operaciones militares, ya que los franceses ayudaban a los rebeldes desde la Martinica y los españoles desde La Habana principalmente, a veces de forma decisiva, obligando también a los británicos a mantener en el golfo de Méjico grandes escuadras y al mejor de sus almirantes, a Rodney.

Como podrá observarse, el dominio de las comunicaciones marítimas en el Atlántico jugó un papel predominante en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos.

Inglaterra, en 1775, cuando comenzó la sublevación de las colonias, contaba nada menos que con 120 navíos de línea y unas 100 fragatas. Francia con cerca de 60 navíos de línea y 60 fragatas. España con 60 navíos y 30 fragatas, así como un gran número de embarcaciones menores dedicadas a la persecución del contrabando en las costas americanas, además de muchas embarcaciones ligeras y de transporte.

Al romperse las hostilidades entre Francia e Inglaterra en 1778, la superioridad naval inglesa era total, lo que les permitió comenzar a concentrarse en Norteamérica, llevando refuerzos por vía marítima, transportando fuerzas militares, pero la relatividad del dominio del mar, una cierta lentitud en la movilización inglesa y la dificultad de los movimientos en tiempos de la Marina vélica consintió a los franceses el transporte de un fuerte convoy de tropas y unas escuadras que bajo el mando de los buenos almirantes D'Estaing y De Grass, obtuvieron algunos éxitos locales importantes en el año 1778.

Pero la superioridad naval inglesa era tal que la concentración de sus fuerzas navales en el teatro de operaciones norteamericano debía convertirse en algo inexorable, aunque con la lentitud que la Marina vélica imponía, en cuyo caso, una vez conseguida la superioridad naval de medios, los buenos almirantes franceses no tendrían nada que hacer y el refuerzo militar inglés, formado por sus tropas nacionales y las mercenarias alemanas, podrían transportarse sin ningún entorpecimiento hasta alcanzar la superioridad de medios terrestres en el objetivo principal, los Estados Unidos, en

cuyo caso la independencia de Norteamérica se haría imposible, o al menos se retrasaría considerablemente.

Pero la entrada de los españoles en la guerra, el 22 de junio de 1779, cambió por completo el panorama global estratégico, ya que estos aportaban a la lucha 60 navíos de línea que, junto con los de sus aliados franceses, equilibraban en número a los 120 ingleses. La situación naval, por tanto, cambiaba radicalmente. Además España llevaba al continente americano la formidable ayuda que suponían las fortificaciones, medios navales y el Ejército regular y las milicias, que tenía en todo el Caribe y Seno Mejicano, así como en la propia América del Norte, Méjico y la Louisiana, dominando prácticamente todo el Occidente de la América septentrional.

Pues bien, al estudiar el papel jugado por España en esta guerra y su verdadera y decisiva aportación a la consecución de la independencia de los Estados Unidos, hay que hacer resaltar que fue la de haber conseguido equilibrar, junto con las fuerzas navales francesas, a las formidables fuerzas navales inglesas, ya que gracias a este equilibrio los ingleses no pudieron dominar nunca las comunicaciones marítimas atlánticas, ni lograr una concentración decisiva sobre el objetivo principal de la guerra, situado en el Nordeste de los Estados Unidos. Por ello, a pesar de haber conseguido a lo largo de la campaña algunos éxitos tácticos, los ingleses nunca pudieron dominar las comunicaciones marítimas de una forma completa entre Inglaterra y América, impidiéndole su concentración en las colonias con el fin de conseguir la superioridad de medios.

A esta situación se sumó las servidumbres que les proporcionaron los objetivos secundarios de Europa, situados en el canal de la Mancha, Gibraltar y Menorca, a los que tenía que defender empleando en ellos abundantes medios navales y militares, que trasladados a los Estados Unidos le habrían proporcionado la victoria en su lucha con los entonces colonos rebeldes.

Por todo ello, la ayuda militar española en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América del Norte no hay que valorarla solamente en la conquista de Pensacola y la Florida, pues estos hechos, aunque importantes, no tuvieron consecuencias estratégicas más que de una forma local. La verdadera y decisiva importancia de la entrada en la guerra de los españoles fue, como hemos dicho, el lograr reunidos con los franceses equilibrar a las fuerzas navales inglesas, impidiéndoles el dominio absoluto del mar, indispensable para conseguir su concentración en Norteamérica.

La guerra, pues, hay que estudiarla y considerarla bajo el punto de vista estratégico global, y no solamente por las victorias tácticas conseguidas en el continente americano por las valientes tropas de Washington, Rochambeau y Gálvez, pues todas ellas pudieron alcanzar sus objetivos, gracias al esfuerzo naval hispano-francés. Por todo ello, el auxilio económico, naval y militar prestado a los entonces rebeldes por el Imperio español de la época

fue, aunque menos directo y espectacular que el francés, decisivo en la consecución de la independencia americana.

La Armada española en 1775.

Después de la firma de la paz con Inglaterra, en 1764, la Marina española se había reforzado notablemente, tanto en su aspecto material como en el orgánico, de tal forma que en el año 1775 contaba con los medios navales de combate siguientes:

- 1 navío de 112 cañones.
- 7 navíos de 80 cañones.
- 42 navíos de 74 cañones.
- 11 navíos de 60 cañones.

En total 61 navíos y 30 fragatas. Además de estos buques había que contar con las numerosas embarcaciones que servían de guardacostas en América, que se consideraban como fijos en aquellos parajes. También se precisa contar con los navíos puestos al servicio del comercio de Cádiz, al de la Compañía de Caracas, y a los buques del servicio de correos, todos ellos fácilmente armables en tiempo de guerra, y preparados siempre para hacerse a la mar.

Por otra parte, el despliegue de todas esas fuerzas entre Europa, América y Oceanía era el siguiente:

- Ferrol: 32 navíos, 3 fragatas, 1 bombardera, 1 bergantín, 1 urca y 2 corbetas.
- Cádiz: 6 navíos, 5 fragatas, 1 jabeque, 1 paquebote y 3 urcas.
- Cartagena: 11 navíos, 4 fragatas, 5 jabeques, 1 urca y 1 galeota.
- La Habana: 4 fragatas, 2 jabeques, 4 paquebotes, 1 balandra, 3 urcas, 2 galeotas y 6 bergantines.
- Cartagena de Indias: 2 fragatas y 2 urcas.
- Veracruz: 1 navío y 2 urcas.
- Lima: 2 navíos, 3 fragatas y 1 urca.
- Puerto Rico: 1 paquebote.
- Buenos Aires: 3 fragatas y 2 goletas.
- Cumana: 2 urcas.
- Filipinas: 2 fragatas, 10 bergantines y 5 pancos.
- Navíos en reserva: 4.

Este mundial y grandioso despliegue estaba destinado a prestar cobertura a todas nuestras líneas de comunicaciones marítimas, prácticamente a

escala mundial, pero principalmente a nuestras comunicaciones con América, así como a los accesos del canal de la Mancha y el estrecho de Gibraltar, centros focales del tráfico de la época y en la actualidad.

Con este despliegue entramos en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América del Norte. A continuación realizaremos una síntesis cronológica y por teatros de las diversas operaciones llevadas a cabo por los españoles en aquella guerra.

1779. Teatro de operaciones europeo.

— 21 de junio. Llegada a las islas Sisargas de D'Orvillers con 28 navíos y 2 fragatas.

— 22 de junio. Declaración de guerra a la Gran Bretaña, que comienza en un interés franco-español en dominar el canal de la Mancha y desembarcar en Inglaterra.

— 23 de junio. Salida de Cádiz de la escuadra, compuesta por 30 navíos y 7 fragatas, al mando de don Luis de Córdoba.

— 22 de julio. Llegada de don Luis de Arce con una escuadra de 8 navíos de Ferrol a las Sisargas.

— 23 de julio. Llegada a las Sisargas de la escuadra de don Luis de Córdoba.

— 24 de julio. Después de la concentración de 58 navíos franco-españoles, se destaca a una escuadra de 4 navíos al mando de don Luis Ulloa al centro focal del tráfico de las Azores.

— 28 de julio. Dos navíos de Ferrol y varias fragatas, bajo el mando del almirante Mendizábal, van a cubrir las costas y comunicaciones del Cantábrico.

— 14 de agosto. La gran flota franco-española estaba organizada de la siguiente forma:

- Escuadra ligera: Al mando de La Touche Treville, compuesta por 5 navíos franco-españoles.
- Vanguardia: Al mando de Guichen, franco-española, 15 navíos.
- Centro: Al mando del conjunto estaba D'Orvillers, franco-española, 15 navíos.
- Retaguardia: Al mando de don Miguel Gastón, 16 navíos españoles.
- Escuadra de observación: Al mando de don Luis de Córdoba, 16 navíos españoles.

Esta inmensa flota avistó las costa de Inglaterra el 14 de agosto. El almirante inglés Hardy, al mando de 38 navíos, rehuía los contactos tácticos. Los aliados se aproximan a Plymouth y dan caza a un navío inglés.

Un temporal del Noroeste echa a la escuadra combinada fuera del canal de la Mancha.

En los navíos franceses, que llevaban cincuenta y un día en la mar, se declara una terrible epidemia de escorbuto de la que murieron gran parte de las dotaciones, incluso el hijo de D'Orvillers.

Reciben órdenes de París de dirigirse a Falmouth.

— 25 de agosto. Se reúne el Consejo de Guerra que decide ir a las Sorlingas y si no se consigue contacto con los ingleses entrar en Brest el 8 de septiembre, como consecuencia del mal estado sanitario de los buques franceses.

— 31 de agosto. Contacto táctico con Hardy, que se retira en buen orden con sus 38 navíos. Al perseguirlo aparece en el horizonte un convoy que toman por inglés y se dirigen a él para apresarle, pero resultó holandés, perdiendo la oportunidad de destruir a Hardy.

— 13 de septiembre. Siguiendo las instrucciones recibidas entran en Brest con las dotaciones franceses en muy mal estado de salud.

En este intervalo don Antonio Cordero, con el navío *Dragón* y fuerzas ligeras, mantiene el bloqueo entre Oporto y Lisboa sobre los convoyes ingleses allí refugiados. Los convoyes españoles a América, así como los franceses, llegan todos.

En el Mediterráneo cayó en nuestras manos un convoy inglés de siete buques del porte de fragatas.

— 20 de octubre. Sale de Brest la escuadra española de don Luis de Córdoba rumbo a Cádiz, habiendo dejado en Brest, bajo el mando de don Antonio Gastón, 20 navíos.

— 19 de noviembre. Don Luis de Córdoba entra en Cádiz, después de haber cruzado todo aquel tiempo entre Espartel y San Vicente.

— El 17 de julio había comenzado oficialmente el asedio de Gibraltar de esta forma: En Ceuta se situó 1 navío, 1 fragata y 3 jabeques. En Algeciras, 1 navío, 1 fragata y 3 jabeques. El almirante Barceló cruzaba las aguas del Estrecho al mando de 5 jabeques, 12 galeotas y 20 lanchas cañoneras. Los ingleses tenían en Gibraltar 1 navío, 3 fragatas y 2 bergantines.

La cobertura de estas fuerzas de bloque de Gibraltar, con el fin de impedir fuera atacado por fuerzas navales superiores inglesas, se organizó así: En Brest, 20 navíos españoles de Gastón, más 20 franceses. Sobre el cabo Espartel, don Luis de Córdoba con 16 navíos. En San Vicente, Lángara con 10 navíos.

— 25 de diciembre. Los 20 navíos franceses salen de Brest para América, en consecuencia no se pudo impedir que Rodney fuera interceptado por los franco-españoles en el canal de la Mancha. En vista de ello sale Gastón al mando de 20 navíos españoles y 4 franceses para Cádiz, en donde entró felizmente.

— 27 de diciembre. El almirante Rodney sale a la mar con 26 navíos, de ellos 10 de tres puentes (los españoles y franceses eran en su mayoría de 74 cañones y dos puentes), y un convoy de 200 velas. El 15 de enero dobló San Vicente, rolando el viento al Sudoeste, entrando en popa en el golfo de Cádiz, sorprende a Lángara con sólo 10 navíos en el cabo Santa María, derrotándolo, teniendo Lángara que retirarse a Cádiz.

Año 1780.

— 13 de febrero. Rodney entra en Gibraltar y aprovechando un viento de Levante sale de Gibraltar con rumbo a las Antillas con su convoy.

A pesar de estas desgracias continuó el bloqueo de Gibraltar. El almirante francés D'Estaing, entonces en París, vino a Madrid para que nuestros navíos reanudaran de nuevo su cobertura en el canal de la Mancha, desde Brest, pero el Gobierno español desistió hacerlo, pues los franceses pensaban que lo habían abandonado dejando solo a Gastón. Decidiendo dar la cobertura a las fuerzas del bloqueo de Gibraltar desde Cádiz con 36 navíos, es posible que esta decisión no fuera correcta, pero cada nación pensaba en sus intereses particulares y no en los del conjunto.

— 9 de agosto. Sale a la mar toda la flota de don Luis de Córdoba rumbo a las Azores, apresando íntegro un convoy inglés de cincuenta y una velas que llevada 3.000 hombres y grandes pertrechos a las Antillas, entrando con él en Cádiz. Esta presa tuvo grandes consecuencias en América para los ingleses, pues debilitó su posición en las Antillas.

1779. Teatro de operaciones de América.

— En el mes de junio el comandante general del apostadero de La Habana, don Juan Bautista Bonet, apresó con sus fuerzas navales un convoy inglés de 15 buques procedentes de Jamaica.

— El 26 de agosto el gobernador de la Lousiana, brigadier don Bernardo Gálvez, tomó el fuerte Manchack, y a continuación Baton Rouge y Panmure de Ntaches, quedando el 21 de septiembre por España todo el territorio de los indios chactas.

— El gobernador de Campeche, don Roberto Rivas, destruyó y expulsó a los ingleses de cabo Cocina.

— Don José Urrutia, al mando de dos goletas, destruyó el establecimiento de río Chevan.

Año 1780.

— 16 de enero. Partió Gálvez de Nueva Orleáns con una pequeña columna militar con destino a conquistar Mobile, embarcada en un convoy

compuesto por 1 fragata mercante, 4 saetías, 1 paquebote y 2 bergantines, escoltados por la fragata de guerra *Volante*, la galeota *Valenzuela* y dos bergantines de guerra, el *Gaulicán* y el *Gálvez*.

El día 12 se realizó el desembarco en la playa de Mobile, el 20 se recibió un refuerzo de La Habana compuesto por la fragata *Caimán*, paquebote *San Pío* y bergantines *Santa Teresa* y *Renombrado*, conduciendo al Regimiento de Navarra. El 24 se efectuó un nuevo desembarco, y el 12 de febrero se rindió Mobile.

— El mes de marzo se realizaron encuentros de las escuadras de La Motte Picket con la de Hyde Parquer, y llegó a las Antillas la escuadra de 26 navíos de Guichen.

— Sale este mes, también para las Antillas, desde Gibraltar, el almirante Rodney con 26 navíos.

— Como respuesta a estos movimientos, ante el temor de que los ingleses alcancen la superioridad en las Antillas, el Gobierno español envía a éstas al almirante Solano al mando de una escuadra de 13 navíos y 2 fragatas que escoltaban a un convoy que embarcaba 12.000 hombres de tropas regulares al mando del mariscal de campo D. Victoria de Navia.

— El 8 de julio llega Solano a la Dominica, concentrándose con la escuadra francesa de Guichen, reuniendo entre todos 35 navíos, alcanzando la superioridad de medios sobre los ingleses en ese teatro.

— La presa del convoy inglés en las Azores por parte del almirante Córdoba y la llegada de Solano pone a los ingleses en mala situación en las Antillas.

— El objetivo de los almirantes Guichen y Solano era la conquista de Jamaica, pero una epidemia de vómito negro en las dotaciones y tropa paralizó las operaciones.

— Solano y Guichen se dirigieron a La Habana, pero Guichen, escoltando un importante convoy, se dirigió a Cádiz desde La Habana al recibir órdenes superiores, terminando con ello la superioridad franco-española en las Antillas.

— Entretanto, Rodney, viendo que no podía operar contra los franco-españoles, ataca a las islas holandesas.

— Todos estos acontecimientos hacen que Gálvez vea retrasarse su plan de conquistar Pensacola y toda la Florida, debido al mal estado sanitario de las tropas desembarcadas y a un temporal que cogió a Solano el 18 de octubre, cuando con 7 navíos y un convoy de 3.500 hombres se dirigía a Pensacola, obligándole a regresar a La Habana.

1781.

— El 5 de enero los ingleses trataron de reconquistar Mobile, enviando a dos fragatas y varias balandras con fuerte destacamento, pero el coman-

dante de la plaza, don José Ezpeleta, persona muy enérgica, les rechazó y obligó a reembarcar.

— En el mes de febrero se formó en La Habana una expedición al mando de Gálvez para atacar Pensacola, formada por el navío *San Ramón* (mandado por don José Calvo, jefe de las Fuerzas Navales), las fragatas *Santa Cecilia* y *Santa Elena*, chabernquin *Caimán*, y paquebote *San Pío* y 25 buques de transporte.

La tropa embarcada provenía de los siguientes regimientos: del Rey (granaderos), de Navarra, Príncipe, España (fusileros), de Soria, Guadalupe, Hibernia, Aragón y Flandes. En total 1.315 hombres.

El 4 de marzo la expedición tuvo a la vista diez barcos ingleses de mediano porte, que al ser perseguidos por la escolta se dispersaron. El 9 dio fondo el convoy en la isla Santa Rosa, comenzándose a desembarcar. Se le incorporaron desde Nueva Orleans 16 embarcaciones con refuerzos, y desde Mobile el coronel Ezpeleta con infantería.

— El gobernador inglés de Pensacola, general Cambell, sujeto impetuoso, no era querido por la población. Los ingleses, ayudados por los indios, hicieron valerosas salidas, pero fueron rechazados. El asedio terminó el 8 de mayo en que se rindió la plaza, con condiciones humanitarias, tomándose 143 cañones, 4 morteros, 6 obuses y 40 pedreros. Los ingleses tuvieron 91 muertos y 202 heridos, los españoles 85 muertos y también 202 heridos. Se hicieron 1.900 prisioneros, 300 lograron escapar. Las banderas ganadas al enemigo las depositó Carlos III en la catedral de Santiago, en donde continúan.

— Durante todas estas operaciones el almirante Solano, con once navíos de línea, se situó en posición de cobertura con el fin de evitar que 8 navíos ingleses que se dirigían a socorrer la plaza consiguieran su objetivo, y, en efecto, estos barcos, al tener noticia de la posición de Solano, se retiraron.

— En octubre de 1781 Washington y Rochambeau deciden marchar concentrados a Virginia con el propósito de conquistar Yorktown, defendido por Comallés. Pero Virginia estaba esquilada y las tropas americanas y francesas no tenían medios y, sobre todo, dinero para poder continuar la campaña. Acudió en este trance De Grasse, el cual intentó levantar un empréstito de los colonos franceses de Santo Domingo, pero éstos se negaron.

Enterados del asunto los españoles de La Habana, en casi veinticuatro horas se levantó un empréstito por el comercio de millón y medio de libras tornesas, que puso a disposición del almirante Solano, que las hizo llegar a manos de Rochambeau por conducto de De Grasse. Con este auxilio económico se podrían reanudar las operaciones. El 17 de octubre capitulaba Yorktown y se abría para los americanos la posesión de Carolina y Georgia, constituyendo ello el principio del fin del dominio inglés en Norteamérica.

1782.

— En este mes de marzo don Matías Gálvez, con 3 fragatas y 4 lanchas cañoneras, escoltando a un convoy de 16 buques con tropa, atacó a la isla de Roatan, en manos de los ingleses, ocupándola. Con ello quedaron libres Campeche, Honduras y Florida.

— El 22 de abril el general don Juan Manuel Gajigal, con un convoy compuesto por 1 fragata, 16 bajeles menores y 8 cañoneras, que escoltaban a 48 transportes con tropas, conquistó el grupo de islas Providencia o Nassau.

— En mayo los franco-españoles deciden conquistar Jamaica, encontrándose las escuadras de D'Estaing, De Grasse y Solano, con 40.000 hombres de desembarco mandados por Gálvez. La concentración debía efectuarse en Guarico (Santo Domingo). Solano, con el convoy de tropas y su escuadra de 15 navíos, partiría de La Habana. Allí debía reunírsele De Grasse desde Martinica. Pero Rodney batió a De Grasse antes de la concentración, interrumpiéndose con ello el desembarco en Jamaica.

Teatro de operaciones europeo.

— Al comenzar 1781 continuaba el apretado bloqueo de Gibraltar por los españoles. El despliegue franco-español en este área era el siguiente:

- D'Estaing, con 30 navíos, desde Brest, daba cobertura al canal de la Mancha.
- Don Luis de Córdoba, con 36 navíos, daba cobertura desde Cádiz al acceso occidental del estrecho de Gibraltar.

El objetivo de este despliegue era que los ingleses no llevaran refuerzos al Peñón.

En Inglaterra se preparaba una fuerte escuadra de 26 navíos, 9 de tres puentes, para llevar un convoy al Peñón y otro a las Antillas.

— El 22 de marzo D'Estaing salió para las Antillas, dejando libre el canal de la Mancha a los ingleses.

— El 28 de marzo el almirante Digby, con su escuadra y gran convoy, salió tranquilamente de Inglaterra rumbo al estrecho de Gibraltar, llegando al Peñón el 12 de abril. Córdoba no salió a interceptarlo debido a que había recibido órdenes de no arriesgar la escuadra, pues se estaba preparando una gran operación. De esta forma el Peñón fue socorrido.

El propósito era dar un golpe de mano a Menorca y conquistarla.

— El 23 de julio salió de Cádiz un gran convoy español de 76 transportes con 8.000 hombres, escoltados por 2 navíos, 2 fragatas, 5 bombardas, 6 jabeques, 8 lanchas cañoneras y 4 lanchas de desembarco, bajo el mando del almirante don Buenaventura Moreno.

— Para dar cobertura estratégica a esta expedición se concentró en Cádiz el 5 de julio una escuadra combinada, compuesta por 22 navíos franceses, bajo el mando de Guichen, Lamotte y Picket, y 31 españoles del almirante Córdoba, en total 53 navíos que marcharon al canal de la Mancha con el objeto de que los ingleses no pudieran socorrer Menorca ni América del Norte, como así sucedió. Además apresaron un convoy de 26 velas en las Sorlingas.

— El 19 de agosto se verificó el desembarco en Menorca con éxito. Los ingleses se concentraron en el castillo de San Felipe, en la entrada de Mahón. El 4 de febrero capituló el castillo, recuperándose toda Menorca para España.

1782.

— Continúa el sitio de Gibraltar. Se prepara un asalto con baterías flotantes. Se espera para realizarlo el regreso de la escuadra de Córdoba que operaba en el canal de la Mancha.

— El 12 de septiembre entró en Algeciras y el 13 se dio el asalto, que fracasó al incendiar los ingleses con bala roja las baterías flotantes de madera. El almirante Barceló había presentado un proyecto de lanchas blindadas con planchas de hierro, pero fue desechado.

— Córdoba, sin desanimarse, decidió quedarse en Algeciras continuando el bloqueo por mar y tierra.

— El 1 de octubre sale de Inglaterra un gran convoy de auxilio a Gibraltar, escoltado por una escuadra mandada por el almirante Howe, compuesta por 34 navíos y 6 fragatas.

— El 18 de octubre, al estar los ingleses en San Vicente, salta un temporal del SW, con la suerte para éstos de empujarlos hacia Gibraltar y el Mediterráneo e impidiendo a los españoles salir de Algeciras, dando tiempo a los ingleses de entrar el convoy en Gibraltar.

— El 13 pudo al fin dar la vela Córdoba, Howe se retiraba siguiéndole Córdoba, pudiendo al fin tomar contacto con los ingleses en cabo Espartel, dando lugar al combate de Espartel, en el que los ingleses se retiraron rompiendo el contacto hacia América.

1783.

— Continuaba el apretado bloqueo por mar y tierra de Gibraltar, estando la plaza en situación muy apurada.

— El 20 de enero se firmó la paz, cuando la plaza parecía que ya no podía resistir, pero, con esta paz, los Estados Unidos consiguieron su independencia. Los españoles lograron algunos de sus objetivos pero no todos.

Menorca fue reconquistada, toda la Florida volvió a ser española, ingresando administrativa y militarmente al virreinato de Méjico. Prácticamente todo el golfo de Méjico quedó limpio de establecimientos ingleses. La Louisiana se mantuvo española. Las relaciones comerciales entre La Habana y lo que hoy es el Sur de los Estados Unidos se reforzaron considerablemente. La frontera con ellos se fijó prácticamente en el río Mississippi y su navegación se declaró libre para los dos estados. Pero el empuje colonizador hacia el Pacífico de los norteamericanos se dejaba sentir cada vez con más fuerza, mientras por el contrario, la labor colonizadora española en California, Nuevo Méjico, Arizona y Texas, realizada a finales de este siglo, especialmente por catalanes, se iba debilitando como consecuencia a las inquietudes sembradas en el golfo de León por la revolución francesa.

En resumen, puede afirmarse que los resultados bajo el punto de vista de ganancias territoriales fue positivo, aunque se hubiera fracasado en la devolución de Gibraltar pero, a largo plazo, fue fatal para España, pues las colonias que teníamos en América, en donde hasta entonces había reinado la paz y prosperidad secular se derrumbó con el ejemplo de la independencia y prosperidad posterior de los Estados Unidos y los desastres de las guerras napoleónicas, que sumergieron a la metrópoli en un mar de confusiones, y se difundió en ellas las doctrinas políticas de la revolución francesa. Pero la marcha incontenible de la Historia en la descolonización de América nos arrolló. Después de la segunda guerra mundial, otra corriente descolonizadora arrolló a Francia y a Inglaterra en condiciones similares a las nuestras.

La ayuda económica.

El estudio de este interesante tema varía notablemente según se haya enfocado bajo un punto de vista norteamericano o español. Los primeros afirman que fue muy escasa, los segundos, por el contrario, sostienen que fue muy grande. La verdad es que no fue tan pequeña como afirman los norteamericanos, ni tan grande como afirman los españoles, pero sí importante, y en algunos momentos decisiva, como sucedió cuando la victoria de Yorktown, y en otros momentos de apuros económicos de los rebeldes.

También es de hacer notar el valor de la moneda de entonces, que no es comparable con la de nuestros días, así como que los españoles pagábamos en buenos pesos de oro y plata, siempre con un valor intrínseco muy superior a los créditos, libranzas y letras.

También es de hacer notar los auxilios de quinina, mantas y armas, incluso en vestuarios, como, por ejemplo, el apresado a los ingleses en un gran convoy en las Azores por la escuadra de don Luis de Córdoba, en donde se encontró vestuario para tres mil hombres, que fue remitido íntegro a los rebeldes americanos.

En este pequeño estudio sobre el particular, nos vamos a referir sola-

mente a las partidas que se hicieron a través de nuestro embajador en París, conde de Aranda, pero probablemente hubo más, pero Floridablanca llevaba todo en el más profundo secreto, hasta la declaración de guerra a Inglaterra, pues ya no había necesidad de disimulo. También hay que añadir que los préstamos realizados a lo largo de la contienda fueron con mayor o menor esfuerzo reintegrados por los Gobiernos de los Estados Unidos, que desde el primer momento dieron fe de su gran capacidad económica.

Durante los tres primeros años de la guerra, en los que nosotros permanecimos neutrales, las ayudas económicas siempre fueron realizadas a través de nuestro embajador en París, Aranda, el cual remitía nuestro dinero al Gobierno francés y éstos, a su vez, todavía neutrales, se valían del famoso escritor de *Figaro*, Beaumarchais, para trasladar este dinero en contante o en armas y pertrechos militares a los rebeldes norteamericanos. La conducta de este famoso financiero y escritor no fue por lo visto muy limpia, pues se enriqueció a ojos vista y tuvieron que suprimir su intervención.

La primera remesa de dinero se realizó en el mes de junio de 1776 y fue nada menos que de un millón de libras tornesas, las cuales unidas a otro millón francés alzaron a dos millones esta primera ayuda realizada conjuntamente por Francia y España. Con esta cantidad se costearon 215 cañones de bronce, 209 cureñas, 27 morteros, 12.826 bombas, 51.134 balas, 300 quintales de pólvora, 30.000 fusiles con sus bayonetas, 4.000 tiendas y 30.000 vestuarios completos, así como plomo en bruto para elaborar municiones. El transporte se hizo a cargo de comisarios americanos en unos barcos que fueron por las Bermudas, que entonces estaban libres en manos de aventureros que se unieron a los sublevados. El auxilio llegó a su destino en el mes de septiembre de 1776. Como puede verse, el auxilio fue muy sustancioso y la mitad justa perteneció a España.

La casa de comercio a través de la cual hacíamos las transferencias era la «Rodríguez Hortález y Compañía», la cual dejó de operar en 1776. España continuó reservadamente ayudando económicamente hasta que entramos en la guerra mediante la «casa de comercio Gordoqui e Hijos, de Bilbao», su reintegro dependía del éxito de la guerra, esta ayuda duró hasta 1779 cuando se declaró la guerra a la Gran Bretaña, pues ya no hacía falta ocultar lo que se hacía. El representante del pueblo norteamericano en Madrid, Jay, era el encargado de conseguir préstamos, pero la verdad es que al parecer no se llevaba muy bien con Floridablanca, éste siempre receloso de la conveniencia para España de los préstamos, al fin se permitió a Jay que se entendiera directamente con Gardoqui, dándole instrucciones a éste sobre su comportamiento. Por intermedio de este financiero español se giraron 80.030 pesos. En 1778 se continuó por medio de Gardoqui a girar letras al representante en París, Lee, las siguientes cantidades: En el mes de mayo 50.000 pesos y 22.000 libras tornesas, en junio otros 50.000 pesos, en agosto 50.000, en octubre otros 50.000 y en noviembre 30.000 mantas.

Todas estas remesas de dinero se hicieron desde España más o menos directamente, pero también hay que contar los auxilios que se llevaron a cabo a través y directamente desde Nueva Orleans y La Habana. Estos fueron más pequeños, pero seguramente, dada la proximidad y rapidez, más oportunos.

Desde Nueva Orleans se remitieron a través del agente del Congreso de los Estados Unidos, lo siguiente: En el mes de mayo de 1778 dos remesas, la primera de 6.264 pesos fuertes, la segunda de 17.728; en septiembre, por medio de la fragata *Rebeca*, 15.948. Además, en el mes de mayo consta haber entregado al agente del Congreso, Mr. Pollock, armamentos, vestuario, quinina y otros fármacos por valor de 96.990 pesos fuertes para entregar a los colonos rebeldes.

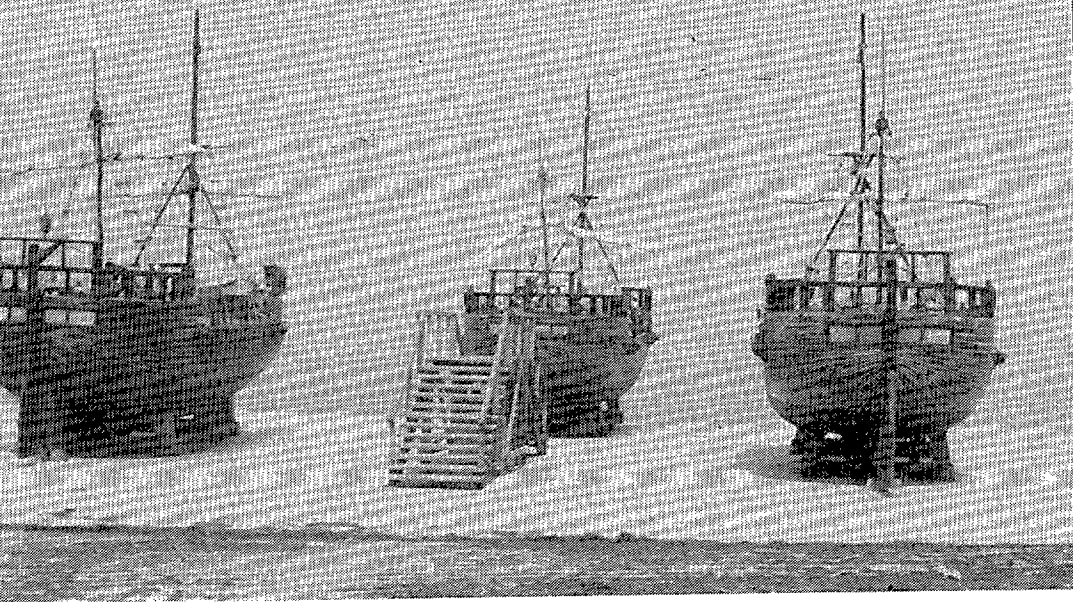
Desde La Habana, ese mismo año, se facilitaron 50.000 pesos, además de otros auxilios que se dieron a los barcos norteamericanos que llegaron de arribada forzosa.

Durante la guerra con Inglaterra se abrieron créditos en La Habana, pero no parece que éstos fueran utilizados, aunque no hay que olvidar el de un millón y medio de libras que facilitó el comercio de La Habana antes del combate definitivo de Yorktown, por el que se pudo realizar el ataque y lograr la rendición del ejército inglés.

Ya en el reinado de Carlos IV, durante la época del gobierno de Godoy, y siendo secretario de Hacienda el mismo Gordoqui, se hizo una liquidación general de los subsidios entregados durante la guerra de Independencia de los Estados Unidos, que montan la cantidad de 7.944.906 reales de vellón, que sumados a los 799.420 pesos fuertes tomados de las cajas de América, sumaron un conjunto de 8.744.326 reales de vellón. Estos auxilios fueron los que se hicieron directamente, pero indirectamente habría que contar los gastos de la guerra con la Gran Bretaña, que fueron cuantiosos.

Pero a estos gastos y esfuerzos habría que añadir los que se produjeron a la larga como consecuencia de la independencia lograda por los Estados Unidos, y su éxito político económico posterior, que al servir de ejemplo a nuestras posesiones de América, fue la causa en gran parte de la pérdida de nuestro imperio colonial, con la consecuencia para nosotros de salir del círculo de las grandes potencias al que hasta entonces pertenecíamos.





Galeones, con velas aferradas. Autor: Ruperto Arrizabalaga Ortiz.

CENTENARIO DE UNA CRISIS

(El último viaje de Cádiz a Manila de la corbeta de guerra *Doña María de Molina*)

A DON INDALECIO NUÑEZ...

José BLANCO NUÑEZ



N el número de agosto-septiembre de 1962 de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, don Juan Llabrés se ocupaba de historiar las vicisitudes y navegaciones de la corbeta *Doña María de Molina*. En el de febrero de 1982, don Rafael González Echegaray, nuestro admirado compañero, maestro y amigo (q. e. p. d.), nos ilustra sobre las Carolinas. En ambos trabajos se menciona el último viaje de la citada corbeta, de Cádiz a Manila, con objeto de que pasase seguidamente a las Carolinas para contribuir a defender nuestra soberanía en el lejano y olvidado archipiélago objeto de la codicia del imperio germánico.

Como quiera que por herencia familiar me encuentro en posesión de una copia de la Instrucción de Operaciones que el ministro de Marina envió al capitán general de Cádiz para ordenar tal viaje y que por amabilidad de la Dirección del Archivo del Viso del Marqués he podido conseguir fotocopia del Parte de Campaña, me he decidido a realizar este modesto trabajo que ilustrará un poco más la crisis de las Carolinas, en su centenario.

A fin de comparar la Instrucción de Operaciones con la que se podría haber dado hoy en día, la he ordenado con el formato de la PNP-1, para lo cual he tenido que «inventar» la situación y la misión, ausentes del texto original, quizás por la debida reserva. Indudablemente, la metodología expuesta en la PNP facilita notablemente la rápida comprensión de los documentos preceptivos de Operaciones, pues, en la época que nos ocupa, órdenes relativas al mismo concepto, por ejemplo, Comunicaciones o Inteligencia, se encontraban diseminadas en distintos puntos de la Instrucción.

Como podrán ver en el Parte de Campaña, es inconcebible justificar el envío de tal buque a destino tan lejano y con misión tan delicada, nada más que la carencia absoluta de «algo mejor» puede explicarlo.

También resaltan en la lectura de dicho parte las trabas impuestas por los ingleses en las obligadas escalas en sus estratégicas colonias.

Los derroteros que he consultado son anteriores a la apertura del canal de Suez y totalmente vélicos, por lo que las derrotas que recomiendan son las más favorables de Cádiz al Cabo y de allí a la Sonda, o al paso Dampierre o al estrecho de Torres, según la monzón fuese contraria o favorable.

Instrucción de viaje de la corbeta *María de-Molina* en su viaje de Cádiz a Manila:

(En realidad, Instrucción de Operaciones de MINISMAR a CAPGEDES.)

INSTRUCCION DE OPERACIONES S/N de 12-9-1885.

1. SITUACION

Situación general.

En el mes de agosto próximo pasado, el Gobierno alemán ha suscitado (1) de nuevo la cuestión de las Carolinas, cuya soberanía nos ha vuelto a ser reconocida internacionalmente el 7 de marzo del año en curso (2). La enfermedad de S. M. el Rey (q. D. g.) agrava la delicada situación. En toda España están desarrollándose grandes manifestaciones de repulsa hacia el imperio germánico.

Su Santidad el Papa está actuando de mediador en el conflicto.

2. MISION

Trasladarse a Manila para reforzar las fuerzas navales de aquel apostadero y contribuir a mantener la soberanía de las Carolinas.

3. EJECUCION

Instrucciones para la navegación.

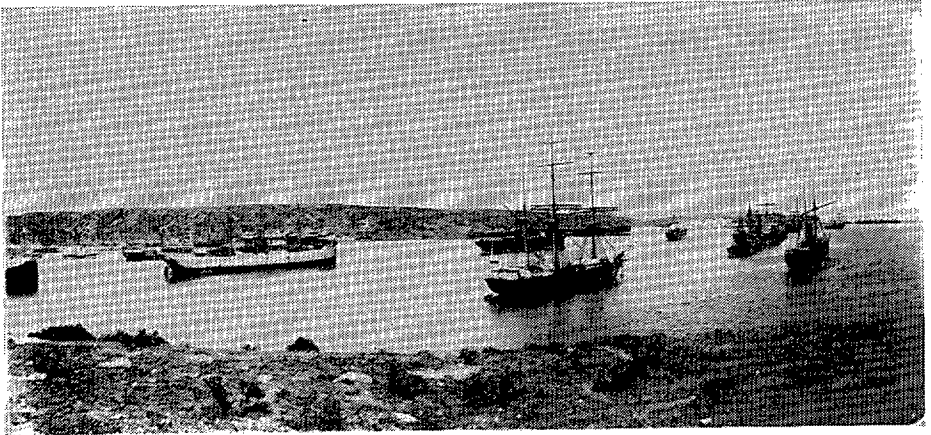
Tan pronto como la corbeta *María de Molina* se halle en disposición de salir a la mar:

a) Saldrá de Cádiz a toda velocidad con orden ostensible de dirigirse a Mahón a incorporarse a la Escuadra, ordenando reservadamente a su comandante que, desde luego, se dirija a Manila por el canal de Suez.

b) Navegará siempre en primera velocidad, utilizando el aparejo y forzando de vela cuando el viento le sea favorable cuanto permita el buque sin riesgo de avería.

(1) Nota del embajador alemán en Madrid, conde de Solms-Sinnewalde, de 12-8-85.

(2) Tratado de Joló.



Lazareto de Mahón: Buques en cuarentena el 12 de julio de 1884. Vista tomada desde el hospital militar.

c) Dirigirá su derrota de modo de evitar la proximidad a las tierras siempre que no sea indispensable o lo requiera el principal propósito de abreviar la derrota.

d) Determinará el comandante el número y puertos de escala atendiendo a que sea el menor posible, breves las estancias y en puertos poco frecuentados, en tanto en cuanto sea compatible con la urgencia de la comisión y las necesidades de su aprovisionamiento.

e) En los encuentros que tuviese en la mar con buques de guerra o mercantes, mientras no tenga noticia de hallarse en guerra con alguna potencia, evitará largar bandera o hacer ostentación de la propia, arbolando, según práctica admitida, una falsa que dé el menor motivo de sospechar la ficción, la cual no debe sostenerse más allá de lo lícito dentro de los preceptos del derecho internacional marítimo universalmente reconocido.

f) Con igual fin de desconcertar, acerca de su verdadera derrota, podrá simular rumbos falsos y comunicar noticias supuestas a los buques que hallase en su tránsito, cuando lo crea conveniente a su objeto.

g) Navegará siempre, aun estando seguro de la paz, con todas aquellas precauciones militares que la prudencia aconseja para no ser sorprendido, y, aunque sin provocar conflictos innecesarios, rechazará con la energía que presta el Derecho, aun sin estar apoyados en la fuerza, cualquier acto que revele tendencia a imposiciones o exigencias que puedan interpretarse en sentido desfavorable al honor de la bandera.

h) Si durante su navegación tuviese noticia de haberse declarado la guerra a alguna potencia, continuará su viaje mientras no haya evidente peligro de un fracaso inútil para la nación; evitará habitualmente los encuentros con fuerzas superiores, de que no puedan resultar sino descalabros o

gloria, de todo punto estériles; apresará y marinará o destruirá, según las circunstancias, todo buque o propiedad enemiga que encuentre a su paso, en cuanto sus fuerzas lo permitan, y si llegase el caso de un encuentro inevitable con otras superiores, combatirá hasta donde quepa en sus fuerzas, cualquiera que sea la superioridad del contrario, de modo que, aun rendido, sea de honor su defensa entre los enemigos, prefiriendo la pérdida del buque propio a su caída en poder del contrario, siempre que no haya riesgo próximo de perecer el equipaje y agregar a la pérdida del buque la de sus tripulantes sin beneficio alguno.

4. ADMINISTRACION Y LOGISTICA:

Antes de la salida de Cádiz, el buque embarcará:

- a) Dotación extraordinaria de municiones.
- b) Víveres para dos meses.
- c) Certificado de arqueo por la fórmula de Constantinopla.
- d) Dos mensualidades adelantadas y un suspenso de treinta mil pesetas.
- e) Todos los pertrechos y personal que hubiese disponible para el apostadero de Filipinas.

Durante la travesía:

f) Se surtirá de carbón de los depósitos o contratistas que la Compañía Trasatlántica tiene establecidos en los puertos ordinarios de escala, a cuyo efecto se han comunicado las órdenes convenientes a sus respectivos representantes, entendiéndose que este precepto no es imperativo, sino indicación de las facilidades que ha de encontrar en ellos si lo necesitase.

Protocolo:

g) En los puertos o fondeaderos no ha de usar otra bandera que la propia, y, tanto con las autoridades locales como con las marinas extranjeras, sin distinción, mientras no tenga noticias de haber cesado la paz con alguna de ellas, observará escrupulosamente los preceptos de la etiqueta naval, con arreglo a las instrucciones vigentes.

5. MANDO Y COMUNICACIONES.

Adjuntos se remiten pliegos de señales. V. E. me dará cuenta por telegrama sin cifrar de haber verificado la salida para Mahón.

Además:

a) Si en algún punto de la travesía tuviese necesidad de comunicar telefómicamente con el gobierno sobre asuntos que exijan extraordinaria reserva a que no satisfaga la clave ordinaria de Pintó, podrá abrir la número 1 de las tres que adjuntas se acompañan para su uso exclusivo y que deberá conservar durante el viaje en la caja de plomo, y una vez utilizada, si fuese necesario, sellarla de nuevo y entregar las tres a su llegada al comandante general del apostadero, dándole cuenta de la que hubiese abierto y con qué objeto.

b) En las escalas se abstendrá, usando hábiles evasivas que no infundan sospecha sobre la exactitud de sus asertos, de comunicar noticia alguna referente a su ulterior destino.

DOTACION	NACIMIENTO	INGRESO	ANTIGÜEDAD EN EL EMPLEO
Comandante:			
Capitán de fragata don Indalecio Núñez y Zu- luaga	29-04-35	01-01-49	28-07-76
Segundo comandante:			
Teniente de navío de 1. ^a clase don Francisco de Paula y Ramírez	22-09-45	01-07-58	09-04-73
Oficial de derrota:			
Teniente de navío don Dimas Regalado y Wossen	25-03-49	01-07-62	22-04-76
Oficiales:			
Teniente de navío don Juan Pablo Riquelme y Lomón	30-07-46	01-07-65	07-09-80
Teniente de navío don Guillermo de Avila y Barrón	24-05-51	01-07-66	01-01-82
Alférez de navío don Antonio Mesquida y Riera	14-03-60	15-01-78	27-07-84
Alférez de navío don Manuel Bustamante y Barrera	08-12-59	10-07-77	27-07-84
Contador de fragata don Alfredo Díaz y Gar- cía	15-04-53		05-04-78
Médico:			
Segundo médico don Alfredo García y Se- gond	20-04-53	13-05-85	
Jefe de Máquinas:			
Maquinista de primera clase don Carlos Ji- ménez y García	06-03-31	01-02-68	28-02-79

DOTACION	NACIMIENTO	INGRESO	ANTIGÜEDAD EN EL EMPLEO
Maquinista de segunda clase don Valentín Piñeiro		21-10-84	
Maquinista de segunda clase don Estanislao Recalde y Doiztua	27-03-42	01-06-67	15-09-80
Contra maestre de cargo de 2. ^a graduado de alférez de fragata, don Eduardo Araújo ..			
Guardiamarinas:			
Ignacio Catoira y Abelenda	28-01-64		28-01-83
Manuel García y Velázquez	27-01-67		25-07-83
Carlos Díaz y Pérez-Muñoz	05-04-66		27-01-84
Luis Ruiz-Berdejo y Vejón	07-12-65		27-01-84
José Vilela y Gárate	28-11-65		27-01-84
Antonio de la Puente y Dubrede	30-05-67		09-07-83
Joaquín Rivero y Gordón	28-04-66		13-01-84

PARTE DE CAMPAÑA

COMANDANCIA GENERAL DE MARINA-FILIPINAS

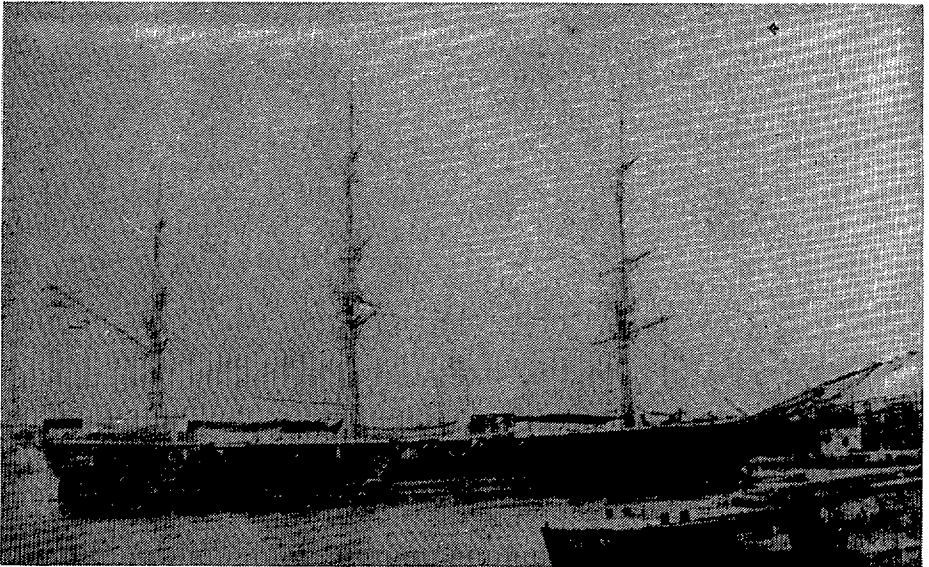
Excelentísimo Sor.:

El señor comandante de la corbeta *Doña María de Molina*, llegado a esta bahía el 24 del actual, me da cuenta de su navegación desde Cádiz en los términos siguientes:

Excmo. Sr.—Al Excmo. Sor. Ministro de Marina (1) tuve el honor de dar conocimiento oficial del viaje efectuado por este buque de mi mando desde el Caño de la Carraca que dejamos en 30 de septiembre último, hasta la boca del Puntal de Mahón donde nos detuvimos breves horas con objeto de embarcar seis Guardias Marinas destinados de Real Orden a la dotación de este buque a las 3,30 de la tarde de aquel día 5 de octubre continué mi viaje a toda fuerza de máquina y ciñéndome en un todo a las instrucciones reservadas que por soberana disposición me fueron entregadas por el Excmo. Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz. Reconocida la costa S. de Cerdeña y abalizado con los islotes que en ella descuellan hice rumbo a Cabo Bon de la Costa N.E. de Túnez. A las 9 de la noche demorándonos al S. la nueva farola construida en la parte N.E. de la Isla Pantelaria (cuya luz no está señalada en los planos) seguí el canal que forma con la Isla de Sicilia en demanda de las de Gozo y Malta. A las 3,30 de la tarde del 7 entré en el puerto de Marsa-Murocil o de la Cuarentena de esta última Isla, por no habernos admitido á libre plática en vista de la procedencia del

(1) Hasta el 25 de noviembre de 1885 lo fue el vicealmirante don Manuel de la Pezuela y Lobo, y desde esa fecha lo era el de su mismo empleo don José María de Beránger.

buque y no obstante tener patente limpia. Saludamos a la plaza con 21 cañonazos, saludo que fue devuelto inmediatamente y recibí las visitas á seguida del Consul de España en las Islas, la del capitán del puerto y de un Oficial de Marina comisionado por el Contralmirante Gobernador que además de manifiestarme su pesar por la rigurosa observación á que según las Leyes del Puerto me sometía me hizo toda clase de ofrecimientos. Al amanecer del día siguiente se recibieron a bordo 160 toneladas de carbón que necesitábamos para rellenar y las materias lubricadoras reemplazo de las consumidas últimamente que me facilitó el Consul antes citado, por no haberme sido posible entenderme con la Casa Consignataria de la Compañía Traslántica debido a la rigurosa observación a que estaba sometido. A las cinco de la tarde del mismo día 8 dejamos el puerto de la Cuarentena y navegando siempre a toda fuerza de máquina con las 4 calderas hice rumbo a recalar sobre las bocas del Nilo, lo que conseguí el 13 al medio día y pasando a la vista de los faros de Brulos y Danirelta fondeé a las 9,30 de la noche en la rada de Port-Said como a unas 6 millas al N.E. de su magnífico faro. Al amanecer del 14 recibimos el práctico y gobernando según sus indicaciones nos amarramos en el Puerto ó séa ante-canal á las 9,30 de la mañana. La sanidad nos impuso una observación mucho más rigurosa y excesiva que la que sufrimos en Malta y habiendo llegado a mi conocimiento que las procedencias de Italia y Francia no se les imponía más 48 horas de observación, solicité para mí igual beneficio pero no me fue posible conseguir otro que el



Marta de Molina.

de poder pasar el Canal en observación y con guardia sanitaria a bordo. Recibimos pues en Cuarentena 118 toneladas de carbón consumidas como también las materias lubricadoras artículos todos con arreglo a mis instrucciones me facilitó la Casa consignataria de la Compañía Trasatlántica, arreglando el Vice-Consul por su parte con los agentes de la Compañía del Canal de Suez nuestro paso para el día 17 que se esperaba habría calmado el fuerte levante que soplabá desde el día de nuestra llegada, que levantaba grandes remolinos de arena que cruzaban el Canal e imposibilitan su tránsito. A las 10,30 de la mañana del citado día 17 embocamos el canal y sin novedad digna de mención llegamos á la puesta del Sol al siguiente día a la rada de Suez donde me ví obligado a pasar la noche fondeado para que la Sanidad del puerto recogiese y aislase al práctico del Canal y al guardia de vigilancia que nos había acompañado. A las 7 de la mañana del día siguiente 18 emprendimos la navegación del golfo de Suez, pasando el 20 por el estrecho de Jubol nos internamos en el mar Rojo donde el excesivo calor que encontramos me obligó a aumentar la dotación de fogoneros que la ley me concede. El 25 al medio día izábamos en el estrecho de Bab-el-Mandel nuestro Pabellón para contestar al Pabellón inglés arbolado en la fortaleza a la Isla de Perin y el 27 al amanecer fondeabamos en Aden. Saludamos a la Plaza con 21 cañonazos, saludo que seguidamente me fue devuelto. Allí se encontraban fondeados la Corbeta de guerra americana «Omaha» el aviso italiano «Barbarigo» y el cañonero francés «Meteor» con quienes cambiamos las visitas oficiales. Recibimos de la Casa Consignataria de la Compañía Trasatlántica 20 toneladas de carbón, las materias lubricadoras consumidas, se rellenó la aguada, se limpiaron y arreglaron las calderas y listos el 29 nos hicimos a la mar continuando nuestro viaje. El 1.º de noviembre estábamos a la vista de la Isla Socotora y con fundadas esperanzas de que los vientos muy flojos y variables del 1.º y 2.º cuadrante serían los que seguirían encontrando en todo el mar de la India; hice rumbo directo a la Isla de Ceilán pasando por el Canal de 9 grados y como efectivamente, solo encontré en el Oceano Indico, calimas y vientos flojos, el 12 de noviembre quedandome aún carbón a bordo, tomé el puerto artificial de Colombo, Capital de la Isla de Ceilán, a cuya Plaza saludé con 21 cañonazos y fuí contestado. Ya en este puerto tuve que detenerme hasta el día 16 para tapar algunos salideros de las calderas y hacer una recorrida general de tubos y hornos que era muy necesario. Recibimos 344 toneladas de carbón, más las materias lubricadoras consumidas y se rellenó la aguada y el 17 a pesar de un temporal reinante del S.O. me hice a la mar y favorecido con él, anoté la mejor singladura de todo el viaje, pues el Buque con las gavias de un rizo y el trinquete navegando en doce cuartas, a vela y máquina alcanzó un andar de once millas. Ya en el Golfo de Bengala el tiempo volvió ha ser hermoso y como las calderas continuaron con repetidos salideros me ví obligado a pasar el estrecho de Malaca con solo tres calderas y un andar máximo de cuatro



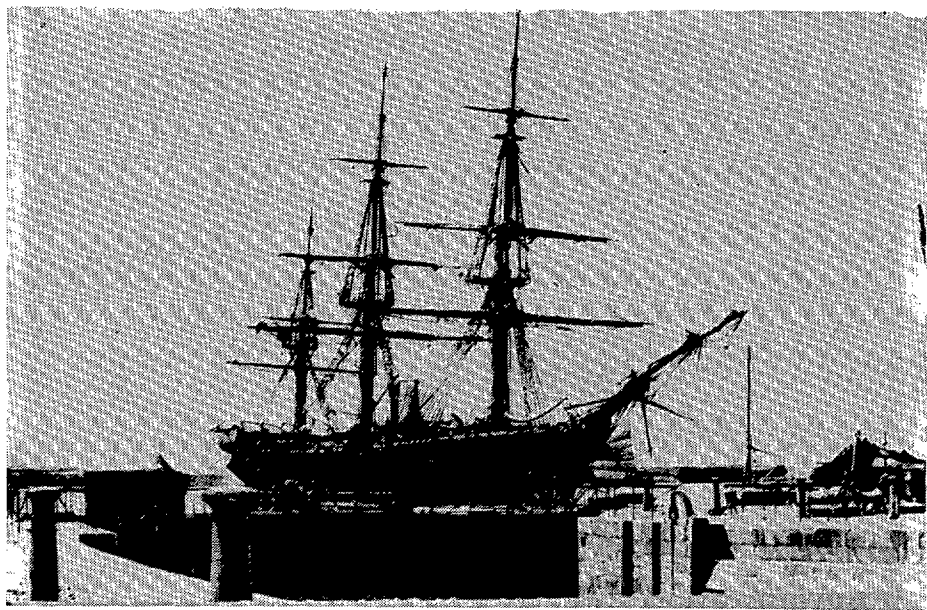
Capitán de fragata don Indalecio Nuñez Zuluaga.

millas. El 26 fondeamos en la rada de Singapore, cuya plaza saludamos y fuimos contestados. Recibimos 157 toneladas de carbón y el cebo y aceite consumido, se rellenó la aguada y quedándome abordo una quincena escasa de víveres dispuse que por la Comisión de compras se adquiriese en la plaza los

artículos necesarios para completar el mes. En la máquina se procedió arreglar del mejor modo posible las calderas, a fin de dejarlas en disposición de ser las 4 utilizadas en el penoso viaje que con monzón contraria nos restaba que hacer hasta esta Capital. Momento después de fondear en Singapore supimos que los periódicos de la localidad traían un telegrama dando cuenta del fallecimiento de Nuestro Augusto Soberano, Don Alfonso XII (q.e.p.d.) ocurrido el día anterior en Madrid y como durante nuestra estancia en Singapore, el Consul no recibió noticia oficial de tan triste acontecimiento ni tampoco el Gobernador General de la Colonia a quien repetidas veces visité, alimenté la esperanza de que el citado telegrama no fuese cierto y no me aventuré a hacer los honores fúnebres que señalan las ordenanzas. Listos hasta donde éra posible de máquinas, víveres y demás efectos necesarios abordo para terminar mi viaje, dejé la Rada de Singapore el 2 de diciembre a las siete de la mañana y abalizados al mediodía con la farola de Piedra Blanca, hicimos rumbo a pasar por entre ambas Islas Natunas, lo que efectuamos en la noche del 3 al 4 con tiempo tan malo y aturbonado que ni nos fué posible ver las islas, ni logramos andar más de tres millas por hora a toda fuerza de máquinas. Y continuando fresca la monzón del NE desconfiando mucho del estado de las calderas y convencido de que navegando a la vela no grangearía nada absolutamente a favor de mi derrota, eché abajo las vergas y masteleros, con lo cual logré sostener un andar de dos y medio a tres millas por hora y decidí hacer rumbo a la Isla de Balabac, donde, por otra parte, tenía deseos de comunicar para manifestar tanto al Gobernador de esta Isla, como al de la Paraguá algunas noticias que a mi paso por Singapore había recogido. El 11 avisté la Isla y el 12 al medio día fondee en el Puerto del Príncipe Alfonso, donde solicité del Gobernador P.M. y Comte. de aquella estación naval los auxilios necesarios de carbón para poder continuar mi viaje hasta esta capital, cuya Autoridad me facilitó enseguida 25 toneladas de las 64 de carbón de Australia con que contaba y asimismo todos los recursos de que le fue posible desprenderse sin desatender la Colonia. En aquel puerto aguardé mientras en la máquina se tapaban los salideros de las calderas, á que calmase un poco la monzón, pero en vista de que los víveres volvían a escasear abordo, el 17 por la mañana dejamos aquel puerto y nos dirigimos al de la Princesa, en la Isla de la Paraguá. Treinta y seis horas empleé en recorrer las ciento cincuenta millas que las separan, fondeándo en el seguro Puerto de la Isla últimamente mencionada el 18 a las 5 de la tarde. Su Gobernador P.M. y Comte. de la División Naval con el celo y autoridad que lo distingue, dispuso enseguida lo conveniente para que el buque atracase a la cabeza del muelle para recibir 50 toneladas de carbón mitad Cardiff y mitad Australia, facilitándome al mismo tiempo cuantos recursos podía desear para que el buque rindiese con completa seguridad su viaje. El 21 al amanecer salimos de aquel hermoso puerto pasando a la vista de la Isla Diamaran y barajando el Archipiélago de las Cuyos atracamos a

la de Mindoro en la mañana del 23 donde tomamos el paso del O. de Apo y abalizados con la Punta de Cavite nos dirigimos a la Bahía de esta Capital donde fondeamos a las 3 de la tarde de hoy, habiéndonos tenido al finalizar el viaje un tiempo tan hermoso como aquel en que le dimos principio.

La travesía por el Mediterráneo la hicimos con tiempo hermoso, vientos flojos y variables del 2.º y 3.º cuadrantes por consiguientes sin poder usar el aparejo, la del Mar Rojo con N. bonacible, la 1.ª parte y el fresco la última hasta el estrecho de Bab-el-Mandel; en el Mar Indico y Golfo de Bengala encontramos también tiempo hermoso, mar llana y calmas o vientos variables y flojos del E. y S.E. y en el Mar de China, monzón fresca del N.E. marejadas de ella y tiempo achubascado; por consiguiente sólo seis días durante todo el viaje hemos podido hacer uso de las velas de cruz, uno con viento frescachón del SE. y los otros 5 con vientos galenos y variables. Sin embargo, el buque ha demostrado sus excelentes condiciones marineras en la precisión de su gobierno, en lo bien que recibe la mar, sean cuales fueren las condiciones en que navegue. La máquina ha funcionado constantemente bien sin ninguna novedad, pero las calderas que se encuentran en el último tercio de vida, funcionaron sin grandes averías hasta la Isla de Ceilán. Desde allí empezaron a tener continuos salideros y a pesar de que incesantemente han venido tapándose la navegación se ha hecho con ellas sumamente penosa y comprometida. La gente hizo los ejercicios militares y marineros que están prevenidos y a pesar de que el Excmo. Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz tuvo la bondad de salvarme parte de la responsabilidad que pudiera caberme, haciendo constar en sus instrucciones que la dotación que por el Arsenal de La Carraca se me había facilitado carecía de instrucción alguna militar ni marinera, y que las Clases de Cabos de Mar de 1.ª y 2.ª era preciso formarlas abordo, puedo dar hoy por terminada la instrucción militar y marinera de la dotación, puesto que solo necesitan practicar lo que durante todo el viaje no han cesado de aprender. Por otra parte, la conducta ejemplar que toda la marinería ha observado durante el viaje y en todos los puertos donde hemos tocado me ha hecho muy grato el cumplimiento de mi deber. Cumpló ahora Excmo. Sr. el más noble y leal de mis deberes dando cuenta a V. E. de la eficaz cooperación que en las maniobras de la derrota del buque como en lo de su régimen y organización interior he encontrado en el Segundo Comandante T. N. de 1.ª clase don Francisco Dueñas y Ramírez. Los consejos de un Jefe cuya práctica de mar están tan acreditada, su constante celo por el Servicio, el conocimiento profundo que tiene del mecanismo interior de los buques, me han sido de suma utilidad durante la larga y penosa navegación que juntos hemos emprendido. El T. N. don Dimas Regalado encargado de la Derrota y de los GG.MM. ha cumplido todos sus deberes con un celo tan digno de encomio que si este Oficial no estuviese ya tan acreditado por sus honrosísimos antecedentes temería que los elogios que yo pueda hacer de su conducta no fuesen atendi-



Doña María de Molina.

dos. Los TT.NN. don Juan P. Riquelme y don Guillermo de Avila han estado constantemente a mi lado en todas las vicisitudes del viaje acreditando una vez más las brillantes condiciones que reúnen y los merecidos conceptos de que disfrutaban. Los AA. NN. don Antonio Mesquida y don Manuel Bustamante han llevado el servicio con un celo y actividad dignas de todo elogio y no dudo asegurar a V. E. que la práctica de mar que han adquirido en este viaje le será muy útil para los adelantos de su carrera. Por último, Excmo. Sr., los GG. MM. han sido objeto de preferente atención para los Jefes y Oficiales del buque, dotados todos como escogidos entre los de la Escuadra de Instrucción de excelente índole y notablemente buena educación, han observado una conducta ejemplar sin que ninguno de sus jefes haya tenido que reprenderlos en este concepto por la más ligera falta; de día y de noche se han dedicado a la resolución de todos los problemas que determinan la situación del buque en la mar, han asistido a todos los ejercicios militares y marineros y dirigidos por el Oficial encargado han mandado todas las maniobras en que pudieran adquirir alguna práctica. Sus diarios han sido llevados exactamente anotando en ellos todos los cálculos que han hecho y las observaciones meteorológicas que han practicado. Tan pronto como el buque comenzó a visitar los puertos de este Archipiélago salieron en distintas expediciones a rectificar los planos, haciendo constar en

sus anotaciones las diferencias encontradas en los del Príncipe Alfonso en Balabac y Puerto Princesa en la Isla de la Paragua, así como todas las que durante el viaje han venido observando en las costas y mares que recorrieron, trabajos todos en los cuales han venido dirigidos por el Segundo Comandante Oficial de Derrota y Oficiales de este buque con el celo y verdadero interés que dejo mencionado.

El Primer Contra maestre de este buque, segundo graduado a Alférez de Fragata don Eduardo Araújo, Excmo. Sr. merece en conciencia la recomendación especial que de él hago. Comprendiendo las dificultades de la navegación que íbamos a emprender y la ninguna instrucción marinera de la gente que se nos había embarcado, ni de día ni de noche le he visto abandonar un momento la cubierta hallándose presente en todas las maniobras, en todos los ejercicios y en todas las limpiezas que se han hecho en el buque de tal modo que públicamente le he hecho saber lo complacido que me hallaba de su conducta, por lo que ciertamente respondía a los honrosos antecedentes de que venía precedido al tomar el cargo de su clase y también de que uno de mis primeros cuidados al dar cuenta a V. E. de nuestro viaje sería recomendarlo eficazmente como en este escrito lo hago para los adelantos de su carrera.

En cuanto a los maquinistas de este buque dignos son todos del mayor elogio, teniendo en cuenta que hemos venido navegando a toda máquina durante 66 días, con unas calderas en el último tercio de vida que les obligaba a ejercer continua vigilancia con ellas a componerlas aún en caliente algunas veces a fin de no privarnos del funcionamiento de todas, careciendo además del descanso natural en los puertos que hemos visitado por tener que emplear el tiempo en el necesario arreglo de las máquinas y calderas. Los recomiendo a V. E. muy eficazmente y con especialidad al 1.^{er} maquinista de 1.^a clase don Carlos Jiménez y al 2.^o don Valentín Piñeiro que no han descansado un momento para lograr no haber tenido una necesidad de parar las máquinas, para remediar averías, y al 1.^o de 2.^a clase don Estanislao Recalde que con larga práctica y muchos conocimientos auxilió al de dotación compartiendo con él el servicio diario.

Todo lo cual tengo el honor de poner en el superior conocimiento de V. E. como es mi deber.

Lo que tengo el honor de elevar al Sor. Cto. de V. E.

Manila, 26-12-1885.

Firmado:

Indalecio NUÑEZ ZULUAGA



A NUESTROS COLABORADORES

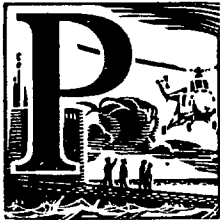
- El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso de publicación. Normalmente, no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia acerca de los mismos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo. En casos muy especiales se devolverán, a petición del interesado, los artículos enviados en cualquier momento.
 - Los originales se mecanografiarán a dos espacios, en papel tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
 - Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.
-

EL MEDITERRANEO, RUTA NECESARIA EN LA EMPRESA DE INGLATERRA

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA



Antecedentes.



ARA 1586, la voluntad de Felipe II se manifiesta en un plan de conquista de la Inglaterra isabelina, que constituye una amalgama de los diversos proyectos que sus asesores, oficiales y officiosos, consultados o no, le han aportado.

Dos fuerzas se aprestan en dos bases diferentes:

Una gran armada, con cuantiosa infantería embarcada en Lisboa, y un ejército expedicionario con una flotilla de desembarco, en Flandes. Ambos cuerpos, tras «darse la mano» en la costa de los Países Bajos, deben cruzar el canal.

El general de la fuerza expedicionaria flamenca, Alejandro Farnesio, precisa para la formación de su ejército, de hombres y dinero. Para la creación y ampliación de los cuerpos de Infantería extranjeros (valones, alemanes, irlandeses, borgoñones) es suficiente con dinero, ya que las zonas de leva se hallan próximas. Pero el «nervio principal» del cuerpo combatiente, el que había de dar sentido y unidad a toda la fuerza tenía que estar formado necesariamente por españoles y, en menor medida e importancia, también por italianos. En ambos casos las levas debían efectuarse en los países respectivos y por las autoridades locales para ser enviados posteriormente los reclutas a Flandes.

El camino español.

La vía más cómoda y natural para el traslado de infantería desde Italia (especialmente desde la Italia septentrional) a los Países Bajos es, obviamente, una vía terrestre.

Por el contrario, para la infantería situada en España, la ruta marítima ofrece mayor rapidez y comodidad.

Condicionantes tácticos obligaron en ambos casos a adoptar la primera de las alternativas.

Ingleses y holandeses poseían el dominio de los mares norteños, y sin el apoyo de una flota, aún no preparada, que en todo caso quebraría el requisito fundamental del secreto, se imponía como inexcusable el itinerario del corredor militar que en esta época cruzaba Europa de Génova a Namur. Conocido como el «Camino Español», fue ideado por el Cardenal Gánvela para asegurar a la persona y séquito del rey en su proyectado viaje de 1563 a los Países Bajos.

La idea de cruzar el continente por territorio propio, o al menos de aliados y protegidos, desplazándose de España a la península italiana por medio de las galeras mediterráneas y siguiendo el itinerario Génova-Milán-Piamonte-Saboya-Franco Condado-Lorena-Luxemburgo-Países Bajos, resultó no sólo eficaz, sino imprescindible.

Con fines exclusivamente militares, fue utilizado por el primer contingente español de 1567, y hasta 1587 diez expediciones habían utilizado esta ruta.

Las levás de España.

Para la formación del componente español, Farnesio había solicitado, y Felipe II aprobado, el envío de seis mil españoles y otros seis mil italianos.

Al objeto de reforzar los tercios italianos, se levantan dos cuerpos: uno en la Italia septentrional y central (Romaña, Urbino, Parma y Ferrara) y la isla de Córcega; el otro en Nápoles. Los primeros, excepción hecha de los corsos, harán todo el camino por tierra; los segundos tendrán que realizar una sofocante travesía desde Nápoles al puerto de Savona, en Génova, en plena canícula de 1587, para seguir el resto de la ruta a pie.

Para la infantería española de nueva recluta, parte del itinerario la constituía necesariamente una sigladura marítima desde la costa española hasta Génova.

Consultado el Consejo de Guerra sobre la manera de hacer leva para el ejército que había de dirigirse a Italia y Flandes, señala este organismo los distintos lugares, por carta fechada en Madrid a 18 de febrero de 1587 y dirigida al rey, en la que argumenta que han de ser 7.000 hombres repartidos en 28 compañías de 250 infantes cada una para que el número de 6.000, cifra solicitada por Farnesio y prometida por el rey, «salga cierto» (1).

Como no resultan suficientes los lugares señalados, se acepta la oferta de un gentilhomme catalán, don Luis de Queralt, de levantar en su tierra, por sí y sus deudos, el resto.

Esta posibilidad ya había sido estudiada por el Consejo de Guerra en el documento arriba descrito.

(1) A. G. S., Guerra Antigua, leg. 222.

En febrero de 1587, y como consecuencia de la leva general que en toda la Península se hacía para la Armada, resultó en extremo difícil la formación de las banderas, y hubo que incluir en ellas gente del vulgo e incluso cierto número de bandidos de las comarcas próximas que habían sido indultados al efecto.

A la vez que se llevan a cabo las levas, se preparan los medios de transporte a Italia.

Por carta de 4 de marzo de 1587 (2) informa el rey al príncipe Juan Andrea Doria, su capitán general del mar, su decisión de hacer pasar más de 6.000 hombres de España a Italia; como quiere que lleguen los 6.000, ha ordenado que se recluten 7.000; para ello le ordena que disponga la escuadra de galeras de Génova y el número de galeras de la de Nápoles que fuere preciso para realizar el transporte, debiendo estar las galeras en la costa catalana, a ser posible, a mediados de abril. Para el caso de que las galeras de Nápoles no pudiesen llegar tan pronto y no perder un día, le ordena que vaya enviando las de Génova.

Con esta misma fecha remite el rey otra carta al virrey de Nápoles, conde de Miranda, en parecidos términos (3).

Por carta de 3 de abril (4), el príncipe Doria informa que para poder cumplir la orden serán necesarias todas las galeras de Génova y Nápoles, ya que en las capitanas podrán embarcar pocos soldados, pues se reservan para gente aventajada y pasajeros. Las galeras de Nápoles se están preparando a toda prisa. Tiene dificultades de dinero y escasez de infantería para guardar las naves.

A finales de mayo no se sabe aún de la llegada de galeras a la costa catalana. El rey vuelve a escribir al capitán general y al virrey de Nápoles (5).

En Cataluña se preparan las vituallas y alimentos para el tránsito.

Para el caso de que aún no hubiesen zarpado las galeras de Génova, el rey manda nueva precaución: que se embarquen cuatro o cinco mil quintales de bizcocho labrado, de respeto «por asegurar que no pueda haber falta» (28 mayo 87) (6).

Pese a la urgencia del rey, las primeras galeras no llegan a Barcelona hasta el 18 de junio; son las 18 de Génova al mando de Agabito Grillo, al que se ordena dirigirse a Cartagena para embarcar allí siete compañías (7).

Como no se tiene noticia de las galeras de Nápoles, don Juan de Idiáquez escribe de parte del rey a Doria que si para cuando llegase al puerto de «Baya de Savona», en Génova, la infantería embarcada no hubiese salido

(2) A. G. S., E-1.419-59.

(3) A. G. S., E-1.089-118.

(4) A. G. S., G. A. 1.419-16.

(5) A. G. S., G. A. 1.419-62 y E-1.089-152.

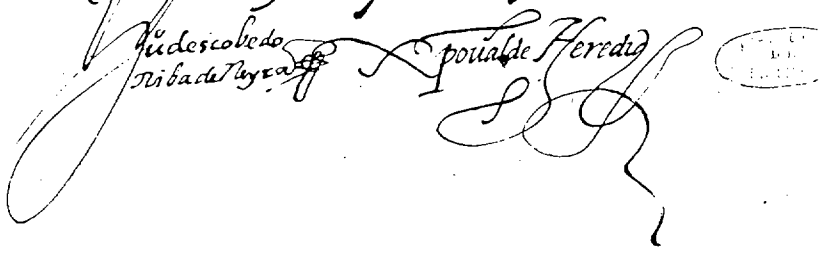
(6) A. G. S., G. A. 1.419-62.

(7) A. G. S., G. A. 1.419-63.

Relación de los soldados, Reyn fantacia, España que se embarcaron por el Puerto de Cartagena de Indias, y se embarcaron de la escuadra de Génova, que trae a su cargo Agabito Grillo (Benetamonia) -

La comp. de Gomez de Perada, de 125 y quatro ^{dos}	125
La del capitán Pedro de Alvarado, de 125 y quatro ^{dos}	125
La del cap. mayor de S. Juan de los Rios ^{dos}	125
La del cap. mayor de S. Juan de los Rios ^{dos}	125
La del cap. mayor de S. Juan de los Rios ^{dos}	125
La del cap. mayor de S. Juan de los Rios ^{dos}	125
La del cap. mayor de S. Juan de los Rios ^{dos}	125
La del cap. mayor de S. Juan de los Rios ^{dos}	125

Son otros ^{dos} trece ^{dos} de los de la escuadra de Génova que se embarcaron por el Puerto de Cartagena de Indias, y se embarcaron de la escuadra de Génova, que trae a su cargo Agabito Grillo (Benetamonia) -



aún la escuadra de Nápoles, que regrese la de Génova a España a recoger el resto de la recluta.

El retraso en el embarque no es únicamente imputable a las galeras; así vemos cómo Agabito Grillo escribe a don Juan de Idiáquez desde Cartagena el 6 de julio (8) que de las siete compañías que habían de embarcar no habían comparecido más de dos: la del capitán Gómez de Peradas, de 125 soldados «razonablemente lucidos» y la de Alvaro de Solís de 90 soldados «buena gente también».

Las 18 galeras de Génova se ven reducidas a 16, ya que el rey ordena que dos de ellas (las de Agustín de Spínola y Bendeli Sauli), reforzadas en arma-

(8) A. G. S., G. A. 1.419-47.

mento y dotación, salgan con dinero para Italia, zarpando el 7 de julio de 1587 (9).

El 20 de julio termina el embarque en Cartagena y se pasa muestra, de la que resultan 813 soldados, sin contar los oficiales de las primeras planas, distribuidos en siete compañías.

Tras el embarque de la Infantería en Cartagena, Agabito Grillo recibe orden de recoger en Denia otras seis compañías, levantadas en el reino de Valencia (que luego resultarían sólo cuatro, reclutadas con el auxilio del conde de Aytona) (10).

De ahí «... iréis sin demora a Barcelona».

Mientras tanto, las banderas reclutadas en Aragón y el Principado de Cataluña se van reuniendo y bajando por el Ebro hasta Tortosa (11).

Con fecha 4 de agosto el rey escribe de nuevo al príncipe Doria en el sentido de que cuando lleguen a Génova las galeras las remita de nuevo, junto a las dos que se enviaron con dinero, ya que aún queda mucha gente por embarcar y no se sabe nada de las de Nápoles (12).

Con fecha 4 de agosto llega aviso de la llegada el 29 de julio a Barcelona de las tan esperadas galeras de Nápoles al mando de don Pedro de Toledo.

Estas galeras nuevas tienen por misión llevar a Italia las levas de Cataluña y a los demás que no cupiesen en las 16 galeras de la «vanda de Génova» (13) que se habían de embarcar en los Alfaques.

Habían zarpado del puerto de Savona el 23 de julio, tardando, por tanto, únicamente seis días en hacer la travesía, gracias al excelente tiempo (14).

Tras recoger la Infantería de Cartagena y Denia (un total de 2.170 hombres) (15), Agabito Grillo llega con las galeras de Génova el 31 de julio a los Alfaques, en el delta del Ebro.

El 1 de agosto le informa el comisario Pedro de Torrellas que las compañías llegarían el 2 por la mañana al punto de embarque. Como serían 1.700 hombres, distribuidos en 12 compañías, resultaba imposible embarcar tanta gente, por lo que, tras el consejo de los capitanes «más viejos y suficientes» de las galeras, se optó por embarcar 1.450 soldados y que a los sobrantes les diese alojamiento Pedro Torrellas, quedando como jefe de ellos don Alonso de la Cárcel «para el campo». La gente que había de quedar se sorteó de entre todas las compañías, ya que «... en tierra devieron de gustar más de çerçenallas todas antes que ningún capitán se quedasse».

El embarque tuvo lugar el día 3 de agosto, y de la muestra que se tomó a las 12 compañías resultaron sólo 1.658 soldados, por lo que únicamente

(9) A. G. S., G. A. 1.419-47.

(10) A. G. S., G. A. 1.419-47.

(11) A. G. S., G. A. 1.419-63.

(12) A. G. S., G. A. 1.419-20.

(13) A. G. S., G. A. 1.419-71 y 81.

(14) A. G. S., G. A. 1.419-27.

(15) A. G. S., G. A. 200-176.

embarcaron 1.525, dejándose en tierra 138, que, a pesar de las prevenciones, no quedaron, de hecho, encomendados a nadie (16).

El día 3, por tanto, las 16 galeras de Génova tenían a bordo 3.695 hombres, es decir, un promedio de 230 hombres por galera, cifra exagerada para una singladura (Barcelona-Savona) que, con buen tiempo, podría durar una semana.

A este respecto debemos señalar la opinión del experto Andrea Doria, que por carta al rey de 26 de octubre de 1587 (17), exponía que embarcar más de 150 hombres en una galera supondría un riesgo y peligro notable para la seguridad del barco; en este caso, además por ser verano, el ir la gente tan apretada traería consigo enfermedades.

Sin embargo, la interpretación literal de la orden del rey de embarcar el mayor número de gente posible, amén del informe del comisario Torrellas sobre la baja moral del personal, consecuencia de los sufrimientos pasados durante la leva y marcha y la mala acogida por parte de los lugareños, hizo prevalecer la opción de un embarque masivo, casi hasta el límite de lo físicamente posible.

Como tiene que esperar la llegada de bastimentos y municiones que se demoran, su retraso permite la llegada el día 7 de 21 galeras de la escuadra de Nápoles que el día anterior había mandado el conde de Valencia al mando de Marcelo Carachiolo, al objeto de descargar y aliviar las de Génova y recoger las compañías catalanas reunidas en Saló, quedando las cuatro galeras restantes con don Pedro de Toledo en Barcelona para embarcar las cuatro compañías que en Palamós esperaban (18).

A pesar de la necesidad de descargarse de gente, Agabito Grillo no accede a entregar ninguna bandera de las embarcadas a la escuadra de Génova sin orden del rey, que espera recibir en Barcelona (19).

El día 9 de agosto llegan, con harto retraso, las armas que trae el capitán Palenzuela, y el 10 llegan las galeras genovesas a Tarragona para embarcar bastimentos permaneciendo en este puerto hasta la tarde del 12. Aquí reciben la autorización real para transbordar a la escuadra de Nápoles seis compañías.

Las compañías transbordadas fueron las de los capitanes:

Don Pedro Pacheco.

Valentín Gurpíte.

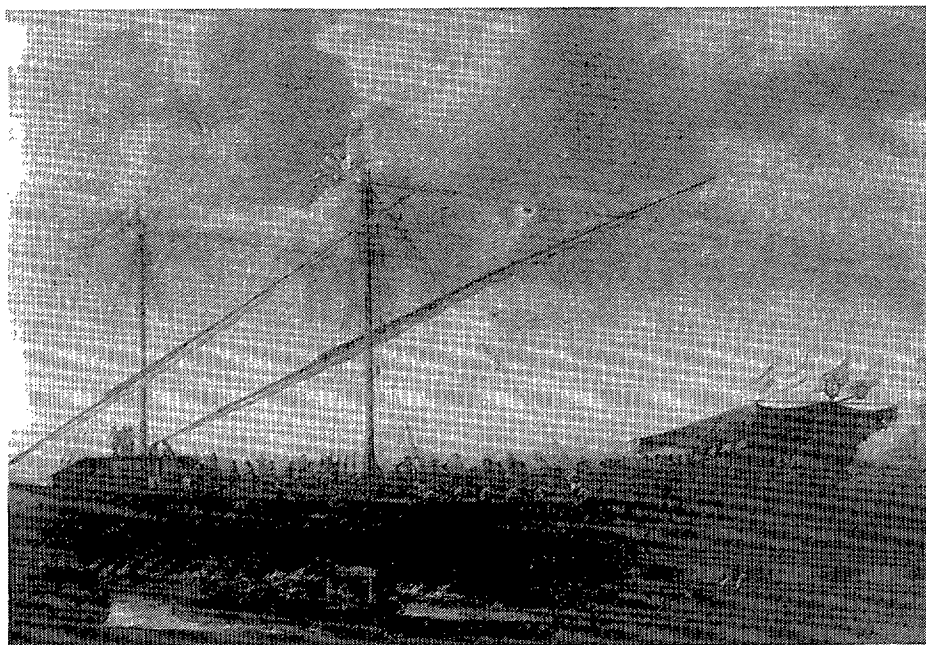
Pedro Pérez Arnaulte.

(16) A. G. S., G. A. 200-176.

(17) A. G. S., G. A. 1.419-34.

(18) A. G. S., G. A. 1.419-34.

(19) A. G. S., G. A. 200-176.



Don Alonso de Miranda.
Ayvar.
Cristóbal Franco.

Con un total de 891 soldados.

La gente que había de recoger la escuadra de Nápoles de la que había dejado en tierra Agabito Grillo no aparece por el litoral. Entre el día 3, en que se efectuó el embarque de la mayoría, y el 7, en que llegaron las galeras de Nápoles, se fueron, yendo tierra adentro, acudiendo algunos a las banderas de guarnición del Principado.

La desilusión de estos hombres al sentirse olvidados, la relata con tonos fuertes el veedor Pedro de Isunza en su carta al rey de 18 de agosto (20): «...se habían ido desesperados viendo que lo dejaban en arenal despoblado a más de dos leguas y media, habiendo ellos venido de buena gana de ciento y de ciento cincuenta leguas» «...esta gente no se hubiese vuelto con sólo que les dieran bizcocho y agua en la Ravida hasta que llegaran las galeras de Nápoles que no tardaron cuarenta horas» «...sintieron tanto el desdén que Agabito les dió, que quedaron... llorando».

Para el veedor parte de la culpa recae en el comisario Torrellas, por ser él quien tenía a cargo las compañías que bajaron por el Ebro a los Alfaques.

(20) A. G. S., G. A. 200-175.

Don Pedro de Toledo opina que la gente no hubiese desertado si se hubiese dejado una unidad completa con sus mandos naturales y no personal sorteado (21). Para recuperar el mayor número posible envía a los oficiales de las seis compañías embarcadas.

A pesar de la cifra de los no embarcados dada por Agabito (138), la opinión de don Pedro de Toledo es que llegaban a 400 los que por una causa u otra no llegaron a embarcar (22) y también la de Pedro de Isunza (23), veedor general.

La opinión de los oficiales de la administración y proveedores sobre Agabito Grillo no puede ser, en otros aspectos también más negativa. El citado Pedro de Isunza, en su carta al rey de 18 de agosto (24), le acusa de negar haber recibido de él treinta quintales de tocino que le adelantó bajo palabra, al querérselos descontar en Barcelona; ante el mayordomo Juan Rimbau, el general de las galeras de Génova alegó no haber recibido nada. A este hecho lo califica don Manrique de Lara como hurto (25) y añade «lo que me pareció más feo» que fue el mandar dar «tratos de cuerda» y condenar a galeras a ciertos soldados españoles «muy bien nacidos», y lo que a él más le dolió temiéndole más como asentista de galeras que como lugarteniente del rey, en cuya jurisdicción se había embarcado la Infantería y por cuya mano se había provisto de bastimentos.

Dejando tras de sí estos malos recuerdos, la escuadra de Génova zarpa de Barcelona, donde habían llegado el 14 de agosto por la mañana, a las diez de la noche de ese mismo día «...con tanta prisa que no dió lugar a muchas cosas como enastar las picas y tomar muestra a los soldados» (26).

Se aprovechó también esta estancia en Barcelona para repartir las armas por las que tanto se había esperado en los Alfaques, quedando las sobrantes depositadas en las atarazanas, en poder del mayordomo, al objeto de armar las compañías embarcadas en la escuadra de Nápoles (27).

El veedor Isunza proporcionó vituallas para un mes. Según la relación de Martín de Guijarro (que tomó muestra como proveedor, por orden de Isunza, ya que no hubo muestra propiamente dicha), partieron en las 16 galeras de la escuadra de Génova con rumbo a Savona 2.694 soldados, distribuidos en 17 compañías.

Mientras el grueso de la escuadra de Nápoles (21 galeras) acudían a los Alfaques en apoyo de las de Génova, las cuatro restantes, con don Pedro de Toledo, quedaban en Barcelona, al objeto de recoger las cuatro compañías

(21) A. G. S., G. A. 200-151.

(22) A. G. S., G. A. 200-151.

(23) A. G. S., G. A. 200-175.

(24) A. G. S., G. A. 200-175.

(25) A. G. S., G. A. 201-69.

(26) Don Manrique de Lara al rey de Barcelona, 15 agosto 87.—A. G. S., G. A. 200-179.

(27) A. G. S., G. A. 201-66.

que habían de embarcarse en Palamós. Posiblemente a causa de que aún no estaban preparados estos últimos, las cuatro galeras se reúnen de nuevo con el grueso en los Alfaques (28).

El 14 de agosto llega la primera compañía de catalanes de las cuatro que habían de embarcar en Salóu, donde los espera la escuadra (29).

Esta primera compañía, que en realidad embarcó en la playa de Cambrils, era del capitán Felipe Sacosta, a la que ese mismo día Pedro de Isunza alistó y pasó muestra, resultando 124 soldados, incluida la primera plana. Estos hombres, bandoleros y ladrones, vinieron exigiendo cada uno diez ducados, amenazando «...que habían de quemar la tierra».

Ante esta actitud, el pagador, para escarmentarlos, decide posponer la entrega del socorro habitual.

El 15 por la mañana embarca la compañía del capitán Mirallos, que tuvo 137 soldados, incluidos los de la primera plana. Son socorridos con doce reales cada uno. Durante la tarde de ese mismo día embarca y es socorrida la compañía de don Luis de Queralt, de 280 hombres y diez oficiales, que forman la primera plana. Aunque la comisión del rey señalaba en las patentes de los capitanes que el número que se reclutase por compañía no excediese de 200 soldados, los que trajo don Luis se admitieron para compensar en parte los que Agabito Grillo dejó en la costa, con intención de equilibrar posteriormente las compañías (30).

El día 16 se recogen en la playa de Tarragona los bástimentos para la singladura, en lo que no se pierden más que doce horas en una operación para la que las galeras de Génova habían necesitado más de tres días.

El lunes 17 de agosto embarca la compañía de Pablo Borda, de 187 hombres, incluía la plana mayor, a los que también se entrega el socorro.

Por la tarde es socorrida la primera compañía de Sacosta «...para que supiesen que siendo buenos, el Rey les haría merced».

Dos compañías que de Aragón se esperan, retrasan notablemente todos los planes. Desde el día 3 de agosto hay un comisario en la frontera catalano-aragonesa para enviar noticias de estas unidades (31). Por fin hay noticias de Lérida por las que no se espera que crucen la raya por Almenar antes del 22.

El 24 de agosto embarca finalmente en Tarragona (32). Don Pedro envía 10 galeras a recoger personal en Barcelona (una compañía), Palamós (cuatro compañías) y Colibre (una compañía) y armas y bastimentos en Cadaqués.

(28) A. G. S., G. A. 200-149.

(29) A. G. S., G. A. 200-151.

(30) Don Pedro de Isunza al Rey, 18 agosto 87.—A. G. S. 200-175.

(31) A. G. S., G. A. 1.419 s/n.

(32) A. G. S., G. A. 200-154.

Las autoridades locales, aunque reconocen que don Pedro de Toledo «...administra la hacienda con toda su limpieza» (don Manrique de Lara al rey (6 septiembre 87) (33), no dejan por ello de señalar los conflictos de competencias que la leva y embarque de la Infantería ha causado. Habiendo ordenado don Manrique que se reuniesen los capitanes para nombrar por orden del rey a don Luis de Queralt, jefe de la expedición, convocó también a los seis capitanes castellanos que no habían cabido en las galeras de Génova y que se hallaban a la sazón ya embarcados en la de Nápoles, sin dar aviso de ello al general de las galeras (D. Pedro). Esto dio origen a un incidente entre los dos personajes que estuvo en puertas de hacer perder a los seis capitanes sus patentes y compañías por alegar que no eran jurisdicción de don Manrique porque «...sabían que era para darles orden y cabeza y que habían de estar poco en mi distrito...» (34).

Los capitanes no comparecieron, amparados por don Pedro, quien en una carta de disculpa al rey alega que «...es justo que de las órdenes que se dan a los que están en galeras tenga noticia el general de ellas» (28 agosto 87) (35).

Por fin cede el virrey «en aras del servicio..., y si no hubiese prisa hubiera hecho con don Pedro la demostración que merecía y a los capitanes les hubiera quitado las compañías y aun procedido más adelante...»

A pesar de los incidentes, la operación sigue adelante, y tras embarcar las armas en Cadaqués (a donde habían sido remitidas desde Barcelona), son armadas las 18 compañías.

Don Pedro está contento con la gente y con los bastimentos (36); para las muestras hay que tomar atención, ya que se toman a bordo y es fácil el fraude, ya que hay en las galeras gente asentada de dotación y pasajeros.

Los castellanos de las seis compañías transbordadas exigen mucha atención, ya que, según Pedro de Isunza, embarcaron «...muertos de hambre y arrehobados...» (37).

A pesar de que se han tomado medidas de higiene y sanitarias, pronto comienzan a aparecer enfermos «...con la gente embarcada se tiene el cuidado posible...», y para «valer a los que comienzan a enfermar» (38).

El 25 de agosto zarpa de Barcelona la escuadra, sin embargo, el tiempo les es adverso y tienen que volverse, tras un par de intentos frustrados «de tomar el golfo».

Por carta de 7 de septiembre, don Manrique de Lara informa al rey desde Barcelona (39) que las galeras se encuentran en Rosas con escasez de

(33) A. G. S., G. A. 201-69.

(34) Don Manrique de Lara al rey, A. G. S., G. A. 201-69.

(35) A. G. S., G. A. 200-155.

(36) A. G. S., G. A. 200-155.

(37) A. G. S., G. A. 200-175.

(38) A. G. S., G. A. 200-158.

(39) A. G. S., G. A. 201-70.

vituallas. A fin de que no tenga que volver a Barcelona les son enviados comisarios que van recogiendo de los lugares donde lo hay: vino, tocino, carne salada, queso y otros bastimentos que son remitidos a la escuadra. De Barcelona se envía también bizcocho.

El día 11 mejora el tiempo y las galeras continúan su viaje. Por carta al rey, don Manrique expresa su alivio de verse libre de la chusma reclutada, ya que temía que don Pedro «...le echara en tierra 2.000 ladrones y faltasen al servicio del rey 3.000 soldados» (40).

El 20 de agosto desembarca en Savona, ciudad de Génova, don Antonio de Zúñiga; sus hombres han llegado en mal estado y «muy desnudos» (41).

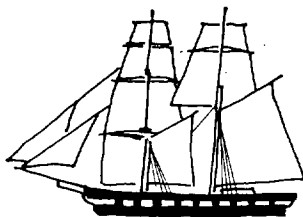
A finales de septiembre llegan los catalanes.

Ambos contingentes habían efectuado la primera etapa de un itinerario en el que una quinta parte perecería o desertaría.

Conclusión.

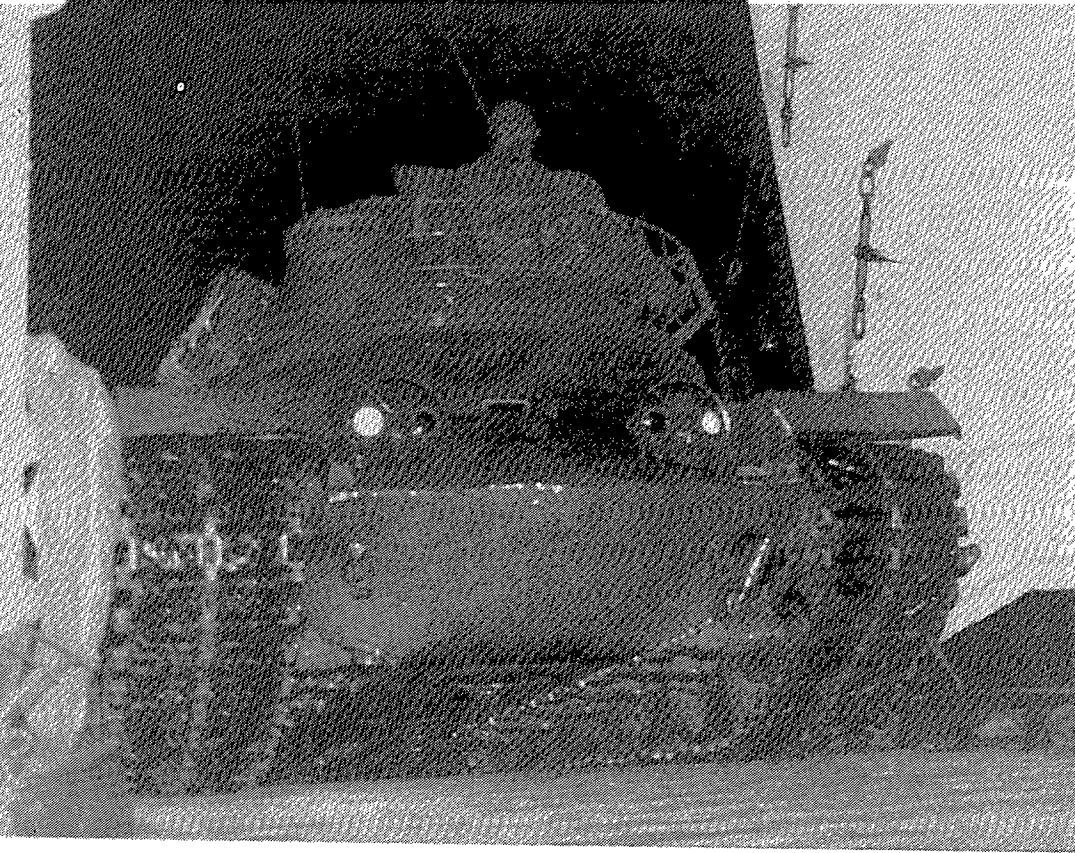
Muchas veces la grandiosidad de las empresas, y más en un siglo en el que tanto abundan, nos hace olvidar las vicisitudes y los datos menores de etapas y requisitos. Sin embargo, un análisis más pormenorizado nos puede enriquecer sobre los aspectos generales.

El objetivo de este trabajo no ha sido otro que el de poner en contacto al lector, a través de los datos cotidianos, con el aparato logístico y reclutador, con los conflictos de competencias y con toda la gama de obstáculos que tuvieron que ser superados en la primera fase de una misión de mayor envergadura. Su conocimiento puede ayudar a una mejor evaluación de una empresa que a pesar de un fracaso final puede ser justamente denominada epopeya.



(40) A. G. S., G. A. 201-72.

(41) A. G. S., G. A. 1.262-59.



Carga nocturna. Autor: Jorge Flethes Serrano.

CAPELLANES Y TESTAMENTOS EN LA ARMADA DEL SIGLO XVIII

Juan ALVAREZ CUBOS
Capellán mayor de la Armada



E conservan tres libros de testamentos, abintestatos e inventarios en el Archivo Central Eclesiástico de Marina, y voy a hacer un recorrido por ellos para que, trasladándonos a más de dos siglos de distancia, vivamos las vicisitudes y acompañemos en sus expediciones a América a esta gente de mar.

Estos testamentos son copias, la mayoría de las veces, de los que obran en las contadurías para facilitar los recursos que la Vicaría Castrense tenga que hacer a las Mayorías, Contadurías o Intendencias de Marina, que las principales están en el Departamento de Cádiz, porque a éstos se llevan de primera instancia todos los documentos y avisos, y de ellos pasan a los demás departamentos, en que, respectivamente, tienen sus asientos.

Se hace inventario y almoneda de sus bienes, según Reales Ordenanzas, dándose parte por sus respectivos conductos al teniente vicario de la Escuadra y al mayor general, que deberá verificar a su tiempo el correspondiente destino.

Estos libros pertenecían a la Subdelegación Eclesiástica de la Escuadra española, siendo subdelegado apostólico y teniente vicario general don Antonio Ladero, canónigo de la Santa Iglesia Catedral de Buenos Aires. Era la Vicaría General de los ejércitos de Mar y de Tierra.

Cada folio lleva una rúbrica de dicho señor teniente de vicario y otra del notario de la Subdelegación.

Los capellanes, en último recurso, se hallaban autorizados para formalizar las últimas disposiciones de los enfermos, haciendo de escribanos y contadores, guardando sigilo de confesión si, sirviendo con nombre supuesto, declaran el suyo propio, que comunicaría al contador obligado al propio sigilo, para certificarlo después de la muerte del testador y asegurar el derecho de los legítimos herederos (tomo I, tratado 3.º, título IV, artículo 25 de las Ordenanzas Generales de la Armada).

En las notas previas de estos libros se dice que han hecho tanto los capellanes, en lo que les ha sido posible, que si se cotejan estos libros con los de las Mayorías y Contadurías quizá se encuentren en ellos más noticias.

En los libros está lo que se ha recogido en la Subdelegación, testamentos

originales, testimonios de otros, algunos inventarios y otras noticias de esta razón.

Se dice textualmente que estos libros «no sólo son útiles para saber lo que se haya hecho o dejado de hacer o lo que se deba hacer, en orden de sufragios, funerales, entierros y demás cosas espirituales de los difuntos, sino también porque habiendo los capellanes por sí solos algunos testamentos y recibido varias declaraciones de los moribundos y noticias en la sola Subdelegación, y, asimismo, porque habiendo buscado algunas veces los testamentos hechos ante los seculares, y no encontrándose, ha sido preciso servirse de las noticias que los capellanes han sabido y traído a la expresada Subdelegación, con lo que los albaceas o herederos han podido hacer sus recursos, y por último servirán de alguna luz en la oscuridad de este asunto, que no ha sido poca».

Existe una Real Cédula de 18 de octubre de 1776 en que se prescribe el modo de proceder en el conocimiento de las testamentarías y abintestatos de cualquiera individuo del fuero de la guerra que fallezca en España e Indias.

Que conste en él lo suficiente para dar noticia a los sucesores y descendientes de los militares, haciendo este documento referencia también al Decreto de 25 de marzo de 1752 y de la Real Cédula de 18 de octubre de 1765.

Otra Real Orden de 20 de julio de 1779 aparece insinuada la voluntad del rey para que se arreglen estos asuntos, sobre los bienes que dejan los difuntos.

Y hechos estos preámbulos, empezamos con el primer libro, el número 131, que nos embarcará en la Escuadra y convoy del mando del marqués de Casa Tilly, destinado a operaciones del Real Servicio en la expedición de la mar del Sur, correspondiente a los años 1776, 1777 y 1778.

Consta el libro de setenta y ocho folios, registrándose trescientos noventa asientos, y se hace constar que solamente tres no van puestos según el orden y lugar que les pertenecen, por haberse tenido tarde sus noticias.

Están por orden alfabético de las iniciales de los nombres y no de los apellidos, dentro de los años respectivos.

En resumen, podemos decir que es también un libro de defunciones, en que aparecen trescientos noventa muertos durante estos tres años.

Esta Escuadra se moverá por la zona de Buenos Aires, Montevideo y la isla de Santa Catalina, y consta, por lo menos, de sesenta unidades; digo esto porque en cada asiento, con el nombre, oficio, etc., aparece el nombre del barco a cuya tripulación pertenecía, y salen los nombres de sesenta unidades; solamente si en alguno no hubo defunciones quedaría sin contabilizar, aunque creo que están todos, porque aparecen defunciones hasta en los más pequeños.

Así, pues, esta Escuadra consta de nueve navíos de guerra: *Poderoso*,

Monarca o Monarcha, Septentrión, San Agustín, San Dámaso, Santo Domingo, Serio, San Josef y América.

Trece fragatas de guerra, nombradas: *Liebre, Santa Clara, Santa Rosa, Santa Gertrudis, Santa Margarita, Santa María Magdalena, Intrépido, Santa Perpetua, Santa Teresa, Venus, Asunción, Júpiter y Santa Rosalía.*

Tres hospitales de mar de la Escuadra: fragata del comercio, nombrada *Limena, Infanta Carlota y Vaca del Rey*, nombrada *Santa Florentina*.

Para el transporte llevaba quince fragatas del comercio, nombradas: *Hércules n.º 27, Divina Pastora, San Miguel el Rayo n.º 60, Nuestra Señora del Camino, Nuestra Señora de las Angustias, Fasón, Toscano; Tigre n.º 82, Astuto n.º 72, Nuestra Señora de la Barca, Nuestra Señora de Orduña n.º 28, Nuestra Señora de Begoña, Mariana n.º 44, San Pedro y San Miguel.*

Además, una polacra del comercio, nombrada *Concepción n.º 29*; cuatro paquebotes de guerra, nombrados: *Marte, Guarnizo, la María y San Nicolás*, alias la amable *Josefa n.º 87*.

Dos bergantines: *Los Tres Hermanos y Nuestra Señora de la Misericordia*.

Dos bombardas: *Santa Eulalia y Santa Casilda*.

Un chambeguín de guerra, nombrado *Andaluz*, y diez saetías: *Sagrado Nacimiento, Misericordia n.º 54, Sacra Familia, Santa Julia n.º 30, Nuestra Señora de la Concepción, Santa Julita n.º 38, Santo Cristo del Calvario n.º 13, San Narciso n.º 75, Divina Pastora n.º 11 y Ecce Homo n.º 10.*

Aparece también una fragata portuguesa, *Lucía Fortunata*, presa de dicha Escuadra.

Por la misma razón de pertenencia a unidades van de transporte, por lo menos, ocho regimientos de Infantería: Córdoba, Zamora, Ibernia o Hibernia, Toledo, Sevilla, Saboya, Guadalajara y Almansa; seis batallones de Marina.

La nacionalidad de los difuntos es española, en la mayoría, pero consta que uno es de Colonia (en Alemania), de Génova, de Dalmacia (dominio de Venecia), de Francia, algún portugués prisionero, Irlanda, Nueva España y dos mexicanos.

El día 27 de julio de 1777 naufragó la fragata de guerra *Santa Clara* en el río de la Plata, con pérdida de dicho buque, en cuyo naufragio murieron noventa y dos tripulantes, abintestatos. Hay una relación de prendas y dineros que se encontraron en la playa del río de la Plata, en donde llegaron muertos los individuos de la fragata *Santa Clara*, de resultas del naufragio. Se encontraron cincuenta pesos en plata redonda, treinta en oro contado como en América y seis en menudo, total ochenta y seis pesos fuertes, trece reales y veinticuatro maravedís de vellón. Además un reloj de plata sin vidrio con cadena de acero, dos hebillas grandes y cuatro chicas de plata.

A propósito de las monedas, en el transcurso de los inventarios aparecen

doblonos de oro, pesos fuertes en oro y plata, pesos corrientes de América y reales de plata corriente de América.

El comandante de la fragata *Santa Clara* era don Pedro de Cárdenas y el capellán don Nicolás Alfeyrán.

Del total de trescientos noventa muertos, ciento seis otorgan testamento, ciento noventa y dos mueren abintestato y noventa y dos en el naufragio de la *Santa Clara*.

De todos éstos, algunos mueren ahogados en fondeaderos, como el de la Colonia y ensenada de Maldonado, en el río de la Plata, y en el de la isla de Santa Catalina. Los que mueren navegando son sepultados en el mar. Los que mueren en los hospitales son enterrados en Buenos Aires, Montevideo y la isla de Santa Catalina.

Está el hospital provisional de Marina, intramuros de la ciudad de Montevideo. Hospital provisional de Marina, extramuros de la ciudad de Montevideo, llamado de los Galpones, y hospital provisional del Ejército de Tierra, extramuros de Montevideo.

Los que mueren en estos hospitales, algunos son enterrados en la iglesia del convento de los religiosos de San Francisco, en la iglesia parroquial (que habría solamente una) y la mayoría en el camposanto.

Existe también el hospital provisional de Marina del lugar de San Antonio, en la isla de Santa Catalina, y son enterrados en la iglesia parroquial de San Antonio o en el camposanto de su castillo o en la capilla del castillo, llamado de Santa Cruz.

En Buenos Aires son sepultados con entierro de españoles en la parroquia de la Purísima Concepción, del Alto de San Pedro de dicha ciudad.

Antes de hacer la relación simplificada de algunos asientos testamentarios voy a poner algunos datos de interés y curiosidad:

Jefe de Escuadra don Adrián Cantein, comandante de la división del navío nombrado *Monarca* y almirante de la Escuadra del mando del marqués de Casa Tilly.

Don Pedro Landa, oficial de órdenes de los bajeles del destacamento del río de la Plata.

Un artillero, los había de mar y de tierra, deja la herencia para su mujer e hijo o hija que ésta hubiera parido en su ausencia. En la declaración de un sangrador desaparecido: «se le había oído decir que cuando se embarcó vivía en la casa de un barbero, que está situada en la plaza de San Antonio de la ciudad de Cádiz». Fallece también un despensero ordenado de epístola (subdiácono). En uno que muere ahogado: «no encontrándose en su «petate» disposición alguna sobre su última voluntad». De muchos fue quemada toda su ropa por disposición de los cirujanos, por enfermedad contagiosa.

Se hacía pública almoneda de los bienes de los difuntos sobre el alcázar del buque, en presencia del oficial de guardia, del padre capellán y del con-

Libro de Testamentos
 y Abintestatos
 de la Vicaria de la Escuadra y Comboy del
 mando del Ex.^{mo} S.^o Marquis de Casa Filby
 destinada a operaciones del R.^o Servicio
 en la Expedicion de la Mar del Sur
 Hecho por D. Antonio Ladero
 Teniente de Vicario y Subdelegado Apost.^o en ella
 Correspondiente a los Años de 1776, 1777
 y 1778
 L a o o o
 o o o o
 o o o o

tador, y se vendía a los individuos, dándoseles fiado hasta que hubiese pago, quedando apuntado por sus nombres y apellidos el comprador, la alhaja comprada y el precio en que se vendió.

Consta en cada asiento si otorgó testamento o murió abintestato, no se sabe que haya hecho testamento, no pudo hacer disposición alguna de su última voluntad, no hizo testamento porque dijo no tener de qué. Muchos declaran de palabra a presencia del capellán en el último momento, y aparece que otorgó testamento bajo el nombre de José Antonio y no de Antonio José, y que era natural de Puerto Real, según su filiación, y de Puerto de Santa María, según avisa el capellán del hospital.

Otros declaran tener hecho ya su testamento y no tener por entonces que añadir ni quitar al testamento hecho en el referido navío, ya que cuando estaban enfermos los trasladaban a los hospitales de mar o de tierra.

Existe en todos la preocupación religiosa por su alma, mandando los solteros que el producto que resultase de su ropa y los haberes que tienen vencidos se empleen en misas por su alma, y que se digan misas en sus pueblos.

Hay quien nombra heredera única su alma o las almas del purgatorio. Lo normal en los casados es disponer que su mujer perciba los sueldos que tenga vencidos en el servicio de su plaza y los bienes, y que el producto de su ropa se invierta en beneficio de su alma.

Se distingue entre la ropa propia y la del rey, y muchas veces era arrojada al mar por encontrarse inservible o por haber muerto de enfermedad contagiosa.

Hay casos en que por enfermedad del contador se hace declaración de última voluntad ante el capellán, un oficial y testigos señalados por el comandante.

Los bienes quedan en poder de don Luis Muñoz de Guzmán, mayor general de dicha Escuadra, para entregarlos en la Mayoría General de la Armada.

Veamos algunos casos concretos de últimas voluntades: Antonio Victoria, patrón de lancha del navío *Septentrión*, dispone en su testamento que le digan en su pueblo doscientas misas, a dos reales de vellón cada una.

Un artillero de mar, de Ibiza, deja heredera a su mujer e hijos; de su testamento habrá razón puntual en el Departamento de Marina de Cartagena, de Levante.

Antonio Manuel del Nacimiento, alias de los Santos, grumete del navío *Septentrión*, negro libre, vecino y matriculado en Sevilla, muerto en Montevideo en noviembre de 1777, declara de palabra, a presencia del capellán de dicho buque don Juan Pablo Chico, era su voluntad fuese su albacea el negro Antonio José, cocinero del mismo navío, también libre y vecino de Cádiz, de quien darán razón en la casa de su apellido.

Antonio Begines, armero de la fragata *Magdalena*, entregó al contador del hospital, intramuros, de Montevideo una declaración por escrito en

forma de testamento, en presencia de los testigos que en ella firman, explicando su última voluntad, relacionada con su ropa, alhajas, instrumentos de su oficio, dinero efectivo, deudas en favor y en contra, y dispone que se separen veinticinco pesos corrientes de América de sus haberes para su entierro, y de los mismos que se digan cincuenta misas en la villa de Las Cabezas, donde estuvo casado, por su alma y la de su difunta mujer. Era natural de Villamartín (Cádiz) y murió en abril de 1778.

Francisco Javier Carmona, cirujano de la clase de los segundos de la Armada, de la dotación del paquebote *Marte*, sepultado en la iglesia parroquial de Montevideo, vecino de Montilla, nombra albacea a don José San Payo, capellán que fue de dicho buque y al presente lo es del navío de guerra llamado *América*, dispone se le digan diez misas de cuerpo presente; muere en el hospital provincial de Marina, intramuros, de la ciudad de Montevideo.

José Miranda, soldado del 2.º Batallón de Marina, del navío de guerra *Serio*, natural de Nueva España, muerto en dicho buque y sepultado en el mar, declaró de palabra, a presencia de don Felipe Caizedo, capellán del navío, que por estar tan distante de su patria y no poderse saber de sus padres, vecinos de ella, es su voluntad que todos los haberes que tuviese vencidos se inviertan en misas por su alma.

José del Río, de la feligresía de Santa Eulalia de Budian, Reino de Galicia, marinero del navío *Santo Domingo*, muerto y sepultado en el mar, en su testamento dispone que se diga una misa cantada a Nuestra Señora de Pastoriza, cuatro rezadas a las ánimas, una a la Virgen del Carmen y otra a la Virgen de los Remedios. Muere en julio de 1777.

En febrero de 1777 muere un armero del Regimiento de Infantería de Toledo, en la fragata del comercio nombrada *Mariana n.º 44*, donde venía de transporte con su mujer.

Nicolás Rodríguez, siryiente de don Francisco Cabrera, contador mayor del Tribunal de Cuentas de Buenos Aires, que venía de transporte en la fragata *Hércules n.º 27*, muere abintestato en el hospital de mar de la Escudra, fragata *Limena*, y sepultado en el mar en abril de 1777.

Pedro Arrieta, cirujano de la fragata del comercio nombrada *San Miguel el Rayo n.º 60*, vecino y casado en Pasajes, provincia de Guipúzcoa, muerto abintestato, sepultado en la isla de Santa Catalina, de sus bienes y haberes vencidos tendrá a su tiempo razón y deberá verificar el correspondiente destino la Real Casa de Contratación a Indias de la ciudad de Cádiz; murió en marzo de 1777.

Don Pedro Puntali, capitán del Regimiento de Infantería de Zamora, natural de Zaragoza, sepultado en el río de la Plata, otorgó testamento ante el contador de la fragata *Limena*, hospital de mar, don Juan Basadre. El capellán entregó al mayor de su regimiento una arquita pequeña perteneciente al difunto, cuyo contenido se ignora.

Pedro Llorca, artillero de mar del navío de guerra *Septentrión*, vecino y casado en «Venidorme», Reino de Valencia, muerto abintestado en el hospital provisional de Marina, intramuros, de la ciudad de Montevideo, en noviembre de 1777.

Hízose inventario y almoneda de sus bienes, y con lo que se le encontró en efectivo compone la cantidad de setenta y un pesos fuertes, quince reales y diecisiete maravedís de vellón, con una cruz de plata y cadenita de lo mismo. De dicha almoneda aún quedan por cobrar cincuenta y ocho reales de plata y diecisiete maravedís de vellón. De un libro de cuentas que se le encontró consta debérsele algunas cantidades, que hacen setecientos ochenta reales de vellón; de los cuales, quinientos cincuenta y tres han sido confesados y se han prometido pagar por sus deudores, pero el resto aún no ha podido tener contestación.

Thomas O-Reylly, subteniente del Regimiento de Infantería de Ibernia, natural y vecino de Dublín, en Irlanda, dijo que no podía testar por ser hijo de familia, pero declaró ante el contador de la fragata *Infanta Carlota*, hospital de mar, que su hermano Felipe se encargase de sus «asumptos», mandando se le dijese cien misas por el capellán de su batallón y por el capellán del citado hospital de mar.

Victoriano Ofinaga, sirviente del segundo capitán del navío de guerra *Septentrión* don Francisco Velázquez, natural de Bilbao, muerto abintestado en dicho buque en diciembre de 1776 y sepultado en el mar con vigilia y misa de cuerpo presente. «No dejó otra cosa que alguna muy poca ropa, que se puso en poder del referido Su amo.»

Vicente Bosch, maestro calafate de la bombardera *Santa Casilda*, natural, vecino y casado en Alicante, muerto abintestado. Hízose inventario y almoneda, y todavía queda por vender alguna herramienta.

Aquí termino el recorrido por este primer libro de testamentos. El segundo libro, n.º 137, nos embarcará en la Escuadra española, su convoy y transporte de tropas que para la América septentrional salieron de la bahía de Cádiz, en 28 de abril de 1780, al mando de los señores don José Solano Solano, jefe de Escuadra de la Real Armada, y el teniente general de los Reales Ejércitos don Victorio de Navia. Era la Escuadra de La Habana de mayor envergadura que la anterior, y al final del libro de cien folios consta la entrada de la Escuadra de vuelta a la ciudad de Cádiz el 20 de julio de 1782.

En este período de tiempo aparecen unas mil doscientas defunciones, por orden alfabético también de nombres, con las subdivisiones siguientes: de gente de mar, tropa de los batallones de Marina, oficiales de guerra de Marina, tropa de tierra de las guarniciones de los bajeles de la Escuadra, tropa de transporte, tripulaciones y pasajeros de los bajeles mercantes del convoy.

En esta Escuadra, que se mueve por el Caribe, la mayoría muere en el

hospital del arsenal de La Habana, muchos en las islas de Guadalupe y Martinica, islas francesas de Barlovento, en Puerto Rico, Santo Domingo, Veracruz, Pensacola, etc.

Voy a citar simplemente el nombre de los principales navíos de esta expedición, sin descender a detalles de otras unidades ni a Regimientos de Infantería, etc.

Los navíos que aparecen son: *Velasco*, *Gallardo*, *Astuto*, *San Nicolás de Bari*, *San Agustín*, *Guerrero*, *San Genaro*, *San Francisco de Asís*, *San Francisco de Paula*, *San Luis*, *Arrogante*, *San Gabriel*, *Dragón*, *Dichoso*, *San Leandro*, *Santo Domingo*, *San Pedro*, *San Juan Nepomuceno*, *Glorioso* y *San Ramón*.

He encontrado cinco defunciones de capellanes, dos de los Regimientos de Infantería y tres de la Armada. Como muestra también de jefes y oficiales, relato aquí la de «don Agustín de Moncada, capitán de fragata y comandante de la nombrada *Santa Cecilia*, que murió en ella a la vela, a 13 de junio de 1780, y fue sepultado en el mar con misa, vigilia y oficio de sepultura, testó».

Entre oficios he encontrado el de alguacil de agua, maestro de raciones, asentador de víveres y buzo.

El tercer libro es el n.º 135, con copias íntegras de los testamentos originales de la expedición de esta segunda Escuadra, pertenecientes a ciento setenta y dos individuos.

Un marinero declara que el rey le debe veintidós meses de América y seis meses de Levante, e igualmente el dinero del vino, que se compone de veinte pesos.

Entre los bienes acapara la atención la ropa que dejan: uniformes, capas, chalecos, casacas, chupás, chamarretas, calzones, calzoncillos, zapatos, botines, medias, calcetas, etc., diciéndose si son nuevos, de buen uso o de media vida.

Francisco Cantó, soldado del 1.º Batallón de Marina, natural de Alcoy, Reino de Valencia, dispone le compren un hábito de San Francisco, con que se debe vestir su cadáver.

El teniente de fragata de la Real Armada don Josef Piédrola y Narvárez muere a bordo del navío *San Genaro*, a la vela, a 30 de mayo de 1780; otorga testamento en presencia del contador, el comandante capitán de navío don Félix Ignacio de Tejada, oficial de guardia y capellán; entre las muchas cosas que deja aparecen libros de navegación, artillería, geometría, cartas náuticas, mapas, una escala y, sobre todo, lo que más me ha llamado la atención: «un frasco de agua antiescorbútica para los dientes y un cepillo para ídem».

A finales de 1984 se celebró en Madrid una exposición sobre la expedición de Alejandro Malaespina con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, con un grupo de científicos y naturalistas, que partió de Cádiz el 30 de julio de

1789; y se dijo que iban bien preparados con remedios sanitarios para las enfermedades, entre los que llevaban un líquido antiescorbútico, que era como una especie de jugo de limón concentrado; en la expedición de 1780, ya vemos que nueve años antes, se prestaba atención también a esta mortal enfermedad del escorbuto en las largas navegaciones.

Aquí termino estas dos expediciones marineras de España a América, casi a medio camino entre el Descubrimiento y el V Centenario. Con sus vidas y sacrificios fueron la unión entre España y América, y artífices de esta gran obra que es Hispanoamérica. Merecen el tributo de nuestra admiración y gratitud.

Estos testamentos los podemos ubicar dentro de los derechos humanos para proteger sus familias y sus bienes, y sobre todo, un ejemplo para hoy de una mayor inquietud religiosa.



PEQUEÑA HISTORIA DE UNA GRAN OBRA: EL MUELLE DE ROTA

Pascual M.^º PERY PAREDES



Ingeniero de Caminos. C. y P.



NO de estos días, seguramente ya habrá pasado cuando se publiquen estas líneas, entrará en servicio lo que oficialmente se llama «muelle adosado al dique de abrigo de la Base Naval de Rota», o lo que en lenguaje coloquial se ha llamado «el muelle de Rota».

Todas las obras del hombre tienen sus fases de preparación, estudio, puesta en marcha, etc., que quedan en lo fundamental perfectamente reflejadas en los documentos, expedientes, actas y demás registros oficiales.

Pero como todo lo humano, también tienen sus connotaciones, sus flecos, sus relaciones con otras cosas que a primera vista no tienen nada que ver, y que forman la pequeña historia, que no queda en los anales, pero que posiblemente son mucho más decisivas para llevar a buen fin la tarea emprendida. Al fin y al cabo y por ser más subjetivas, muevan más la acción personal.

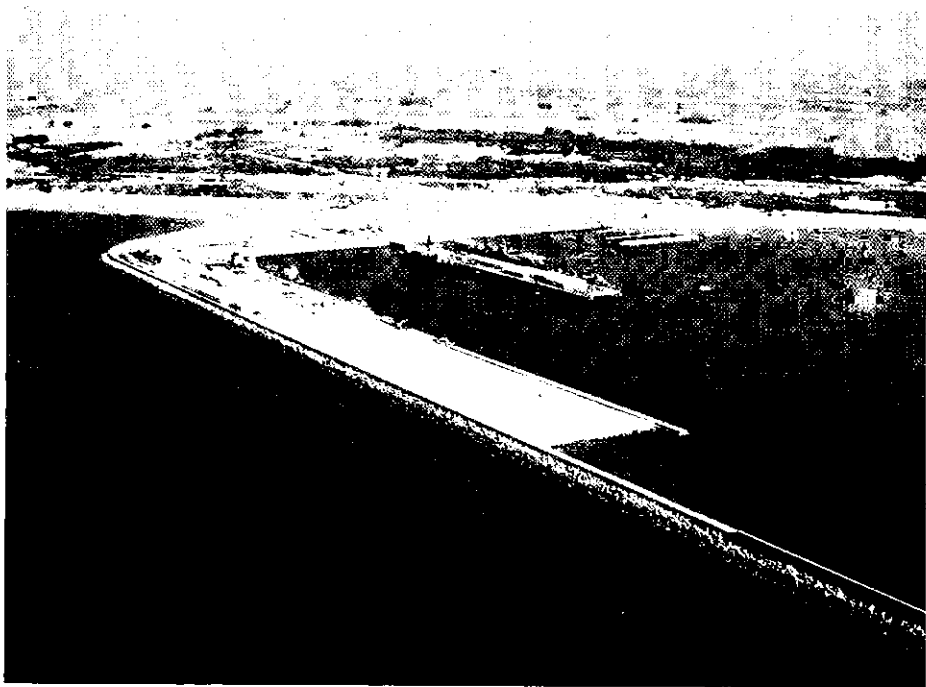
Este artículo pretende ser la crónica de esa pequeña historia que giró alrededor del «muelle de Rota» y de los resultados que produjo, por ello no se busque en estas líneas precisión de fechas o cifras, exactitud cronológica, ni nada de todo aquello que puede encontrarse en el expediente oficial.

A principios de 1982, tenía el honor y la satisfacción de ser director general de Puertos. Las relaciones de los organismos portuarios con la Marina han sido siempre excelentes, especialmente en el plano personal, y a lo largo de mi vida profesional en los puertos españoles había tenido multitud de ocasiones de colaborar con la Marina en los más variados temas. Pero a pesar de esto echaba de menos una colaboración del más alto nivel, institucionalizada, en una empresa común de gran envergadura.

Por eso, para mí fue una gran alegría cuando me llamó el entonces almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Saturnino Suanzes de la Hidalga, y me explicó, directamente, como es su estilo, la necesidad de la

Marina de ampliar los muelles de la Base de Rota, para disponer de las suficientes instalaciones para albergar adecuadamente tanto el Grupo de Combate, como el Grupo Anfibio y otras unidades de la Armada con base en Cádiz, y me propuso un amplia colaboración en este campo.

Si echamos un vistazo al panorama portuario de la bahía de Cádiz en aquel momento, no podemos por menos de pensar que era un tanto «pintoresco y disperso».



Muelle de la Base Naval de Rota

La Marina tenía, además de la Base de Rota, el arsenal de La Carraca, la base de Puntales, los duques de Alba en el dique de San Felipe y otros pantalanés en el contradique, además de usar habitualmente muelles del puerto de Cádiz, como el muelle pesquero, en el que estuve atracado tantas veces en mi período de prácticas en la corbeta *Atrevida*.

Pero si nos fijamos en la organización dependiente de la Dirección General de Puertos, no era menos chocante. En el ámbito geográfico de la bahía de Cádiz, entre punta Candor y Torregorda, coexistían la Junta del Puerto de Cádiz, el Consorcio de la Zona Franca, la Junta del Puerto de Santa María, cada una con sus instalaciones propias, el grupo de puertos de Cádiz-Málaga, con sede en Algeciras, del que dependían los puertos de Rota y

Puerto Real, y la Jefatura Regional de Costas, entonces con sede en Málaga, de la que dependían las instalaciones no incluidas en estos organismos, como eran los muelles de los astilleros y zona industrial del bajo de la Cabezuela. Independientemente existía un tráfico civil de productos petrolíferos incontrolado a efectos portuarios civiles.

Por otro lado, el puerto producía un impacto sobre la ciudad de Cádiz que empezaba a ser grave, especialmente en los temas de tráfico terrestre, de graneles y mercancías molestas por la ciudad. La existencia de la factoría de «CAMPSA» en Puntales, en la que, junto a productos pesados menos peligrosos, se almacenaban gasolinas con un alto riesgo de peligrosidad, añadía otro elemento a considerar en la ordenación portuaria.

Un primer vistazo a las estadísticas del puerto de Cádiz lo presentaban con un movimiento de un millón doscientas mil toneladas anuales, cifra que no parecía responder a la importancia geográfica del mismo.

La Marina deseaba adecuar sus instalaciones, pero evidentemente mucho más lo necesitábamos nosotros.

Se presentaba, pues, la gran oportunidad de plasmar esa deseada colaboración de alto nivel entre la Marina y puertos, con un elemento central tangible, el muelle de Rota, y llevar a cabo una importante operación de racionalización de las estructuras de ambas organizaciones.

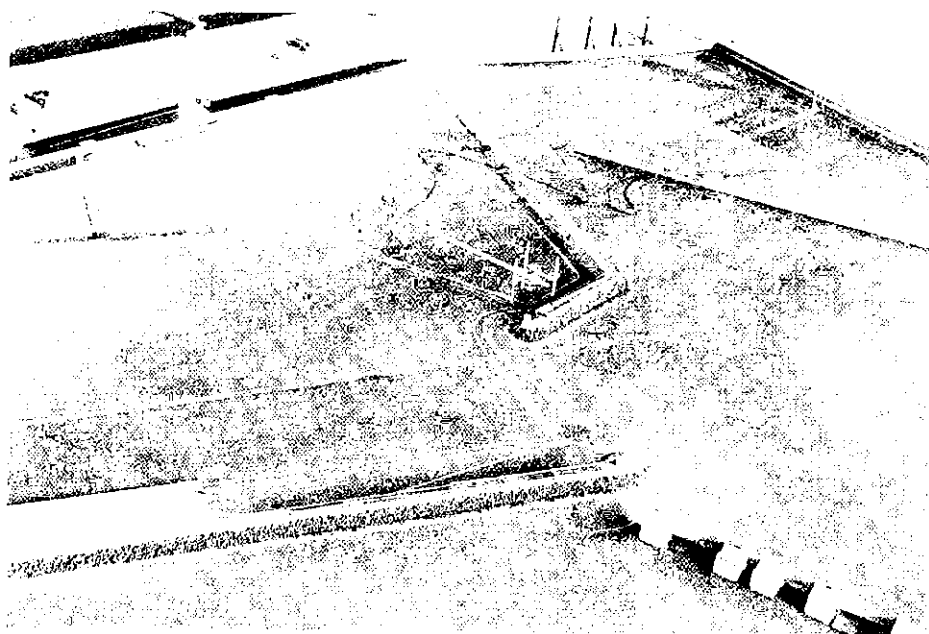
Todo esto, como es natural, fue objeto de un amplio cambio de impresiones por ambas partes, y rápidamente se llegó a un acuerdo de principio para plasmar en hechos concretos el plan conjunto.

Y, como en toda sana competencia, no podía faltar la apuesta final sobre quién llegaría antes a la cita, si el buque que debía atracar o el muelle que debía recibirlo.

Las cosas se pusieron en marcha y discurrieron por dos caminos: uno técnico, del que hablaremos más adelante, y otro administrativo, que le diera forma legal a todo este planteamiento.

Las conversaciones fueron fluidas y fructíferas, como no podía ser menos cuando ambas partes perseguían un fin común y deseado por ambos. Cristalizaron en el acuerdo entre el órgano directivo del Ministerio de Obras Públicas y el Estado Mayor de la Armada, que suscribieron a principios de julio el subsecretario del primero y el almirante jefe del segundo. En él se hacía la propuesta a los ministros de Defensa y Obras Públicas de los puntos necesarios para que ambas administraciones consiguieran los objetivos marcados.

Paralelamente se redactó un estudio del muelle, que contemplaba la ordenación general del mismo, sus dimensiones, calados y sistemas constructivos. Se sometió al Estado Mayor de la Armada y éste dio su aprobación. A continuación se procedió a realizar ensayos en modelo reducido en el laboratorio de puertos del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, ensayos que no se limitaron a la pura incidencia del nuevo



Ensayo en modelo reducido del puerto de La Base Naval de Rota.

muelle, sino también a posibles ampliaciones, ya fueran de los diques de abrigo o de otros muelles en el interior de la dársena.

Los resultados de estos ensayos constituyen un fondo precioso de conocimiento de los fenómenos que allí se producen, con distintos estados de la mar, para tener en cuenta en futuras actuaciones.

Con todo este bagaje se redactó el proyecto definitivo por el Servicio de Proyectos de Obras de la Dirección General y la entonces Junta del Puerto de Cádiz, en un plazo tal que permitió que fuera aprobado técnicamente en la misma fecha de la firma del acuerdo antes citado.

Quedó, pues, todo perfilado para llevar las actuaciones al Consejo de Ministros, donde debían tomar vida real, lo que se hizo en ese mismo mes de julio de 1982.

En el acuerdo del Consejo se fijaron la afectación de instalaciones portuarias actuales y futuras a los Ministerios de Defensa y Obras Públicas, las anualidades económicas de la obra, el sistema de adjudicación, teniendo en cuenta su incidencia sobre la defensa nacional, y se determinó el régimen portuario de todo el tráfico mercante que discurría a través de la bahía de Cádiz.

Fue, pues, un acuerdo del Consejo de Ministros de mucho más alcance que la pura autorización de ejecución de una obra.

La aprobación de este acuerdo coincidió prácticamente con la constitu-

ción de la nueva Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz, creada por Real Decreto 928/82, de 17 de abril, y que se produjo en agosto de 1982.

Fue, pues, estrenar conceptos nuevos, tarea nueva y nuevos instrumentos para su ejecución.

A partir de aquí, la licitación de las obras, su adjudicación, replanteo, etc., nos podemos remitir al expediente, y a mi modo de ver, o no hay nada especial para la pequeña historia o no me corresponde a mí comentarlo por haber cesado ya en la responsabilidad del cargo.

Pero conviene que nos detengamos en los frutos de todo este proceso.

La Marina potencia la Base Naval de Rota, capacitándola para, caso necesario, concentrar su fuerza aeronaval y anfibia en instalaciones idóneas, para lo cual deberá reconsiderar o reconvertir otras instalaciones dispersas por la zona.

La bahía de Cádiz, como puerto, adquiere su dimensión real y pasa a controlar un tráfico de cuatro millones de toneladas, el triple de su etapa anterior, tomando su verdadero lugar entre los puertos españoles.

Obtiene, además, un área de expansión, en el bajo de la Cabezuela, que le permite proyectar su desarrollo de una manera moderna y eficaz, sin trabas ni problemas urbanísticos. Regresa así a sus orígenes territoriales, de los que quizá nunca debió salir.

La ciudad de Cádiz tiene la posibilidad de liberarse de la servidumbre de tráfico molesto, porque a lo largo del oleoducto Rota-Zaragoza está la ubicación idónea de la factoría «CAMPSA»; y por el muelle, en proyecto, del bajo de la Cabezuela pueden canalizarse hacia el interior los tráficos pesados o molestos para la ciudad, en conexión directa con la autopista y el ferrocarril.

La descongestión de los muelles actuales abre la puerta para dar un tratamiento más acorde con su entorno urbano al muelle ciudad y conseguir que Cádiz enlace directamente con el mar a través de su puerto, como antes lo consiguieron otras ciudades, Alicante o Barcelona, por ejemplo.

A nivel de área metropolitana, alrededor del muelle de Rota, cristaliza la primera operación de tratamiento unitario de la bahía de Cádiz en una materia concreta. Es un precedente para todas las demás actuaciones conjuntas, que las gentes de Cádiz y los puertos deseamos.

Y para mí, que me considero integrado en ambas corporaciones, supone la gran satisfacción de comprobar que el trabajo en común de la Marina y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo es fácil y fructífero, tanto en las altas instancias como a nivel de las personas que han de llevarlo a cabo.

Bienvenido sea, pues, el «muelle de Rota».

Sólo lamento una cosa: haberle ganado la apuesta al almirante Suanzes. Sinceramente hubiera deseado que ganara él, y que en estos días fuera el *Príncipe de Asturias* el que esperara fondeado la terminación del muelle.



EL ALMIRANTE ESCRIGAS CUMPLIO SU JURAMENTO

En agosto de 1943 juró bandera en la Escuela Naval Militar el Caballero Aspirante de Marina don Fausto Escrigas Estrada. Juró defender a España **HASTA DERRAMAR LA ÚLTIMA GOTTA DE SU SANGRE.**

El día 29 del mes de julio pasado, tras toda una vida de servicio a España y a la Marina, el Excmo. Sr. Vicealmirante don Fausto Escrigas Estrada recibió doce balazos llenos de odio y de fanatismo inhumano. Y derramó en defensa de España hasta la última gota de su sangre.

Nuestro inolvidable, nuestro siempre presente compañero Fausto Escrigas cumplió su juramento.

Dios lo tenga con El y haga que su sacrificio sirva para traer a España la paz que el y nosotros defendemos y defenderemos siempre bajo el mismo juramento.

EL 2 DE MAYO DE 1570

Pilar CASTILLO MANRUBIA
Doctora en Historia
Bibliotecaria del E. M. de la Armada



ORRIA el mes de junio de hace poco más de treinta años, y mientras aguardaba con otras compañeras en el claustro de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada a que me tocara el turno para realizar las pruebas orales del examen de Estado, se nos acercó el catedrático de Física y Química del Instituto Femenino «Angel Ganivet» —que había sido profesor mío durante cuatro cursos— y nos contó que a un alumno le habían preguntado en Historia «Qué pasó el Dos de Mayo», y al responder él con la pregunta «De qué año», el examinador le había ordenado despóticamente: «Retírese». Y ahora yo comento: Si el olvidadizo aspirante a bachiller superior hubiera tenido conocimiento del relato que seguidamente voy a exponer, tras su pregunta hubiera añadido la correspondiente aclaración, y entonces el profesor ayudante que examinaba hubiera quedado corrido y el chico hubiera aprobado y con buena nota. Vamos, pues, al hecho, sin más preámbulos.

Cisneros

Según Caro Baroja, el problema morisco se asentó en dos pilares: el quebrantamiento de las capitulaciones firmadas por los Reyes Católicos y la conversión al Cristianismo por la fuerza.

Durante la última fase de la Reconquista, entre 1484 y 1492, se ajustaron capitulaciones entre vencedores y vencidos que tenían en común el reconocimiento de la libertad personal, la conservación de las estructuras sociales y de la organización jurídica, religiosa y cultural de los vencidos; y las últimas ofrecían a los musulmanes la posibilidad de conservar todos sus bienes e incluso concedían a los cautivos la libertad casi automática. Boabdil mantendría un feudo propio en las Alpujarras, a perpetuidad, ya que desde el punto de vista político el Reino de Granada fue simplemente anexionado a Castilla en 1492.

Estas estipulaciones no resistieron la prueba de los hechos. Antes de un año, Boabdil fue enviado a África, y a los siete años la catequización paciente y persuasiva de fray Hernando de Talavera fue sustituida por la conversión forzosa impuesta en 1499 por Cisneros, quien presentó la siguiente alternativa: o convertirse al Cristianismo o emigrar. En respuesta, el 1 de diciembre de aquel año se sublevaron los moriscos del Albaicín de

Granada, deponiendo las armas a los tres días, a cambio de una promesa de amnistía para todos los que se convirtieran. Como las autoridades eran conscientes de que no es posible convertirse en cristiano convencido de la noche a la mañana, hasta 1510 pusieron en práctica los medios necesarios para lograrlo: se organizó definitivamente la red de iglesias parroquiales y se realizaron misiones, amén de las capitulaciones de Tabernas, Baza y Huéscar, en las que se expresa el deseo de que los nuevos conversos sean sometidos al régimen común, llegándose al extremo de disponer que los cristianos viejos que injuriasen a los moriscos llamándolos «moros» o «tornadizos», fueran castigados. En resumen, estos textos no se diferenciaban mucho de las capitulaciones anteriores, excepto en el dominio estrictamente religioso, que aparece como el único importante. A los ojos de las autoridades, el morisco era simplemente un mal cristiano. Pero en 1511 se dieron cuenta de que la evangelización había resultado un fracaso; y por parte de los moriscos, éstos, que habían pensado que con sólo bautizarse los dejarían en paz, pronto fueron sometidos al complejo sistema de la farda (farda mayor, destinada al pago de los trabajos de construcción del palacio de Carlos V en Granada, y farda menor o farda de la mar, que servía para mantener al personal de la guarda de la costa).

En vista de ello, entre 1511 y 1526 se acumulan una serie de disposiciones que traducen los rasgos básicos de una política nueva. En 1511 se promulgan cinco documentos, resultado de una política deliberada de los medios oficiales decididos a destruir las peculiaridades de la cultura morisca, disposiciones que se reiteraron en 1512, 1513 y 1520. El punto crucial se sitúa en 1526, cuando una Junta convocada en Granada por iniciativa regia, publicó sus conclusiones el 7 de diciembre, documento que tendía a la negación de todo particularismo morisco. Y para mejor reprimir toda infracción, se decide instituir en Granada un tribunal de la Inquisición. Poco a poco se había ido estrechando el cerco. Menos mal que Carlos I necesitaba grandes sumas de dinero para sus empresas europeas y los moriscos le dieron 80.000 ducados a él y 10.000 a los de su cortejo, con lo que estas drásticas medidas quedaron en suspenso.

Pero con Felipe II las cosas cambiaron. Al decir de Menéndez Pelayo, la monarquía española era una «democracia frailuna». Había la obsesión de ser cristiano viejo y súbdito fiel y orgulloso del rey en todas sus categorías (nobleza, hidalgos y villanos). Sin embargo, la nobleza era más tolerante con los moriscos porque al recibir los nobles grandes lotes de tierra que seguían cultivando los musulmanes, los cargaron de gabelas, que ellos pagaban con tal de que los dejaran practicar su religión y seguir con sus costumbres, limitándose a trabajar y vivir sobria y pacíficamente. Como labraban tierras fértiles, podían ahorrar y enriquecerse, lo que provocaba la envidia de los villanos e incluso de los hidalgos, para quienes el esfuerzo físico constituía un deshonor. Así que el alto clero y la nobleza se ajustaba en su pen-

sar y proceder a los dichos «quien tiene moro, tiene oro», y «a más moro, más ganancia»; pero no así las órdenes religiosas y el clero bajo, que se nutrían de villanos e hidalgos. Y parejo con el bajo clero aparece la burocracia, cuyo jefe es el propio rey, de donde partían interminables amenazas.

Entre todos los problemas políticos que por entonces preocupaban a los gobernantes españoles, el problema morisco se convirtió en uno de los más graves. Se daba por descontado que los moriscos mantenían contactos con los turcos y berberiscos del norte de Africa y muchos de ellos, a través de los Pirineos, por Francia e Italia, llegaban a Constantinopla, donde servían al sultán como soldados, espías o intérpretes. (Un morisco torturado por la Inquisición en 1565 confesó que espías moriscos enviaban información al turco a través de Lyon, y que los moriscos estaban preparados para apoderarse de los puertos de la costa de Granada, si los turcos conquistaban Malta. Espías moriscos fueron a Malta con el fin de recoger información del poderío naval español para dársela a los turcos.) Y por mar estaban relacionados con los berberiscos del norte de Africa. Como fruto de estas relaciones se producían ataques rápidos de tipo guerrillero, en que los desertores volvían, liberaban a sus parientes y amigos, y se llevaban cristianos cautivos para venderlos en el mercado de Argel.

Cristianos y musulmanes se enfrentaban en el Mediterráneo, y las aspiraciones a su dominio eran absolutas por cada parte. Pero después de la rápida extensión del poder turco en el siglo xv, España se hallaba a la defensiva. Por eso los moros que habitaban en España, a los que se presumía ser aliados potenciales del Islam, eran considerados como un riesgo intolerable a la seguridad del Estado. Turcos y berberiscos se mostraban cada vez más amenazadores en el Mediterráneo occidental. Trípoli es reconquistada por los turcos en 1551, el almirante Andrea Doria sufre al año siguiente una derrota en Ponza, y en 1554 los españoles pierden el peñón de Vélez de la Gomera, y Bugía al año siguiente. Así, al comenzar el reinado de Felipe II, España sólo posee en las costas africanas Melilla, Orán, Mazalquivir y La Goleta. Los moriscos aparecen como una quinta columna musulmana en el interior, dispuesta a facilitar y apoyar un ataque enemigo. Estos contactos fueron reales: Darío Cabanelas ha estudiado el proyecto de alianza entre los sultanes de Marruecos y Turquía contra Felipe II. Así que el peligro morisco no era una utopía, manifestándose también en forma de bandidaje y piratería. Los corsarios intensificaban sus ataques a la costa granadina a partir de sus bases de Tetuán, Cherrchell y Argel: En 1558 cuatro mil soldados atacaron Berja; en 1559 ciento cincuenta turcos argelinos atacaron el castillo de Fuenjirola; en 1560 el Mediterráneo estaba controlado por los musulmanes y los golpes de mano de los piratas eran cada vez más audaces. Este mismo año desembarcaron en Castell de Ferro, adentrándose hasta Notáez, pueblo alpujarreño; en 1565 los corsarios de Tetuán batieron a las tropas regulares españolas y avanzando veinte millas tierra adentro se llevaron varios cente-

nares de moriscos, llegando hasta Orgiva, capital del señorío del duque de Sessa; y en 1566 asaltaron Tabernas y Lucainena. Estas incursiones berberiscas eran aprovechadas por los habitantes de las zonas costeras para huir con los asaltantes al norte de Africa.

Como hemos apuntado, desde que Felipe II llega al poder, la monarquía católica se repliega sobre sí misma en actitud defensiva, y la máquina inquisitorial funciona con redoblado ardor. En 1560 las Cortes de Toledo aprobaron una ley según la cual los moriscos no debían tener esclavos negros y moros, contra la que ellos protestaron; se confirmó una Cédula de 1553 que les prohibía tener armas. Pero esta excitación llegó al máximo cuando el Dr. Santiago, magistrado de la Audiencia de Valladolid, hizo un examen severísimo del estado de la propiedad territorial en el Reino de Granada, visitando los pueblos y exigiendo las escrituras. Si no las tenían, que era lo más frecuente, debían pagar una multa a la Corona, y si no podían pagarla, se les confiscaban las tierras. Por otro lado, la intromisión de la justicia civil en la represión y castigo de la criminalidad—que hasta entonces había dependido de la justicia militar—aumentó ésta, porque antes los malhechores eran perseguidos por soldados expertos, y ahora lo eran por criados, alcaldes y oficiales de la Audiencia, novatos en estos menesteres. A esto se unieron las dificultades de la sericicultura a partir de 1550: para la Alpujarra era casi un monocultivo, y la calidad de la seda granadina era universalmente apreciada, pero resultaba cara por los pesados impuestos que gravitaban sobre ella.

Un paso más en esta escalada coercitiva se dio a instigación de los obispos del Reino de Granada, quienes, desesperados por la nulidad de los resultados obtenidos, convocaron en 1565 un sínodo provincial en Granada, presidido por el arzobispo don Pedro Guerrero, que redactó un documento que constaba de nueve artículos, en los que dejaban de emplearse los términos evangelización, predicación, catequización, y sólo se hablaba de represión. La petición de los obispos fue oída y la asamblea de teólogos, juristas y militares reunida en Madrid en 1566 hizo suyas casi todas sus peticiones, añadiendo la prohibición de todos los libros árabes en un espacio de tres años. El texto que resultó de estas deliberaciones fue publicado el 1 de enero de 1567 y puso en vigor todas las medidas que fueron suspendidas en 1526 por orden del emperador. Esta pragmática contenía las siguientes prohibiciones:

- I. Prohibir hablar, leer y escribir en árabe en un plazo de tres años.
- II. Anular los contratos que se hicieran en aquella lengua.
- III. Que los libros escritos en ella, que poseyeran los moriscos, fueran presentados en un plazo de treinta días al presidente de la Chancillería de Granada, y que una vez examinados se devolvieran los que no tuvieran inconveniente en poseer personas creyentes, para que sus propietarios los poseyeran otros tres años.

- IV. Que los moriscos se vistieran a la castellana, no haciéndose «marlotas», «almalafas», ni calzas, y que sus mujeres fueran con las caras destapadas.
- V. Que en bodas, velaciones y fiestas semejantes siguieran los costumbres cristianas, abriendo ventanas y puertas, sin hacer zambras, ni leilas, con instrumentos y cantares moriscos, aunque éstos no fueran contrarios al cristianismo.
- VI. Que no celebraran el viernes.
- VII. Que no usasen nombres y sobrenombres moros.
- VIII. Que las mujeres no se alheñasen.
- IX. Que no se bañaran en baños artificiales y que los existentes se destruyeran.
- X. Que se expulsase a los «gacis» y que los moriscos no tuvieran esclavos de este linaje.
- XI. Que se revisaran las licencias para poseer esclavos negros.

Naturalmente, fue muy mal recibida por los moriscos, quienes encargaron a Francisco Núñez Muley para que gestionara su revocación; pero su defensa cayó en el vacío, así como la del marqués de Mondéjar, quien fue a la Corte con el mismo motivo.

Desde la época de la conquista hasta la rebelión, los cargos máximos en el Reino de Granada estuvieron vinculados a la familia de los Mendoza. Don Íñigo López de Mendoza, primer marqués de Mondéjar y segundo conde de Tendilla, fue nombrado por los Reyes Católicos, sucesivamente, capitán general, alcaide de la Alhambra y virrey. Tanto él como su hijo y sucesor en sus cargos desempeñaron sus funciones con mesura; pero el tercero, a los pocos años de ser capitán general, tuvo choques violentos con la Chancillería, que dieron lugar a una situación muy difícil, que se prolongó durante más de veinte años. (En 1545 la noticia de la aparición en las costas del hijo de Barbarroja obligó a poner en pie de guerra a la gente del reino, pero algunas poblaciones se opusieron a las órdenes del capitán general, apoyados por la Chancillería.) Estas tensiones llegaron a su punto álgido, siendo capitán general don Luis Hurtado de Mendoza, quinto conde de Tendilla: el 25 de noviembre de 1565, en la festividad de Santa Catalina, con ocasión de las honras que se hacían todos los años en honor de los Reyes Católicos, el presidente de la Chancillería quiso quitarle al capitán general el sitio de honor que siempre había ocupado. Y don Pedro de Deza—que fue el siguiente presidente de la Chancillería—manifestó tal hostilidad hacia el capitán general, que Luis de Mármol y Carvajal achaca a esta rivalidad el origen de la sublevación de los moriscos. Estas disputas personales nos llevan a intuir el estado de tirantez existente entre la alta nobleza y los militares, por una parte, y el elemento civil, cuyo poder se acrecienta en tiempos de Felipe II.

En la correspondencia entre Felipe II y don Juan de Austria, éste dice claramente que el hecho de que don Pedro de Deza esté al frente de la Chancillería es causa de que se retrase la rendición total de los sublevados, debido al odio y miedo que inspiraba a los moriscos.

A raíz de la publicación de la Pragmática, durante dos años (1567-1568), de uno y otro lado se vivió en la espera del acontecimiento decisivo, y ambos bandos se prepararon para él. La voluntad de terminar para siempre con toda una estructura social, con toda una cultura, era clara y no había nada que hacer ante ella. Nada, salvo la guerra.

Los moriscos dieron el paso primero con el levantamiento del 24 de diciembre de 1568. En la aldea de Béznar (valle de Lecrín) eligieron como rey a Hernando de Córdoba y Válor, por ser el representante del linaje califal, quien retomó su nombre musulmán de Aben Humeya. Su adjunto fue Farax Aben Farax, quien a la cabeza de algunas decenas de hombres penetró aquella misma noche en el Albaicín con intención de sublevarlo, no logrando su empeño. Cuenta Ginés Pérez de Hita que cuando iban por las calles del Albaicín se le acercó un moro viejo que les dijo que eran pocos y habían llegado tarde. Mármol dice igual. Farax se retiró. Su fracaso no debe extrañarnos porque los moriscos del Albaicín llevaban decenas de años conviviendo con los cristianos, no existiendo discriminación alguna ni en sus viviendas ni en sus actividades laborales. El mismo 24 se sublevaron numerosas aldeas de las taas de Orgiva, Poqueira y Juviles, y detrás de ellas la mayoría de los moriscos de las Alpujarras.

La guerra comprendió cuatro fases: de diciembre de 1568 a marzo de 1569; de fines de marzo a diciembre de dicho año; de enero a abril de 1570, y de abril a noviembre del mismo año.

El primer período de la lucha fue caótico, y la táctica de los sublevados muy rudimentaria, no siendo vencidos por los cristianos, gracias a la fragosidad del terreno. Hurtado de Mendoza dice que empleaban los sistemas tradicionales (rebato, algara y torna-fuya), anunciándose por alaridos. Usaban como armas arcabuces, ballestas, espadas, «chavarinas», chuzos y «gorguzes», además de hondas. Los tiradores de hondas más famosos eran los almerienses. Para avisarse unos a otros se servían de ahumadas, y de noche, de fuegos. El cambio de residencia impuesto por la guerra a muchas familias provocó un comercio febril. Construían barcos para ir a Berbería y traer trigo y arroz para los sublevados. En el mercado de Ugíjar se vendían armas, municiones, alimentos y toda clase de mercaderías. Por el lado cristiano, el 3 de enero de 1569 salió de Granada el marqués de Mondéjar camino de las montañas para atacar las Alpujarras, campaña que duró hasta mediados de marzo. Socorrió Dúrcal, estableció su cuartel general en Orgiva y se apoderó de Ugíjar. Pero la Chancillería trabajaba contra él y envió a la zona oriental al marqués de los Vélez, que era su enemigo personal. Este salió de Vélez Blanco y se instaló en Terque, al este de la Alpuja-

rra. A pesar de algunos reveses de poca importancia, el marqués de Mondéjar afirmó que la guerra estaba prácticamente terminada, ya que muchos moriscos se sometían, y sus caudillos estaban a punto de ser capturados; sus agentes pedían en la Corte el perdón para los moriscos sometidos, y uno de ellos, Alonso de Granada Venegas, propuso que fuera el mismo rey a Granada para que la pacificación fuera absoluta. Como Mondéjar era objeto de una campaña de denuncias por parte de los hombres de la Chancillería que lo acusaban ante el rey, éste confió la dirección de las operaciones a su hermano don Juan de Austria. El 17 de marzo de 1569 se le notificó la sustitución a Mondéjar, hecho que coincidió con una cruel matanza de moriscos, de los que estaban en las cárceles de Granada, por orden de don Pedro de Deza. Con esto, el movimiento insurreccional cobró más fuerza.

En el curso de la segunda y larga fase de la guerra no se llegó a ningún resultado positivo. Por parte de los moriscos, el movimiento se extendió a las aldeas del llano, a las de la sierra de Bentomiz, cerca de Vélez Málaga, etc. La iniciativa estaba de parte de los moriscos que atacaron Berja, sitiaron Serón, así como Vera y Orgiva. Las muertes de El Zaguer y Aben Humeya no produjeron ningún cambio, ya que Aben Aboo quedó como jefe indiscutido. Por parte de los cristianos, don Juan de Austria se hizo cargo del mando el 13 de abril de 1569. El marqués de los Vélez fue derrotado el 3 de mayo, al pretender asegurar el puerto de La Regua, y también experimentó varios fracasos por la parte de Málaga. Aben Humeya, apoyado por turcos y berberiscos, lo tuvo en jaque en Adra, teniendo que retirarse su ejército hacia Calahorra en estado lastimoso. En Granada fueron sacados de mala manera los moriscos del Albaicín y repartidos por Andalucía baja y Castilla, y el marqués de Mondéjar fue llamado a Madrid, donde estuvo retirado desde el 13 de septiembre hasta que terminó la guerra.

En enero de 1570 la situación era más crítica que nunca: el 19, Euldj Alí, dueño de Argel, se apoderó de Túnez sin lucha. La situación para el gobierno español era muy difícil porque hacía poco que el sur de España había sido vaciado de tropas regulares con destino a los tercios del duque de Alba en los Países Bajos. En tales circunstancias, la guerra de Granada se convirtió en una serie de acciones patrulleras y de emboscadas, luchándose por ambas partes con igual salvajismo, nacido en los moriscos de su desesperación, y en los cristianos de su debilidad. Don Juan de Austria, movido por el temor de una intervención musulmana del exterior, emprendió una campaña con tropas regulares procedentes de Italia y de España oriental. Esta medida fue acompañada de una política de expulsión de los moriscos de las tierras bajas para aislar a los rebeldes de las montañas. Así, faltos de ayuda, los habitantes de las montañas, obligados con humo a salir de sus cuevas, fueron aplastados a lo largo del 1570. Don Juan de Austria sustituyó al marqués de los Vélez, que asediaba Galera desde diciembre, y tres ejércitos recorrieron entonces el reino: Don Juan, a la cabeza del principal, descen-

dió el curso del Almanzora, conquistó Serón y se dirigió a la Alpujarra, instalándose en el campo de Los Padules, donde se le unió el duque de Sessa, que había salido de Granada el 21 de febrero, atravesando la Alpujarra de Este a Oeste. Por último, don Antonio de Luna llegó a la sierra de Bentomiz, en los primeros días de marzo.

En cuanto a los moriscos, puestos ya a la defensiva, estaban divididos sobre la actitud a tomar: mientras que algunos, acaudillados por Aben Aboo, deseaban continuar la lucha a todo trance; otros, con El Habaquí a su cabeza, deseaban negociar su rendición. En estas circunstancias establecieron contactos con el norte de Africa, recibiendo de Argel voluntarios, municiones y alimentos, pagados con cautivos cristianos. También fueron moriscos a Constantinopla, pero el sultán prefirió su propio beneficio, por lo que su flota salió no para ayudar a los moriscos, sino para atacar Chipre.

En resumen, la cuarta fase de la guerra fue una mezcla de contactos confusos y operaciones militares esporádicas, y en ella tuvo lugar el hecho que ha sido motivo de este artículo.

El actual Castell de Ferro se corresponde con un lugar que protegía una importante vía de acceso hacia el interior: las ramblas de Gualchos y de Lújar. Los moros lo denominaban Sayena, y los Reyes Católicos, en un despacho librado en 1502, lo llamaron Castil de Ferro y lo concedieron al Gran Capitán, a quien también otorgaron en 1502 el título de duque de Sessa.

En abril dejamos al duque —el tercero, nieto del Gran Capitán— en Padul, junto con don Juan de Austria. De allí siguió a Adra, corriendo con la caballería las taas de Dalías y Berja, más parte de la sierra de Gádor, haciendo algunas presas. En Adra aguardó a que llegaran las galeras mandadas por don Sancho de Leyva, para embarcarse e ir contra Castil de Ferro, que, aunque era de su propiedad, entonces estaba en manos del cabecilla Hosceyn, a quien un cristiano traidor, hijo de una mora, se lo había vendido por cuatrocientos ducados. Para recobrarlo, esperaba la llegada de las galeras, porque por tierra las siete leguas que lo separaban eran de camino áspero y muy difícil para transportar las carretas con la artillería.

El 24 de abril, don Juan de Austria dictó un bando prometiendo el perdón a los moros que se entregaran. Por eso, cuando dos días después llegaron a la playa de Dalías diez galeotas cargadas de trigo, arroz, armas y municiones, que procedentes de Berbería iban destinadas a Hosceyn, al enterarse de que los moriscos andaban en tratos con los cristianos para rendirse, regresaron a sus puntos de partida respectivos, blasfemando de ellos. También, en vista de que ya iba a haber paz, desertaron del ejército del duque de Sessa más de cien soldados, y no se le fueron todos porque aquella misma noche llegaron las galeras que esperaba.

Así, pues, el 28 de abril salieron de Adra 19 galeras, mandadas por don Sancho de Leyva, y precisamente aquel mismo día los cristianos interceptaron una carta que el alcalde de Castil de Ferro —Hosceyn— enviaba a Ber-

bería dando cuenta de la gente y artillería que tenía en el castillo y de la fortificación que hacía para que no le pudieran batir, pidiendo con insistencia las fustas. Una vez leída por el duque, desembarcaron en la playa de Levante, que llaman Pararique, que estaba a cubierto de la artillería del castillo, porque entre la fortaleza y la playa se levanta otro cerro gemelo al en que se asienta aquélla y que muere también en la mar, de modo que oculta perfectamente la playa. Parece que esta playa se denomina ahora Cambriles.

En suma, que la subida al cerro la hicieron por el lado donde hoy está el cementerio, donde trece metros más arriba se alza el castillo. Mandó ocupar una loma, donde los moriscos habían empezado a erigir un baluarte, y subiendo dos piezas de artillería, empezó a batir las defensas. Pero el espíritu de resistencia de Hosceyn era tal, que habiendo llegado a sus oídos que un moro había dicho que no se podían defender y que deberían rendirse, lo despeñó por las almenas, diciendo que haría otro tanto con todos los que hablaran de entregar el castillo a los cristianos. Los moros disparaban con una pieza gruesa y otros tiros pequeños.

Al día siguiente mandó el duque subir otras dos piezas gruesas de batería, con las que consiguió quebrar al enemigo la pieza principal con que se defendía. A las diez de la noche mandó reconocer el terreno por donde debían trepar, y se encontraron con el alcaide Hosceyn, que salía con treinta moros con dirección a la sierra. En la refriega, unos fueron presos y otros huyeron, pero Hosceyn y Taybili fueron muertos. En consecuencia, aquella misma noche las cristianas iniciaron tratos con los moros que quedaban dentro del castillo, perdonándoles el duque la vida y prometiéndoles que no los enviaría a galeras. Después envió a don Juan de Mendoza, al marqués de Favara y a don Juan Niño Guevara que subieran a ocuparlo, volviendo a poder de los cristianos el 2 de mayo.

Ganado Castil de Ferro, don Sancho de Leyva se fue con las galeras a traer bastimentos de Málaga. En su ausencia, llegaron por la noche las fustas turcas, que hicieron señales a los habitantes del castillo, suponiéndolos moros, y aunque no recibieron respuesta, saltaron a tierra y subieron hasta arriba; pero cuando se percataron de que los que allí había eran cristianos, regresaron a sus barcas sin recibir daño alguno, porque los centinelas cristianos creyeron que eran barcos que venían de Almuñécar, Motril y Salobreña de refresco. En Castil de Ferro había quedado una guarnición de cien soldados, mandados por el capitán Juan de Borja.

La serrezuela que despunta en la playa —por donde se escaparon algunos moros a nado— es el cerro de la Estancia. Aquí, en 1615, Felipe III mandó construir dos atalayas, que eran atendidas por once torreros. En 1752, durante el reinado de Fernando VI, la guarnición completa de la fortaleza de Castil de Ferro para la defensa de su costa era: teniente de alcalde —Manuel Muñoz Ortega—, su mujer, cuñado y dos criados, el capellán, tres artilleros y un ayudante, dieciséis soldados y los once torreros, de donde

se deduce que todavía no existía el pueblo de Castell de Ferro, y al espacio que hoy ocupa se le designó siempre «La Playa», en donde había once casas repartidas entre siete propietarios, todos vecinos de Gualchos. En tiempos de Carlos III, al desaparecer el peligro constante de la piratería, las gentes fueron bajando de los cortijos, caseríos y pueblos del interior, y se establecieron a orillas del mar, donde el clima es mejor, y donde —como decía un cronista árabe— «los pescados eran más numerosos que las arenas». En resumen, que las casas de la playa se multiplicaron y el nombre de Castil de Ferro se impuso en la zona, excepto en Gualchos.

La pesca estaba reducida al radio de acción de la barca, o sea, 500 ó 600 brazas. La barca, de origen fenicio, con su codaste en forma de mástil, y su espolón de proa anchote, ha sido el único arte de pescar de la costa granadina durante siglos, siendo considerada como el símbolo de aquellas playas.

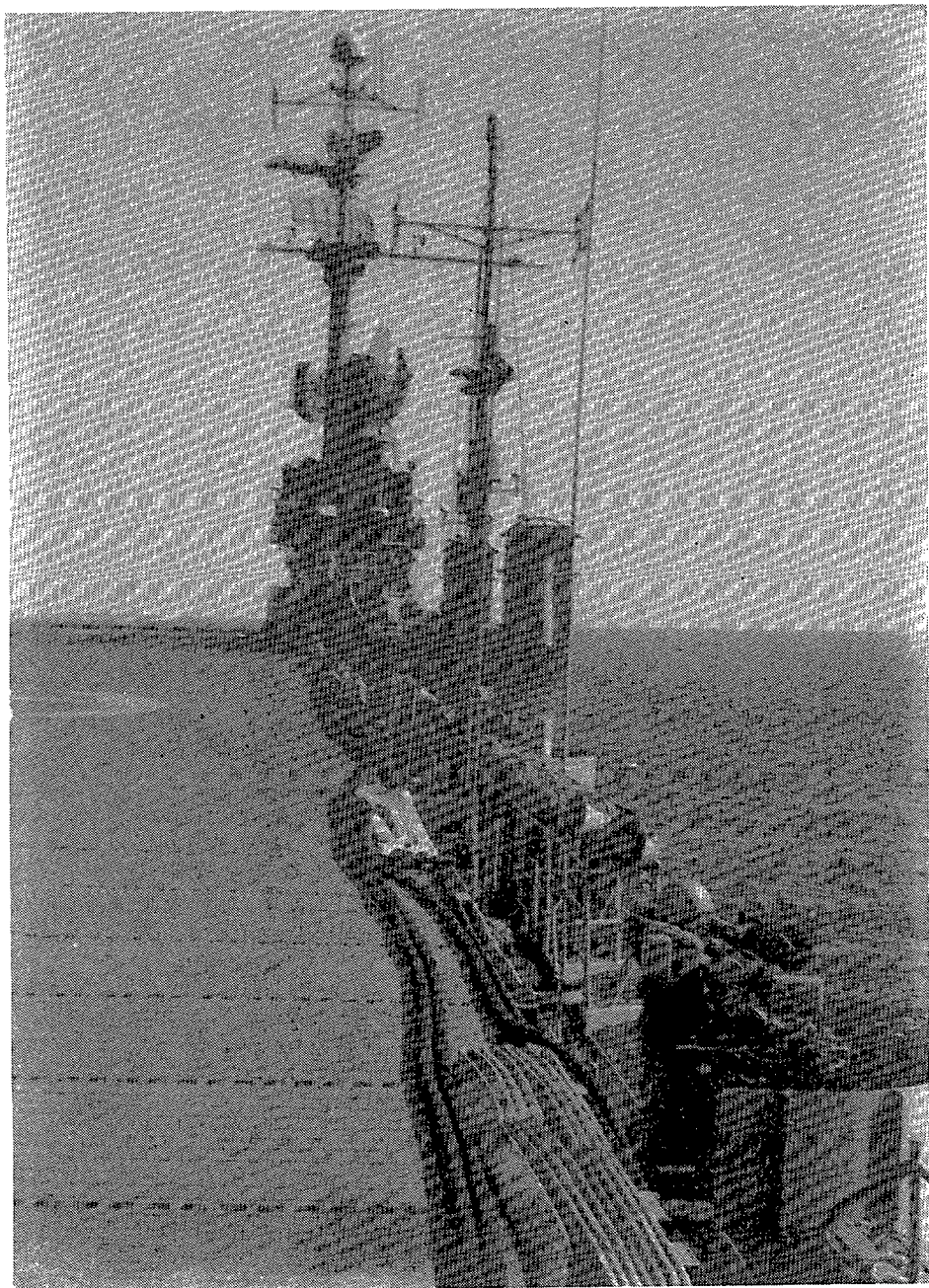
Con la invasión napoleónica, la mayoría de los que tenían tierras en el interior se volvieron a ellas, excepto los que vivían de la mar, aunque muchos pescadores emigraron a Cataluña, difundiendo por allí la riqueza pesquera de la costa granadina. Por consiguiente, cuando terminó la guerra de la Independencia y los pescadores emigrados volvieron a sus tierras, vinieron acompañados de flotillas de blancas velas latinas de catalanes. Esta inmigración obligó a construir muchas viviendas, lo que supuso un rápido engrandecimiento del pueblo. Se asentaron principalmente en la parte del riscal de Poniente, al pie del cerro de la fortaleza. Introdujeron un nuevo arte de pesca llamado del canto, con barcos de siete u ocho metros de eslora, de una vela latina y de mayor radio de acción. Los catalanes confraternizaron tanto con los granadinos, que a una calle le pusieron el nombre «de los catalanes», e incluso se modificó la grafía del nombre del pueblo, imponiéndose la de Castell de Ferro. Pero cuando los catalanes descubrieron El Varadero, Salobreña y Almuñécar, que eran pueblos muchísimo más fértiles, emigraron hacia allí. Esto supuso una gran pérdida para Castell de Ferro, en donde hasta el castillo fue demolido.

Por lo que respecta a la guerra de los moriscos, después de las entrevistas de Fondon de Andarax los días 13 y 19 de mayo, muchos moriscos depusieron las armas o huyeron al norte de Africa. El 1 de noviembre de 1570 los moriscos fueron reunidos pueblo por pueblo para ser conducidos bajo buena escolta fuera del Reino de Granada. Los moriscos sujetos a la deportación fueron todos, incluso los que no se habían sublevado.

BIBLIOGRAFIA

- ARIAS MUÑOZ, Juan: *Estudios para la historia de Castell de Ferro y otros lugares de la costa de Granada*. 1957.
- BRAUDEL, Ferdinand: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, 1949.
- CARO BAROJA, Julio: *Los moriscos del Reino de Granada*. 1976.
- DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio: *Historia de los moriscos. Vida y tragedia de una minoría*. 1979.
- HENRÍQUEZ DE LA JORQUERA, Francisco: *Anales de Granada*. Vol. II.
- HURTADO DE MENDOZA, Diego: *Guerra de Granada hecha por el rey de España Don Felipe II contra los moriscos de aquel reino, sus rebeldes*. B. A. E. XXI.
- IBÁÑEZ DE SEGOVIA, Gaspar: *Historia de la Casa de Mondéjar*. Manuscrito 3.315 de la Biblioteca Nacional. Madrid.
- LYNCH, John: *España bajo los Austrias*. Vol. I. 1975.
- MARLANO ALCOCER, M.: *Castillos y fortalezas del antiguo Reino de Granada*.
- MÁRMOL CARVAJAL, Luis del: *Historia de la rebelión y castigo de los moriscos del Reino de Granada*. B. A. E.





Vigilando el horizonte. Autor: Pedro Fernández.

OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES

ANTE EL V CENTENARIO

(Existen unas soluciones probables para la *Santa María*, *Pinta* y *Niña* bastante aproximadas a las auténticas y unos claros límites para sus características principales.)



N primer lugar, ¡muchas gracias! a don José Luis López Martínez, capitán de fragata e ingeniero naval, que en su artículo sobre «Las naves del descubrimiento» —número del pasado febrero de la REVISTA GENERAL DE MARINA— ha contestado, aunque de modo indirecto, a mis conclusiones sobre el tema, expuestas en mi libro: *Naos y carabelas de los descubrimientos y las naves de Colón* y en mis artículos en 1970 y 1984 (1).

¡Lástima que tal intercambio de opiniones no comenzase mucho antes...!

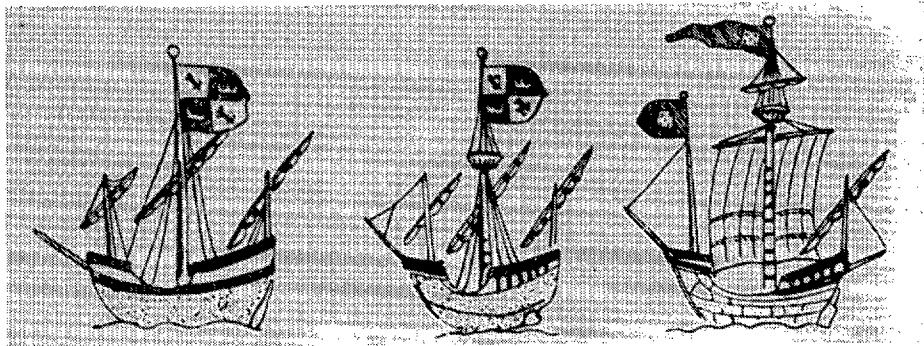
Creo que si así hubiera sido no me enfrentaría ahora con el poco agradable deber de resaltar grandes y claros defectos en los navíos proyectados para 1992.

La posición de don José Luis viene expresada en el siguiente párrafo: *Certera o erróneamente, esto a mi juicio nadie puede saberlo, se ha tomado la decisión de reconstruir las naves según unos determinados criterios, en este caso los de Martínez Hidalgo.*

Alguien podrá opinar, y con todo derecho, o que son demasiado pequeñas, o demasiado grandes, que la altura de los palos debería ser diferente o que la forma de alguna vela no es la adecuada. Lo cierto es que las naves que están proyectadas no son anacrónicas, ni por aspecto ni por dimensiones; repito que alguien podrá opinar que la Santa María, Pinta y Niña no eran así, insisto, está en su derecho, pero otros también lo tienen a creer que sí lo eran y no se puede andar y desandar el camino emprendido cada vez que surja un criterio disconforme... (2). Los subrayados son míos.

(1) «Naos y carabelas de los descubrimientos y las naves de Colón», Industrias Gráficas Aralar, Pamplona, 1971; «La *Niña* del viaje del Descubrimiento era diferente a la del segundo viaje colombino», número de octubre de 1970, de la REVISTA GENERAL DE MARINA. «La nao capitana del Descubrimiento» (dos artículos en el diario *ABC* en junio de 1970). «Las naves del Descubrimiento», número de mayo de 1984 en la REVISTA GENERAL DE MARINA. «Las carabelas que van a construir no son las de Colón», entrevista en el diario *El Alcázar*, en noviembre de 1984.

(2) «El V Centenario del Descubrimiento de América y las naves de Colón», José Luis López Martínez, capitán de fragata e ingeniero naval, número de febrero de 1985 de la REVISTA GENERAL DE MARINA, pág. 205.



Naos de la Carta de Juan de la Cosa (1500).

Es decir, deben admitirse grandes diferencias en las dimensiones principales del casco y en las de la arboladura y velamen.

La actual solución es tan buena como cualquiera de las anteriores y no debe volverse atrás estando ya parcialmente desarrollada...

Por lo que escuché en la brevísima Junta que tuve con la Comisión Oficial encargada de determinar cómo fueron los tres famosos barcos, el pasado mes de diciembre, su postura puede también concretarse: Lo cierto es que la *Santa María* era una nao, y la *Pinta* y la *Niña*, carabelas; todas ellas españolas y que navegaron al final del siglo xv.

Construyamos, pues, unas naves de esta clase que no sean anacrónicas y tendremos la solución correcta. Tanto mejor cuanto más típicas sean del siglo xv...

Con los debidos respetos:—Esta base es muy errónea. En todo siglo se han construido naves para muy diversos propósitos y éstos han sido los que han determinado principalmente sus características.

Con muy diversos nombres han existido barcos casi iguales y con un mismo embarcaciones muy diferentes (3).

En el caso que nos ocupa, el buen camino no es tratar de construir naos y carabelas españolas típicas del final del siglo xv —¡en esto sí que hay una gran indeterminación!—, sino una nao ligera, una carabela de armada y una latina ¡de las empleadas en descubrir por españoles y portugueses al final del siglo xv!

La diferencia es esencial.

Se trata, pues, de conocer lo mejor posible las características de las naos ligeras y carabelas que utilizaron españoles y portugueses en la citada época

(3) Dice al respecto Johan Escalante de Mendoza, en «Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales» —1571— ... *porque cada cual de por sí tiene inventada la mejor forma y gálibo de navíos que puede ser más acomodada para navegar sus mares y navegaciones...*

e integrar tales conocimientos con los que se poseen sobre la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña*.

Cómo nacieron las carabelas para descubrir.

Existen buen número de crónicas y noticias sobre los descubrimientos que los portugueses efectuaron desde 1418 hasta 1497, año en que Vasco de Gama alcanzó la India, culminando los prolongados esfuerzos de la nación hermana (4).

Alguna tan fundamental como la de Gomes Eanes de Azurara, que escribió mientras vivía en la corte del infante don Henrique el Navegante. Este, durante cuarenta y dos años y aprovechando las experiencias de los viajes de descubrimiento de más de medio centenar de carabelas, forjó en sus astilleros de Sagres y Lagos los magníficos veleros de altura que fueron las carabelas latinas portuguesas de la segunda mitad del siglo xv.

Aquel sabio y santo Infante, cuya divisa era «*Talent de bien faire*», se retiró a los veinticuatro años al promontorio de Sagres y anualmente enviaba una o varias carabelas a descubrir; mientras, promovía el desarrollo de la Cartografía, los instrumentos náuticos y el perfeccionamiento de sus navíos y capitanes desde sus propios astilleros y escuelas.

Dicen al respecto el comandante Humberto Leitao y V. Lopes de Mendoza: *Caravela: Navío latino, concebido en Portugal en tiempos del Infante D. Henrique, especialmente empleado en los descubrimientos a lo largo de la costa occidental de Africa hasta el cabo de Buena Esperanza...* (5).

Y ello es una verdad incontestable.

Cómo fueron estas carabelas.

Su empleo durante más de un siglo, con éxitos de resonancia clamorosa y universal, determinaron la existencia de un grandísimo número de datos sobre ellas.

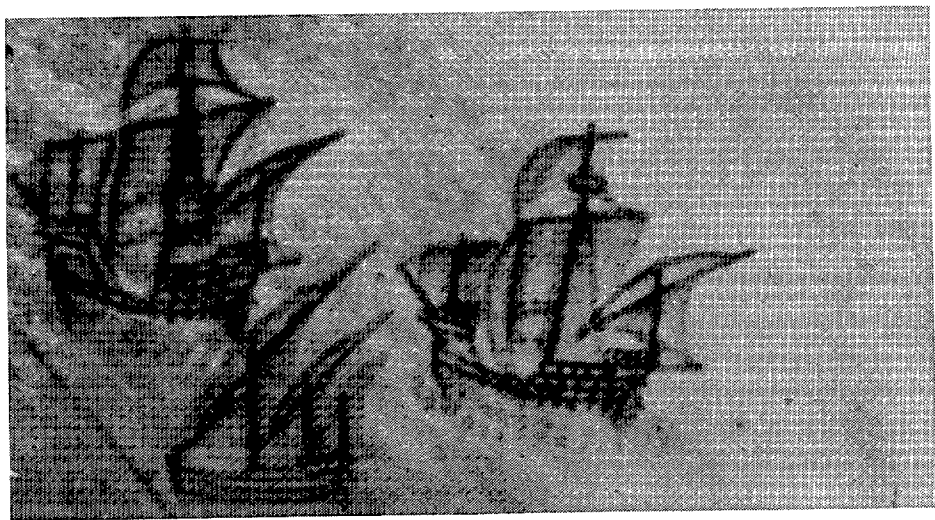
Sabemos de calificaciones como la del veneciano Cadamosto: *Las caravelas de Portugal, los mejores navíos que viajan por el mar...* (6).

Son conocidas también concordantes definiciones como la de García del Palacio:

(4) «La conquista de Ceuta y el descubrimiento de la Guinea», crónica de Gomes Eanes de Azurara, contemporáneo del infante don Enrique y que vivió en su corte. «Décadas de Asia», de Juan de Barros. «Crónica del Rey D. Manuel», de Damiao de Goes, escritos de Gaspar Correa. «Estudio sobre navíos portugueses nos seculos xv y xvi», Lopes de Mendoza. «Centenario del Descubrimiento de América», Memoria de la Comisión Portuguesa; Lisboa, 1892. «A Caravela Portuguesa e a prioridade tecnica das navegacoes Henriquinhas», Quiñino de Fonseca, y otras muchas.

(5) «Diccionario da Linguagem de Marinha»; Lisboa, 1963.

(6) «As Caravelas do Infante e os Cahiques do Algarve», Alberto Iria; Lisboa, 1963, y otras muchas.



La *Santa María*, *Pinta* y *Niña*, vistas por babor; de la Carta de la Isla Española que perteneció a Fernando Colón.

Caravela: Navío largo y angosto que trae velas latinas (7), que resaltan la estrechez de sus cascos —para Quirino de Fonseca, navíos largos eran aquellos en los que la relación entre la eslora y manga máximas era igual o mayor que 4— (8).

Otra de sus principales características, su gran capacidad de ceñir o bolinear, está apoyada por testimonios tan expresivos como el del obispo de Silves, Jerónimo Osorio: *A todo viento se acomodan y con el viento en la ijada bolinean derecho como si fuesen en popa...* (9).

Y lo mismo puede afirmarse sobre su proverbial rapidez: *Corredoras extremadas, buenas para descubrir tierras y aún para robar si fuese menester...* (10).

De muy diversas fuentes españolas y portuguesas se conocen abundantes datos sobre el porte en toneles y sobre las tripulaciones de aquellas carabelas (11).

(7) «Instrucción Náutica», García del Palacio; México, 1587.

(8) «A Caravela Portuguesa e a prioridade tecnica das navegacoes Henriquinhas», Quirino de Fonseca.

(9) «Estudio sobre navíos portugueses nos seculos XV y XVI», Lopes de Mendoza; Memoria de la Comisión Portuguesa de 1892.

(10) Declaración de Iñigo de Artieta, general de la Armada de Vizcaya que protegió a Colón al salir de Palos, tomado de «La mar y los barcos», Carlos de Luna; Madrid, 1950.

(11) «Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles», Martín Fernández de Navarrete; Madrid, 1825; Alcalá, 1858. «Los hermanos Pinzón en el Descubrimiento de América», Cesáreo Fernández Duro. «Colón y el Descubrimiento de América», Antonio Ballesteros Baretta; Barcelona, 1947; y otros. Respecto a fuentes portuguesas, ver nota (4).

Extraordinaria importancia tienen los dibujos de la época representando carabelas y naos junto a las costas descubiertas recientemente; así las de la carta de Juan de la Cosa —1500—, que fue maestro de la *Santa María* en el viaje del Descubrimiento del Nuevo Mundo y, posteriormente, descubridor incansable (fig. 1).

Así, los que probabilísimamente representan a la *Santa María, Pinta y Niña*, que aparecen en la carta de la isla Española que perteneció a Fernando Colón (fig. 2) (12). Y los que fueron seleccionados por famosos arqueólogos portugueses, como el de la carabela latina del Atlas atribuido a Pedro Reinel (fig. 3), o la dibujada por Simao Bening (fig. 4).

O los que muestran la construcción de una carabela en 1616 (fig. 5), de la que puede afirmarse fue sucesora inmediata de las que nos ocupan —su aparejo es el que aparece en la figura 6. Estos dos dibujos nos informan sobre la estrechez del casco y obra viva de sus antecesoras dedicadas a descubrir (13).

Por otra parte, se conocen, asimismo, las características principales de los «dhows» o «pangaios» del Indico, veleros de aparejo latino, cuyos hermanos navegaron en el SW de la península Ibérica antes de la segunda mitad del siglo XIII y constituyeron la base principal sobre la que edificó el infante don Henrique: Las carabelas pescarezas del Algarve. Antecesoras, sin duda alguna, de las carabelas especializadas en descubrir (14).

Y gran importancia tiene también el conocimiento de las embarcaciones que pueden considerarse los descendientes de estas carabelas: Los cahiques del Algarve (15) y los pataches que acompañaron a las flotillas españolas destinadas a descubrir en la segunda mitad del siglo XVI o principios del XVII (16).

(12) Carta que se encuentra en la biblioteca de la catedral de Sevilla; ésta la heredó de Fernando Colón que, a su vez, la poseía «por herencia o regalo» (Biblioteca Colombina; catálogo de sus libros impresos), publicado bajo la dirección de don Servando Arboñy y Faraudo, con notas bibliográficas del doctor Simón de la Rosa y López, catedrático; Sevilla, 1888.

(13) Este dibujo aparece en el «Livro das tracas de carpinteria», de Manuel Fernandes —1616—, recopilado por Quirino de Fonseca; o. c.: nota (8). En él se muestra una carabela de dos cubiertas corridas y cuatro mástiles, cuyas dimensiones fueron: Quilla = 17,64; eslora = 21,73; manga máxima interna = 5,8; puntal primera cubierta (a partir de la quilla) = 2,04; puntal segunda cubierta = 3,75; dimensiones en metros.

(14) Sobre los «pangaios» o «dhows», ver a) «The Ship», Bjorn Landstrom, Ed. Allen and Unwin; b) «Diccionario da Linguagem de Marinha», Humberto Leitao y V. Lopes; c) «Sexto coloquio internacional de historia marítima; océano Indico y Mediterráneo», Lorenzo Marqués, 1962, y otros. Respecto a la época en que navegaban caravelas pescarezas en el suroeste de la península Ibérica, aparecen sus nombres en el siglo XIII («Las partidas», de Alfonso X de Castilla, y el «Fuero de Vilanova de Gaia», en Portugal). Y se sabe navegaban a la costa africana en el XIV, Martín Fernández Navarrete, o. c.: nota (11).

(15) Ver «Apéndice II», de «naos y carabelas y las naves de Colón», o. c.: nota (1), que recoge los estudios de Alberto Iria, Quirino de Fonseca, Gago Coutinho, etc.

(16) Afirma García del Palacio: *Patache: navío pequeño que va en servicio de otros...* —o. c., nota 7, y dice Colón: ... *Una canoa, que es su carabela...*, *Diario de Colón*. Carlos Sanz.

Conclusiones.

De los citados dibujos debe establecerse que aquellas carabelas latinas tenían dos o tres velas cuya relación entre sus alturas y anchura media era grande y que sumaban una superficie vélica muy grande a las obras muertas.

Izadas en mástiles que arbolaban del centro de la eslora hacia popa, con lo que el centro vélico quedaba muy a popa, lo que exigía una gran diferencia entre las superficies de los raseles de popa y proa, pues muy a popa tenía que estar también el centro de resistencia al traslado lateral (17).

Que ambos raseles sumaban una gran superficie lo pide la gran capacidad de ceñir que poseían aquellas carabelas.

Las conocidas características de las obras vivas de los antecesores y sucesores de estas carabelas apoyan rotundísimamente las citadas conclusiones (18).

Tales características no están reflejadas en modo alguno en la solución que da para la *Niña* Martínez Hidalgo (fig. 7).

En la figura 8 pueden apreciarse los raseles del «sohar», reconstitución muy documentada de un «boom» —«dhow» del Indiço dedicado a carga— del siglo x (!) (19).

Es *totalmente inadmisibile* que los raseles de una carabela latina —«muy apta para descubrir»— del final del siglo xv tuviese una obra viva mucho peor —para gobernar y bolinear— que un carguero árabe cinco siglos más antiguo...

Que las carabelas de armada y naos ligeras que formaban flotilla con las carabelas latinas en misiones de descubrir, deberían reflejar en sus obras vivas las grandes ventajas de las obras vivas de aquéllas, es algo que no debe ponerse en duda.

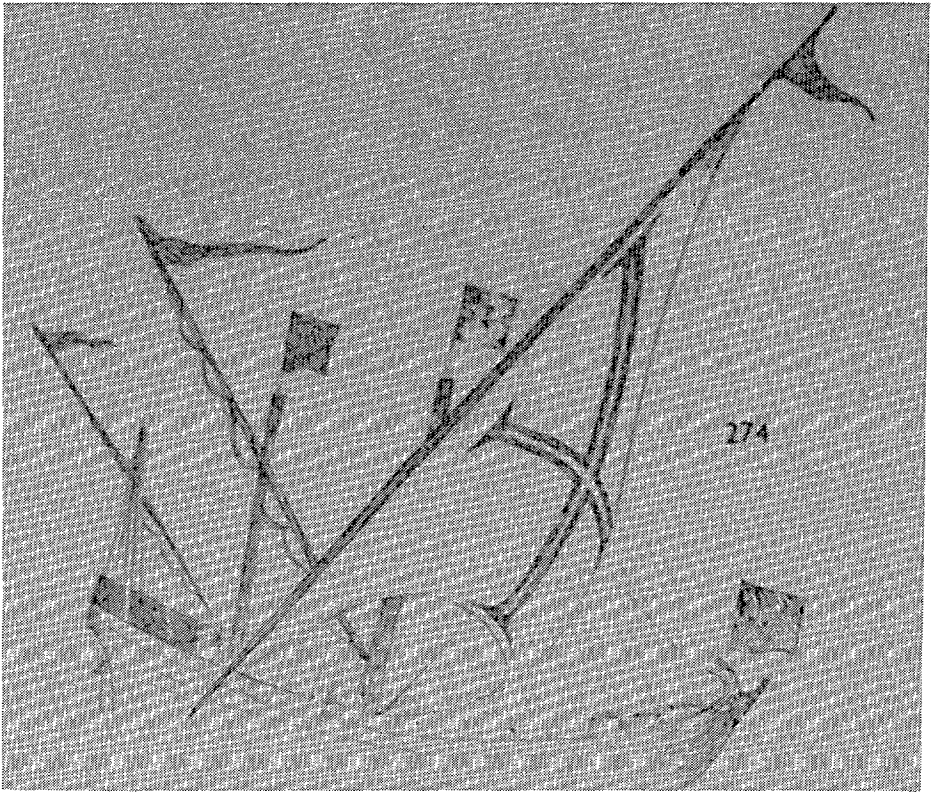
Y lo mismo debe afirmarse de la obligatoriedad de que su velamen mostrase velas altas y grandes —las alas del «pájaro» deben estar en relación con la largura de sus vuelos.

Madrid, 1962—, estableciendo que las carabelas tenían aquella misma función en las flotillas descubridoras. Patache y carabela fueron en ocasiones dos nombres para una misma embarcación. El almirante Brochero en sus Ordenanzas (1607/13) da a un patache de 55 toneles machos la misma superestructura que tenían las carabelas latinas y análogas dimensiones principales.

(17) Para que un velero navegue con el timón a la vía —sin frenados indebidos— es necesario que el centro vélico quede un poco a proa del de resistencia al traslado lateral; y de modo que la relación entre la distancia horizontal de ambos partido por la eslora entre perpendiculares esté comprendida entre 0,01 y 0,07.

(18) En las obras citadas en las notas (13), (14), (15) y (16) aparecen valores concretos de los raseles de popa y proa en «dhows», pataches y hasta en una carabela de principios del siglo xvii; todos ellos concordantes con las conclusiones establecidas.

(19) Tim Severin, en su famosa obra: *The simbad voyage*; «Hutchinson and Co, Publisher Ltd. London, 1982, precisa la reconstitución de un «boom» del siglo x, que navegaba de Arabia a Canton (China).



Carabela latina del Atlas atribuido a Pedro Reinel.

Como clarísimamente lo establecen los dibujos de las figuras 1 y 2.

A este respecto, las pequeñas velas rectangulares que aparecen como velachos en la *Santa María*, proyectada por la actual comisión (fig. 8), tampoco son admisibles.

Relaciones entre las dimensiones principales de sus cascos.

Del estudio de las fuentes citadas se deducen como probabilísimas: —llamando Lp, M y P a la eslora en la cubierta principal, manga máxima en dicha cubierta y puntal de esta cubierta en la cuaderna maestra.

Para carabelas latinas.— $Lp/M = 4$ ó muy próximos al mismo; $M/P = 3$ ó próximos a él.

Estos valores vienen apoyados también por el estudio de los carebes tunecinos que etimológicamente parecen ser los inmediatos antecesores de

las carabelas —en ellos Lp/M entre 4 y 5—. Y por el de una carabela construida en Barcelona en 1450 —en ella Lp/M, entre 4 y 4,17— (20).

Para carabelas de armada.—Por tener castillo de proa y mayor superestructura en popa es lógico atribuirles un Lp/M = algo menor que 4 y M/P = algo mayor que 2.

Para naos ligeras.—De un modo general, pues en algunos casos sus características serían idénticas a las mayores carabelas de armada, Lp/M = algo más que 3; N/P = 2 ó un poco más.

Dado que en las soluciones de Martínez Hidalgo para la *Pinta* y la *Niña* Lp/M vale 3,13 y 3,12, respectivamente, claramente se ve que están lejos de cumplir las condiciones propias de las carabelas para descubrir en lo referente a las dimensiones principales de sus cascos.

Sobre los portes de carabelas y naos ligeras empleados en descubrir.—(Final del siglo xv y principios del xvi.)

De un estudio análogo, basado en un gran número de datos, se deduce claramente:

Para carabelas latinas en funciones de patache de una flotilla.—Unos 30 toneles, con límites muy probables de 25 a 40.

Carabelas de armada.—Entre 40 y 50.

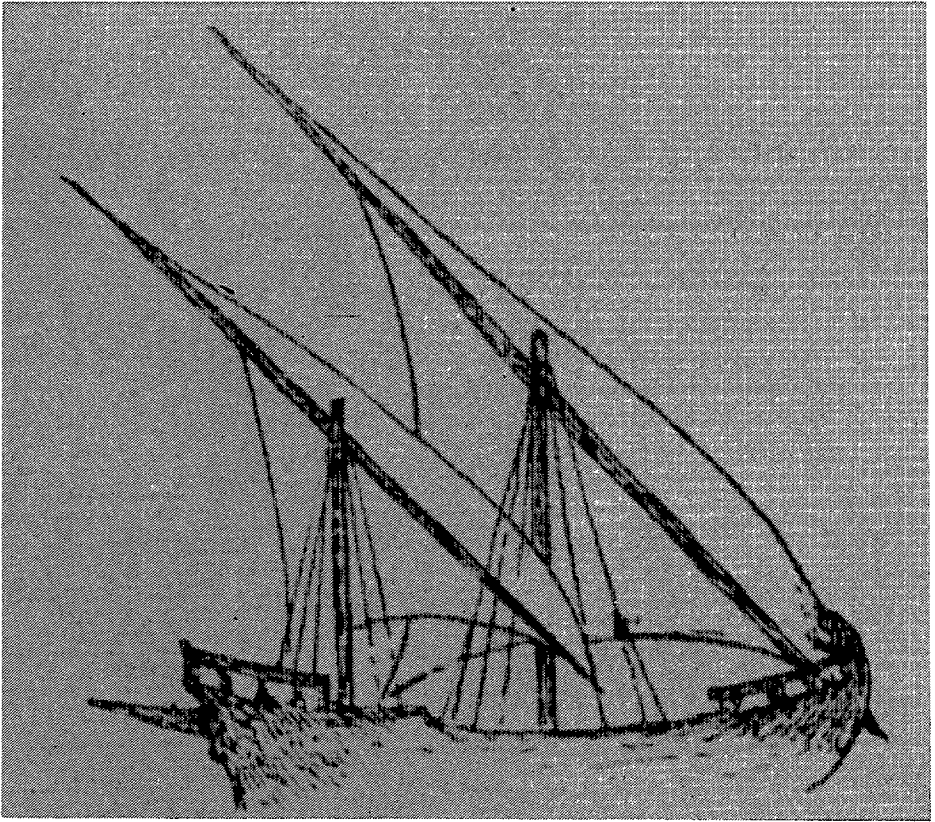
Naos ligeras.—Entre 50 y 80.

En casos de la expedición de un solo navío, el número 50 se repite frecuentemente, y entre 50 y 70, lo hace para capitanas de flotillas descubridoras.

Respecto a la clase de toneles —que determinan el valor de sus respectivas toneladas— deben considerarse la de Sevilla, la de Vizcaya y la de Portugal, cuyas equivalencias en metros cúbicos se conocen con bastante aproximación: 1,4; 1,68 y 1,6, respectivamente (21).

(20) Ver apéndice III y IV de mi obra «Naos y carabelas de los descubrimientos y las naves de Colón»; Pamplona, 1971. Y la obra citada en nota (8) y «Souvenirs de la Marine conserves»; París, 1888.

(21) Una tonelada vizcaína = 1,686 metros cúbicos; se deduce de «Los vascos y la pesca de la ballena», Mariano Ciriquiain Gaiztarro; San Sebastián, 1961, pág. 86. También de: «Bayona y la región bayonesa del siglo XII al XV», de E. Goyeneche. Y de «La France artique ou les baleiniers basques au spittberg»; Pau, 1905, pág. 49/57. Así como de: «Le navire et L'Economie Maritime du xv au xviii siecles. Coloquio sobre Historia Marítima. S.E.V.E.N.»; París, 1957. Una tonelada de Sevilla tenía un valor en metros cúbicos comprendido entre 1,37 y 1,405; deducido de la obra acabada de citar. Concordante con lo que establece Escalante de Mendoza: «Una tonelada de Sevilla = 55 arrobas» (Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales», Johan Escalante de Mendoza, 1571; manuscrito en Biblioteca Nacional de Madrid), al cumplirse para el valor de la arroba toledana = 13,83 litros y para la que José García Caballero llama «antigua Castilla» e igual a 14,66 litros (ver «Naos y carabelas de los descubrimientos y las naves de Colón», Carlos Etayo; Pamplona, 1971; capítulo VIII, pág. 149). Y concordante con el que se obtiene de la equivalencia que da en la citada obra el mismo Escalante: «... Diez de Vizcaya son doce de las nuestras...». El valor de la tonelada portuguesa lo establece Lopes de Mendoza en la obra citada, nota (9).



Carabela latina de principios del siglo XVI, dibujada por Simao Bening.

Sobre los valores de las dimensiones principales de aquellos navíos.

Respecto a las carabelas, dado que eran de una sola cubierta corrida, y su escasa capacidad bélica excluía la existencia bajo la misma de pañoles de artillería o pólvora, son fácilmente calculables los espacios ocupados por el pique de proa, pañol de víveres y del contra maestre, cajas de las bombas, por lo que conocido el volumen de la bodega por el número de toneles que podía llevar, pueden aplicarse con bastante aproximación las fórmulas que ligán las dimensiones principales del casco con el volumen de la bodega y, conociendo las relaciones entre las citadas dimensiones, calcular éstas (22).

(22) $A = p \times p' \times L_p \times M \times P$, siendo A el volumen de las bodegas —espacio dedicado a carga debajo de la cubierta principal—; p , la relación entre el volumen interno debajo de dicha cubierta y el producto $L_p \times M \times P$; p' , la relación entre A y el citado volumen interno. L_p , la eslora en la cubierta principal; M, la manga máxima en dicha cubierta, y P, el puntal de esta cubierta en la cuaderna maestra (desde el plan de la bodega).

Considérese que cada vez que una de aquellas carabelas cargaba al máximo sus bodegas, se establecería su porte en una cierta clase de toneles; por lo que este dato es una base muy firme para el conocimiento de sus dimensiones principales.

Únicamente en el caso de un navío que tenga dos cubiertas corridas y grandes castillos en su superestructura pueden surgir problemas para deducir sus dimensiones de su porte, ya que podrían no aparecer claros los espacios dedicados a carga.

Es claro que para las naos ligeras de una sola cubierta corrida pueden aplicarse las mismas fórmulas que para las carabelas.

De este modo pueden establecerse límites probabilísimos para las esloras en cubierta de aquellas naos ligeras y carabelas: entre 13 y 19 metros.

Y para sus mangas máximas: entre muy poco más de 3 y 6 metros.

Las dimensiones calculadas a partir de los dibujos o del conocimiento de las barcas que llevaban las carabelas latinas y su modo de estibarla —indudablemente con poca aproximación— apoyan los citados límites, como no podía ser menos (23).

También las dimensiones de las soluciones de Martínez Hidalgo (mangas entre 6,44 y 7,9 y esloras en la principal entre 20,1 y 23,6) son muy erróneas y rotundamente inadmisibles.

Podría alegarse que las naves que salieron de Palos a las órdenes de Colón y Pinzón no eran de la clase «para descubrir», aunque ello se opusiera al hecho de que tanto Colón como Pinzón conocían perfectamente cómo eran las naos y carabelas de la citada clase, que en Palos las había y que las escogieron (24).

(23) Tomando en los dibujos de la carta de la isla Española que perteneció a Fernando Colón la distancia entre el cintón, que coincide con la cubierta principal, y la toldilla y haciéndola igual a seis codos, ya que daban 3 para la altura de los espacios habituales, tendríamos para la nao un valor del orden de 14 metros para la eslora de su cubierta principal y de 13 para el de la misma cubierta en los otros dos navíos. Por otra parte, Gomes Eanes de Azurara —o. c. nota (4)— nos informa sobre el número de bancadas que llevaban las barcas de aquellas carabelas, 3, y el número de su dotación: 6 remeros y un patrón; y los que llevaba en expediciones de desembarco: 10 a 12 (dotación incluida). Dado que el mástil de más a proa en aquellas carabelas latinas aparece situado en el centro de la eslora, es indudable que la barca estaba en dicho mástil hacia proa, con lo que una fórmula aproximada del valor de la eslora en cubierta de aquellas carabelas será: $L_p = 2 \times (1 + 2,5)$; siendo 1 el valor de la eslora total de la barca y tomando 2,5 distancia entre la roda y el extremo de proa de la barca estibada. Suponiendo 5,5 el valor de la eslora de la barca —lógico para las características de la misma—, resultarían valores para las esloras en la cubierta principal de aquellas carabelas del orden de 16 metros.

(24) Colón se casó en Portugal, poco después de 1470, con la hija de un descubridor portugués y a la muerte de su suegro obtuvo cartas, escritos e instrumentos náuticos (o. c. nota 11, tomo I, pág. 81). Por otra parte, sabemos que él y su hermano Bartolomé estuvieron en la expedición portuguesa que en 1484 descubrió hasta el grado 24 de latitud sur (ver «Historia de las Indias», fray Bartolomé de las Casas), y que en el gran triunfo de Bartolomé Díaz en 1487: el doblar el cabo de Buena Esperanza estuvo Bartolomé Colón, hermano del descubri-

Y a lo que nos dice el «Diario de Colón» (25).

Y también a que, posteriormente al viaje del descubrimiento, Colón calificó a los tres famosos barcos como «muy aptos» para la misión que habían desempeñado.

Un estudio sobre los datos específicos sobre la *Santa María*, *Pinta* y *Niña* disipará posibles dudas al respecto y ratificará las conclusiones expuestas sobre naos y carabelas para descubrir en la época indicada.

Datos sobre la «Santa María», «Pinta» y «Niña».

Sus tripulaciones.—De los concordantes testimonios de Fernando Colón, Bartolomé de las Casas y Antonio de Herrera y Tordesillas, se establece firmemente que en el primer viaje de Colón al Nuevo Mundo: ... *Fueron por todos 90 hombres...* (26).

Bartolomé de las Casas nos informa también que cuando la *Pinta* se había separado de las otras dos, la suma de los expedicionarios en estas últimas: *No pasaban de 60 personas...* (27).

Y como por los que embarcaron en la *Niña* para regresar a España y los que quedaron en la Española puede calcularse que los embarcados en la *Santa María* en Palos fueron 42 ó 45, los tripulantes de la *Niña* debieron ser 18 ó 15, siendo 30 el de los de la *Pinta*.

Sus obras muertas y aparejos.—Los tres famosos barcos aparecen dibujados con precisión en una carta de la isla Española que perteneció a Fernando Colón, hijo del famoso descubridor.

Así lo afirma la tradición de la catedral de Sevilla, que heredó dicha carta del citado Fernando Colón. Esta tradición no puede venir de fuente más directa: un hijo del propio descubridor. Además, dicha catedral tenía

dor (misma obra). Se sabe que Martín Alonso Pinzón se enriqueció practicando el comercio con la Guinea descubierta por los portugueses, y que era culto e instruido y estaba informado de todos los viajes de exploración («La Rábida», de Angel Ortega; Sevilla, 1925). Pocas dudas pueden haber de que los barcos en los que él arriesgaba su fortuna y su persona serían esencialmente iguales que las carabelas portuguesas del otro lado del Guadiana. Que las escogieron aparece claro en la siguiente real cédula de los Reyes Católicos: ... *Nos Vos mandamos a todos e cada uno de Vos que cada que por el dicho Cristóbal Colón Vos fueren mostradas y nombradas tres carabelas que serán menester para lo sudodicho que serán de súbditos vasallos nuestros, las dedes e entregades al dicho Cristóbal Colón...* (pág. 140, de «La Rábida», de Angel Ortega, tomo II).

(25) Del «Diario de Colón» se deduce la magnífica capacidad de la *Pinta* y la *Niña* para sobrevivir a grandes temporales. Y cómo hacían en varias ocasiones velocidades medias diarias del orden de 7 a 8 nudos actuales y en una ocasión anotó una máxima de 10.5 (ver: «Diario de Colón», Carlos Sanz, 1962; y apéndice I de la tercera parte de mi obra «Naos y carabelas de los descubrimientos y las naves de Colón», donde se establece la equivalencia aproximada de una milla colombina = 0.7 actual).

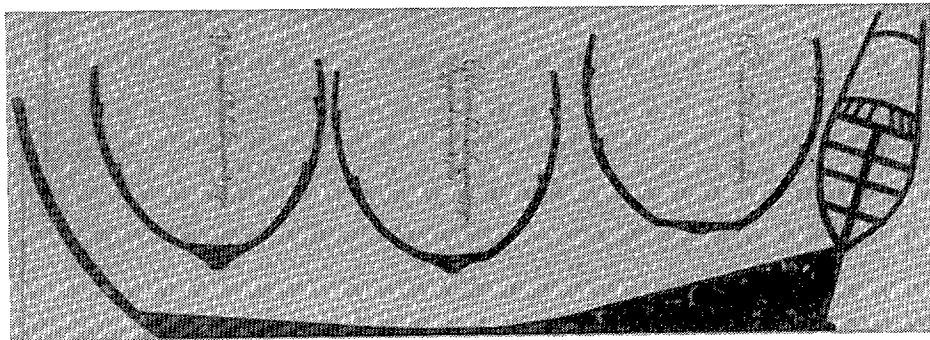
(26) Ver: «Historia del almirante Cristóbal Colón», Fernando Colón; Venezia, 1675. «Historia de las Indias», fray Bartolomé de las Casas, y «Historia general de los hechos de los castellanos...», Antonio de Herrera y Tordesillas; Madrid, 1601.

(27) Fray Bartolomé de las Casas, o. c. nota (26).

motivos para conocer bien aquellos famosísimos barcos, pues tuvo como deán a don Juan de Fonseca, quien según el historiador Antonio Ballesteros, fue coorganizador con Cristóbal Colón de viajes de descubrimiento de 1493 a 1498 (28).

Apoyan grandemente a la veracidad de dicha tradición el que en las dos flotillas dibujadas son tres el número de barcos que las componen, dos pequeños y uno algo mayor; conforme afirma Las Casas respecto a la *Santa María*, *Pinta* y *Niña*; dos de aparejo redondo y uno latino, como se deduce de lo que dicen Fernando Colón y Antonio de Herrera (29).

Y que el velamen de las capitanas coincide con toda probabilidad con lo que informa sobre ello Cristóbal Colón en su diario (30).



Secciones longitudinales y transversales de una carabela de 12 rumos de quilla.

Otro dato, para mí decisivo, es el de que Fernando Colón obtuvo la citada carta «por herencia o regalo» (31), pues en cualquiera de los dos casos sería absurdo que el donador hubiera hecho pintar tres barcos que nada tenían que ver con el clamoroso Descubrimiento.

Como afirmé en 1971 (32), sería necesario aportar pruebas contundentes para rechazar tan esencial documento.

Tres son los argumentos que aparentan tener algunas fuerza:

1) El anacronismo, ya que en la carta aparecen poblaciones fundadas a principios del siglo XVI...

Respondo: De ningún modo hay que establecer como evidente que si la carta fue dibujada por Cristóbal Colón —como afirma la tradición— tuvo que permanecer a través de los años mostrando únicamente el primitivo dibujo.

(28) O. c. nota (11).

(29) O. cs. nota (26).

(30) O. c. nota (25).

(31) Catálogo de la Biblioteca Colombina de 1888, especificado en nota (12).

(32) Ver o. c. nota (25).

Fernando Colón pudo ir poniendo al día una carta hecha por su padre. Y es lógico que lo hiciera para adjuntarla a un libro de historia sobre el nuevo mundo descubierto, pues así aparece dicha carta (33).

2) En los dibujos de la carta aparecen dos naos y Colón sólo llevaba una...

Respondo: ... *E don Cristóbal Colón iba por capitán de la nave principal e el dicho Martín Alonso Pinçon iba por capitán de una nao que decían la Capitana...*, declaración de Fernando Pérez Camacho, testigo contemporáneo a la salida de Palos de los tres famosos barcos (34).

Por su parte, Fernando Valiente, testigo de igual condición, dice hablando de Martín Alonso: ... *siempre le conoció y vio tener por suyos dos navíos que eran una carabela e un barco, e a las veces un navío, así barco como carabela...* (35).

Todo esto apoya grandemente el que la *Pinta* fue una carabela de Armada, como lo pide la personalidad de Martín Alonso y lo indica su dotación de 30 hombres (36).

3) La carta la hizo muy probablemente Andrés de Morales —con lo que la citada tradición fallaría en la paternidad de tan importante documento...

Respondo: Base principal para esta afirmación era la razón del anacronismo, que ya hemos visto carece de fuerza. Además, si las cartas de la isla Española que van adjuntas a las «décadas», de Angleria, son como la que se encuentra en la Biblioteca Universitaria de Bolonia y fueron hechas por Morales, éste no hizo la de la Colombina.

Ambas cartas tienen claras diferencias; en la supuestamente de Morales no hay dibujos de barcos, ni escala para las distancias, como lo hay en la de la catedral de Sevilla.

Tampoco coinciden en el número de poblaciones que aparecen, ni en los ríos y montañas... De lo que se aprecia en la carta que perteneció a Fernando Colón respecto a la dimensión Oeste-Este de la isla Española y lo que dice Cristóbal Colón sobre las leguas que navegó al recorrer tal distancia, se deduce la probabilidad de que la carta la hiciese el famoso descubridor (37).

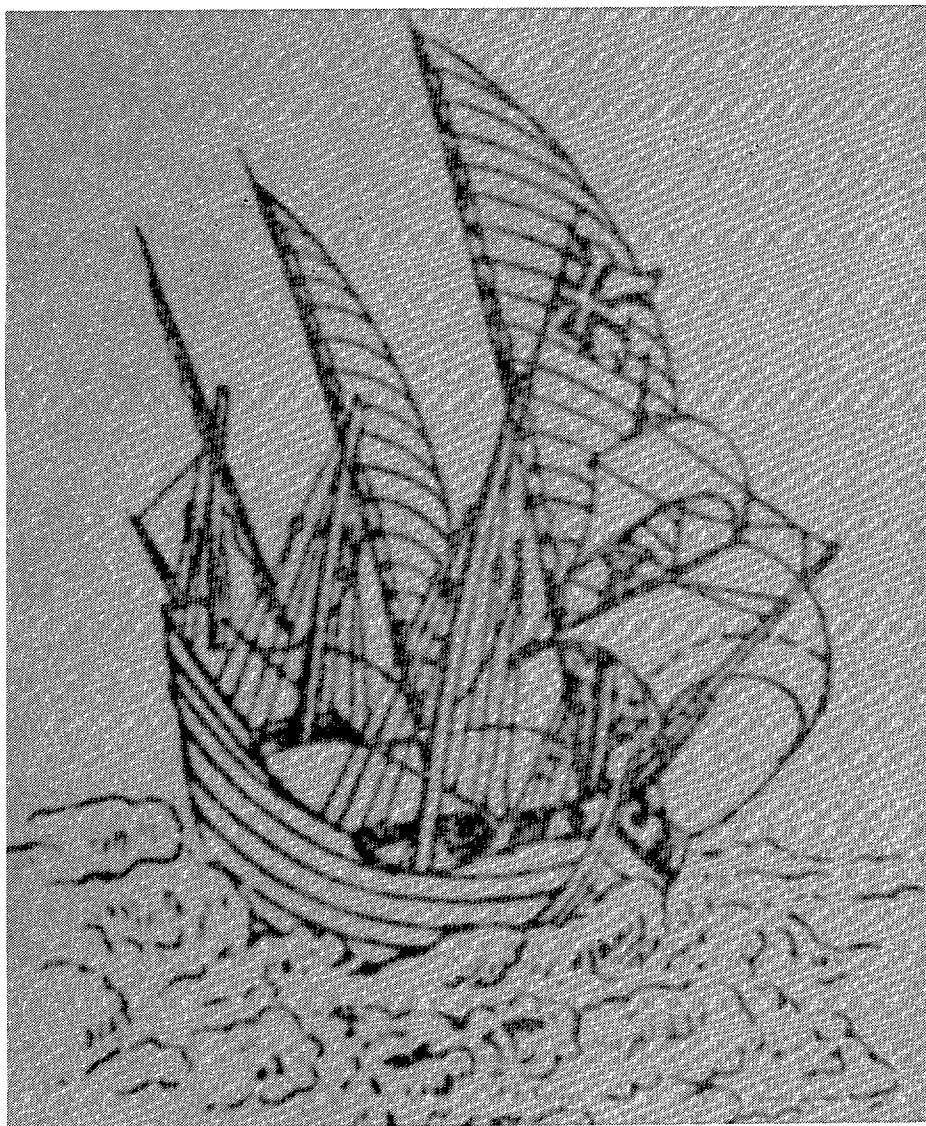
(33) Ver o. c. nota (31).

(34) «La Rábida». Angel Ortega; Sevilla, 1925, pág. 169, tomo II.

(35) Pág. 166, tomo II, o. c. nota (34).

(36) Ver o. c. nota (34) y la de Fernández Duro citada en nota (11) y pág. 129 mi obra citada en nota (1).

(37) En la carta de la isla Española que perteneció a Fernando Colón, *la Isla corre de Este a Oeste 182 leguas aproximadamente*. Y dice Cristóbal Colón en su carta anunciando el descubrimiento del Nuevo Mundo. Carlos Sanz. Madrid, 1962, pág. 10: *Esta otra Española en cerco tiene más que la España toda (...), pues en una cuadra anduve 188 leguas por recta línea de occidente a oriente...* Al alabar Colón el gran perímetro de la isla parece lógico cite para reflejarlo el lado mayor ... *en una cuadra...*, que es la costa sur de la isla y que es la que en la carta citada corre 182 leguas. Y es claro que posteriormente pudo corregir algo lo hallado en sus primeras navegaciones.



Carabela de la obra del piloto Jacques Devaulx.

Como afirmé repetidamente desde 1961, ninguna objeción de algún peso puede oponerse a la tradición de la catedral de Sevilla.

Conclusión: Existen unos dibujos que nos informan con bastante precisión sobre las obras muertas y aparejos de la *Santa María*, *Pinta* y *Niña* (fig. 9).

Sobre sus portes en toneles.

El de la *Pinta* era de unos 40.

Fernando Colón nos informa (38) cómo al llegar su padre a Canarias el 9 de agosto de 1492 procuró sustituir a la *Pinta* —que tenía el timón averiado— por otro navío.

Cómo proyectó cambiarlo por el de un tal Grajedo de Sevilla, *de 40 toneladas ... Por ser a propósito para su viaje.*

Y cómo Cristóbal Colón consideró dudoso que la otra parte accediese y los de la *Pinta* recibieron gran pesar al no llevarse a cabo dicho cambio.

Si la *Pinta* hubiese sido de 50 toneladas, parece muy probable que los del navío de Grajedo no hubiesen dudado en aceptar un cambio que les obliga a perder unos siete días en reparar el timón de su nuevo barco, pero aumentaban en un 25 por 100 su capacidad de carga...

Y no sería lógico el gran pesar de los de la *Pinta*.

Respecto a la clase de toneles, es lógico que se refiriese a los de Sevilla, pues Colón habla de un navío cuyo propietario era de aquella ciudad y por su larga permanencia en España es lo más probable utilizase en su habla las medidas más corrientes de la nación que patrocinaba su empresa.

Por los dibujos citados se deduce el gran parecido en el valor de las esloras en la cubierta principal de la *Pinta* y de la *Niña*; debe, pues, atribuirse a ésta un porte muy cercano a 40, quizá un poco menos, pues por tener mayores pesos altos la *Pinta* su relación eslora/manga sería un poco menor.

Porte de la «Santa María».—Un límite superior del mismo lo estableció Escalante de Mendoza: ... *y cuando a lo que decís que siempre habéis visto que los que navegan larga navegación procuran siempre naos grandes para poderlas hacer más seguramente. Respondo que don Cristóbal Colón, que descubrió y dio principio a la navegación de las Indias occidentales, no escogió ni buscó para tan grande empresa navíos grandes, sino pequeños, muy poco mayores que cien toneladas...* (39).

Obsérvese que Escalante se refiere a los navíos que usó Colón en sus cuatro viajes; como el apoyo a su argumento lo pedía. Y que afirma que hubo varios que pasaban de 100 —aunque muy poco.

Ahora bien, se sabe que el primero y cuarto viajes de Colón tuvieron un carácter exclusivo de descubrimiento, mientras que el segundo y tercero fueron, además, de *colonización* (40).

Esto último exigía flotas con muchas gentes y pertrechos, de mucho mayor valor, lo que pedía algunas naos de mayor capacidad de carga y mayor capacidad militar.

(38) Ver o. c. nota (26).

(39) Ver «Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales», Johan Escalante de Mendoza, 1571; Manuscrito de la Biblioteca Nacional de Madrid.

(40) Ver obras de Martín Fernández Navarrete y de Antonio Ballesteros, citadas en nota (11).

Resulta lógico que la capitana del tercer viaje fuese de 101 toneles de porte (41).

Y que la del segundo se retrasase mucho respecto a los demás barcos en la travesía atlántica (42) hace suponer que era bastante más pesada que las restantes y muy probablemente mayor de 100 toneladas.

Para establecer el porte de la *Santa María* debemos fijarnos en el criterio que tenía Colón sobre las naos adecuadas para descubrir; y en el porte de las que eligió para tales misiones.

Dicho criterio lo reproduce Las Casas al referir unas reflexiones del gran descubridor durante su tercer viaje: ... *porque los navíos que traía eran grandes para descubrir, que el uno era de más de 100 toneles y el otro de más de 70, y no se requiere para descubrir sino de menos...* (43).

Y fiel a este criterio le vemos elegir uno de *cerca de 60* para continuar la exploración que había interrumpido al regresar a España desde la isla Española (44).

Exploración en la que, además de la capitana del citado porte, llevó dos carabelas muy pequeñas; cuyas tripulaciones eran del orden de 16 hombres, siendo unos 65 los de la nao capitana (45). (Compárense con los 16 y 44 tripulantes probables para la *Niña* del primer viaje). Todo hace suponer que esta flotilla de tres barcos era muy parecida a la del primer viaje; 90 expedicionarios fueron en éste y 98 en la exploración reanudada.

«Muy aptos» declaró Colón a los navíos de su primer viaje (46) y pudo escoger a voluntad para formar la que para él era la flotilla descubridora ideal (47).

Creo probable que eligió una nao de análogo porte, pero mayor superestructura, lo que implicaba mayor comodidad y capacidad militar, ambas cosas naturales al pasar Colón de un ambicioso aventurero a la condición de almirante de la mar oceana...

En el cuarto viaje, no sólo de exploración, sino proyectado para dar la vuelta al mundo (48), Colón elige como capitana una nao de 70 toneles y lleva en la misma 52 tripulantes.

De aquí también se desprende que la *Santa María*, escogida creyendo

(41) Ver o. cs. nota (40).

(42) Ver o. cs. nota (40).

(43) «Historia de las Indias», fray Bartolomé de las Casas.

(44) «Lettera de Michel de Cuneo-Savona», 15-28 de octubre de 1945, en «Raccolta di documenti e studi pubblicata dalla R. Commissione Colombina»: Roma, 1892.

(45) Ver nota (44) y la de Navarrete citada en nota (1), cap. X, mi obra citada nota (1).

(46) ... *Y vine a la villa de Palos que es puerto de mar, a donde yo armé tres navíos muy aptos para semejante hecho...*, del prólogo del «Diario de Colón», carta de éste a los Reyes Católicos; «Diario de Colón», Carlos Sanz; Madrid, 1962.

(47) Ver nota (24).

(48) «Colón y el Descubrimiento de América», Antonio Ballesteros Baretta; Barcelona, 1945.

que tenía que realizar una navegación mucho más fácil que la vuelta del mundo (49), debió ser menor que 70 toneles.

La objeción de que el mismo Colón llama en dos ocasiones a dicha nao demasiado pesada para descubrir, no debe afectar al porte establecido —cercano a 60.

Tal afirmación contradice totalmente a la del mismo Colón al declarar muy aptos a los tres navíos de su primer viaje. Ninguna razón tenía para resaltar excesivamente las cualidades de sus ya famosos barcos. Sí en cambio, para atribuir defectos a la *Santa María*; sabido es que ésta se perdió totalmente por descuido de los que la navegaban y que, indudablemente, a Colón correspondía parte de la responsabilidad. *Si se perdió la nao; pero no era buena...* En el diario del primer viaje, a la declaración de ser la *Santa María* demasiado pesada, acompañan afirmaciones sobre Juan de la Cosa totalmente inadmisibles (50).

Por otros caminos llégase también a la misma conclusión: La *Santa María* tenía un porte de unos 60 toneles de Sevilla.

Cristóbal Colón se casó, poco después de 1470, con la hija de un descubridor portugués y a la muerte de su suegro obtuvo cartas, escritos e instrumentos náuticos que había usado en sus viajes (51).

En 1484, Colón y su hermano Bartolomé participaron en la expedición portuguesa que descubrió el Congo y alcanzó la latitud de 24 grados al sur del Ecuador (52).

En 1487, en el gran triunfo de Bartolomé Díaz, doblar el cabo de Buena Esperanza, participó Bartolomé Colón, hermano del descubridor y compañero de sus empresas.

Para este gran triunfo Bartolomé Díaz usó como capitana un navío de 50 toneles, sin duda portugueses —unos 60 de Sevilla...

Puede darse como muy probable que el gran éxito de Bartolomé Díaz tuvo eco en la mente de Colón y habría influido en la selección de su nao capitana en Palos. Ver nota (24).

Que en este puerto escogió a su antojo es un hecho demostrado: ... *Nos Vos mandamos a todos e cada uno de Vos que cadaque por el dicho Cristóbal Colón Vos fueren mostradas e nombradas tres carabelas que sean menester*

(49) En una carta a la reina Isabel de Castilla decía que según Séneca, Aristóteles, Plinio y el cardenal Pedro D'Ailly, la India se extendía hacia el Oriente mucho más de lo que se suponía hasta entonces, así que se podría ir de Canarias a las regiones más orientales de Asia recorriendo sólo 500 millas...

(50) Con fecha 25 de diciembre cuenta Colón cómo la *Santa María* encalló con tiempo de calma y acusa a Juan de la Cosa y su gente de no obedecer sus órdenes y «huir a la carabela» —la *Niña*—. Ahora bien, con tiempo en calma y siendo suya la *Santa María*: ¿de qué huía Juan de la Cosa?; con fecha 26, Colón, al comentar la pérdida de dicha nao, dice: ... *Si no fuera por la traición del maestre y de la gente...* Acusación totalmente absurda: ¿qué ganaba Juan de la Cosa con la pérdida de su nao? Obra citada nota (46).

(51), (52) Ver nota (24).

para lo sudodicho que serán de súbditos vasallos naturales nuestros, las dedes e entregades al dicho Cristóbal Colón con todas sus jarcias y aparejos (53), ordenaron los Reyes Católicos a las autoridades de Palos.

Es también indudable que el portentoso éxito del primer viaje colombino hizo escuela en la mente de los descubridores inmediatos posteriores. Y a este respecto debe considerarse que en 1499 parte para el Nuevo Mundo Pero Alonso Niño —piloto de la *Niña* en el viaje del descubrimiento del Nuevo Mundo—, capitaneando una carabela de 50 toneles y 30 a 33 hombres de dotación (54).

Y en este mismo año, cruza el Atlántico con el mismo objeto Vicente Yáñez Pinzón, capitán de la *Niña* en el citado primer viaje, y lleva como capitana la carabela *Fraila*, de 47 toneles, y le acompañan otras tres; una de éstas con 16 hombres de dotación... (55).

En 1515, Díaz de Solís, que había navegado en 1506 con Vicente Yáñez Pinzón, expediciona al Nuevo Mundo con un navío de 60 toneles y dos de 30; con un total de 60 hombres (56).

En 1519, contratan la Corona y Andrés Niño: *Que han de ir a descubrir con tres navíos, los dos de 50 toneles y una fusta o bergantín para remos y vela...* (57).

De todo ello se deduciría la probabilidad de que el porte de la *Santa María* estuviese comprendido entre 50 y 60 toneles de porte, probablemente de Sevilla.

Resumen: Portes muy probables de los tres famosísimos barcos: *Santa María*, muy cerca de 60 toneladas de Sevilla; *Pinta*, muy cerca de 40; *Niña*, muy cerca de 35.

La concordancia del gran número de bases utilizadas para establecerlos demuestra la bondad de cada una de ellas y de las conclusiones que de ellas se derivan.

Estuvo acertado Martín Fernández Navarrete al afirmar que la *Santa María* no pasaba de 60 toneladas y sus acompañantes eran de 40 (58).

El atribuir a la *Niña* del primer viaje de Colón 60 toneles, porque los tenía la nao de este nombre que llevó Colón como capitana en la exploración de Cuba durante su segundo viaje, es totalmente inadmisibile. Lo demostré cumplidamente en 1970 y 1971 (59).

Basta para rechazar tal supuesto que un mismo historiador —Las Casas— en la misma obra —«Historia de las Indias»—, llama a la *Niña* del primer viaje «navío pequeño» y a la del segundo «... nave o nao grande...»

(53) Ver nota (24).

(54) «Colección de viajes y descubrimientos...», o. c. nota (11).

(55) »Los hermanos Pinzón y el Descubrimiento de América...», o. c. nota (11).

(56) Ver o. c. nota (54).

(57) «Historia de Nicaragua». Biblioteca Archivo de Indias, de Sevilla.

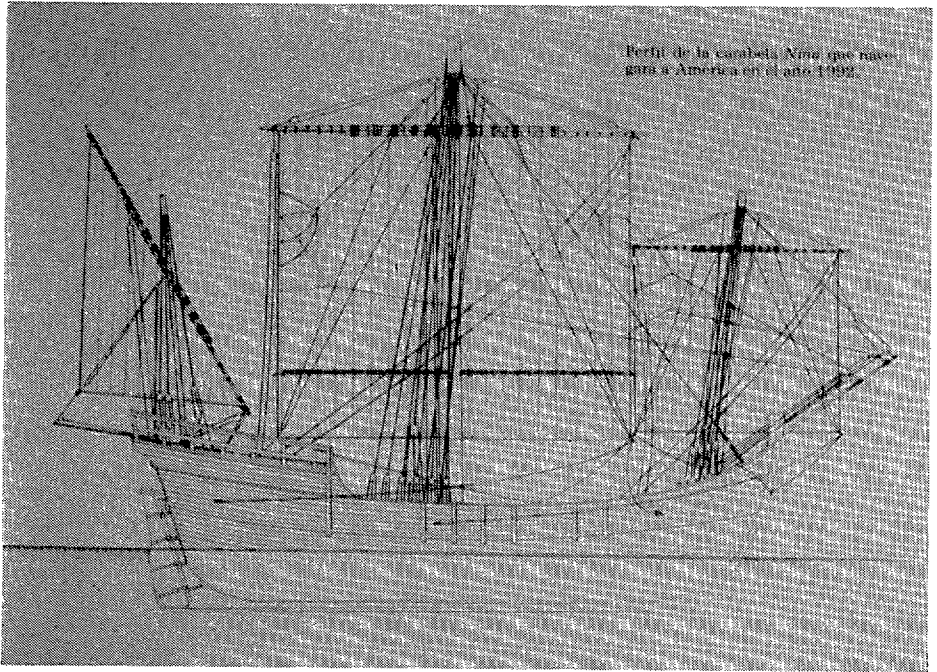
(58) Pág. 167, tomo II: «La Rábida», Angel Ortega: Sevilla, 1925.

(59) Ver o. cs. nota (1).

Sobre sus obras vivas.—De los dibujos que representan a la *Niña* en la carta de la isla Española que perteneció a Fernando Colón (fig. 2) se deduce claramente que el centro vélico estaba muy a popa y que, por tanto, así debería estarlo el de resistencia al traslado lateral.

Lo que informa sobre los raseles de las carabelas latinas y a partir de ellos, de los probables en las carabelas de armada y naos ligeras, que formaban flotilla con las mismas.

Sobre el valor de las dimensiones principales.—Llamando A al número de toneladas de Sevilla de sus portes; Lp, a la eslora máxima en la cubierta principal; M, a la manga máxima en dicha cubierta; P, al puntal de la citada



Perfil de la carabela *Niña*, que navegó a América en el año 1492.

cubierta en la cuaderna maestra (desde el plan de la bodega); p, a la relación entre el volumen interno debajo de la cubierta principal — V_p — y el producto $L_p \times M \times P$ ($p = V_p/L_p \times M \times P$); y p' a la relación A/V_p .

Y aplicando la conocida fórmula: $A = p \times p' \times L_p \times M \times P$ obtendríamos los correspondientes valores de Lp, M y P en metros —poniendo A en metros cúbicos e introduciendo los valores debidos en L_p/M y M/P .

Resultando esloras máximas en cubierta entre 17 y 15 metros y mangas máximas en las mismas entre 3,8 y 5.

Valores totalmente conformes con lo establecido sobre carabelas y naos para descubrir. Lo que refuerza lo acertado de ambos estudios.

DIFERENCIAS ENTRE LAS DISTINTAS SOLUCIONES

<i>Santa María</i> de Martínez Hidalgo	Patache de 97 toneladas de Sevilla <i>Almirante</i> <i>Brochero</i>	Reconstitución del <i>San</i> <i>Gabriel</i> (120 toneladas) por la Comisión Portuguesa de 1892
Lp = 23,6 m	19 m	19 m
M = 7,92 m	5,04 m	6 m
P = 3,85 m	2,52 m	3 m
Q (Quilla) 15,8 m	15,68 m	16,3 m

Recordemos que el límite superior del arqueo de la *Santa María* es firmísimo: muy poco mayor de cien toneladas, pues fue establecido por Escalante de Mendoza, que pudo obtenerlo de hijos de los descubridores.

El capitán de fragata don José Luis López Martínez reconoce en el artículo que he comentado que en la determinación de algunas soluciones para la *Santa María*, pesó indebidamente un dato erróneo sobre la eslora de su barca.

También, el considerar erróneamente que el dato que da Escalante de Mendoza sobre el tonelaje de dicha nao, se refiere al peso en lugar de al volumen. ¿Pues cómo puede apoyarse una solución que presenta arqueos aún mayores que los obtenidos sobre bases erróneas?

Llamamiento.

De hombres es errar —y más en un problema complejo como es el de desbrozar todo lo que se ha escrito sobre los tres famosísimos barcos—. De sabios es el rectificar cuando hay motivos claros y contundentes para ello.

Nadie recordará el que la Comisión de la Armada para 1992 inició un camino inadecuado. Por el contrario, es seguro que será juzgada a través de los años por los miles de fotografías y escritos que existirán reproduciendo los barcos que se construyeron conforme a su dictamen.

Hay tiempo sobrado para volver a rehacer los planos y ruego a los responsables de la actual Comisión reconsideren el problema en profundidad.

Carlos ETAYO

EFEMERIDES

Hace cien años.—Dos meses abarcan éstas, agosto y septiembre de 1885, tomo XVII, dado el carácter monográfico histórico de este número de la REVISTA.

Se abre el mes de agosto con un grabado representativo de la estatua del brigadier de la Armada don Cosme Damián Churruga, erigida en su pueblo natal, Motrico, el 28 de junio de este año, le sigue su retrato y una reseña biográfica, continuando con una *relación de la parte que tomó Churruga en el glorioso combate de Trafalgar*, su heroico comportamiento como comandante del navío *San Juan Nepomuceno*. Sigue un trabajo sobre *Cúpulas, casamatas y escudos metálicos*, del que es autor el coronel graduado, comandante de Ingenieros, don Francisco López Garvayo. *Algunas consideraciones sobre el guardiamarina*, por el teniente de navío don Francisco de Asís Vázquez, hace un interesante y entretenido estudio de la vida de estos caballeros, *mitad hombres, mitad niños*, futuros oficiales de nuestra Armada. *Prevenciones para naufragios, efectos para salvarse y manera de emplearlos*, escrito por A. Bouyón, desde Santiago de Cuba, y enviado a la REVISTA, para lo que pueda convenir, nos reseña los medios de salvamento con que cuenta el crucero *Sánchez Barcáiztegui*, así como instrucciones para el empleo de esos efectos. *Memoria sobre las islas Carolinas y Palaos...*, por el capitán de fragata don Emilio Butrón y de la Serna, es continuación de números anteriores. *Cañón máquina o automático Maxim*, por el teniente coronel don Aristides Fernández, detalla aquí su descripción, partes de que se compone, empleo y demás datos para su conocimiento y manejo. El teniente de navío don Federico Garrido publica *Artillado del crucero de primera clase «Castilla»*, minucioso estudio de la artillería de este crucero, que es el *tercero de la misma clase que se construye en nuestros arsenales con arreglo a unos mismos planos*. Sigue un trabajo titulado *Método sencillo de determinar los desvíos de la aguja, independientemente de marcaciones*, son sus autores los oficiales de la Marina de Guerra austríaca W. Szgyartó y H. Florian, que manifiestan que, *con ayuda de este método, pueden los buques de vapor, con buen tiempo en la mar, a cualquier hora del día o de la noche, y aun en caso de niebla, en unos veinte minutos y, por tanto, sin pérdida considerable de tiempo, determinar los desvíos de su aguja para cada uno de los rumbos, y pueden saberlo con la frecuencia necesaria, con sencillez y comodidad, sin ningún instrumento ni cálculo*, otras ventajas ofrece este método que el espacio impide reseñar, traducido por el capitán de fragata don Fabián Montojo. Una *Exposición sucinta de un procedimiento apropiado para facilitar el arrastre de buques en el varadero horizontal de Santa Rosalía (Arsenal de Cartagena)*, por don Gustavo Fernández. *Estudio sobre la reorganización de los servicios de la Marina*, es su autor el capitán de fragata don Juan N. Montojo, continuación del publicado en el número de julio pasado, estudia aquí la *administración central y de arsenales*.

En *Noticias varias* encontramos, entre otras: *La Marina en Filipinas*, se trata de una comunicación que el gobernador general de las islas dirige al comandante general de aquel apostadero, con motivo de una visita girada al archipiélago. *El nuevo crucero «Infanta Isabel»* da la noticia de su botadura, el 24 de julio pasado, efectuada *con toda felicidad*, con sus características y ceremonia de aquélla. *Bibliografía*, con la reseña de libros nacionales y extranjeros. *Erratas y apéndice*, con varias leyes que afectaban a la Armada y disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la misma. Numerosas láminas y gráficos ilustran este número de agosto.

En el número de septiembre encontramos, además de varios artículos, continuación de números anteriores, éstos: *¡Hombre al agua!*, por él capitán de fragata don Antonio Perea, se refiere a *la difícil operación, con harta frecuencia necesaria, de recoger al hombre que tiene la desgracia de caer al agua desde a bordo de un buque en movimiento*, disposiciones preventivas y a tomar en este desgraciado caso. *Buques de guerra blindados*, traducido de *The Army and Gazette*, por S. Ll., otra, *Blindaje inclinado u oblicuo*, por Mr. Tatyre, traducido por P. S. T. *Los torpedos en un combate naval*, traducido de *Engineering*, por S. Ll., trata de la importancia de estos barcos y la necesidad de su empleo en determinadas ocasiones. *El buque de guerra y su comandante*, traducido de *Engineering*, por S. Ll., se refiere a la cuestión *muy debatida de la actitud del comandante de un buque de guerra al entrar su buque en acción. ¿Deberá estar metido en una casamata o estar libre para colocarse donde mejor pueda ver para dirigir los movimientos de su buque, con la exposición, en este último caso, de ser herido por los proyectiles de las ametralladoras y carabinas, que indudablemente han de dirigirse al alma esencial del buque?*, trata de responder a la pregunta, y cita varias opiniones relativas al caso.

En *Noticias varias*, veamos algunas: *Compañías de torpedistas en Francia*, según *Army and Navy Gazette*, parece que Francia se ha adelantado a Inglaterra en la organización de un Cuerpo de torpedistas, que está dividido en compañías veteranas de torpedistas. Unas *Experiencias en Inglaterra sobre el efecto de los torpedos contra los acorazados. Torpedero eléctrico submarino, que funcionará por medio de la electricidad. Granadas cargadas con dinamita*, traducida del *Times*, del 18 de agosto pasado, nos advierte que *si tremenda es la destrucción causada por las explosiones de la dinamita*, queda fuera de duda que *el efecto que produciría un bombardeo en bloque si se emplearan proyectiles cargados con ella*, mejor no pensarlo, la noticia es curiosa y merece leerse, pero nos lo impide su extensión publicarla aquí.

Erratas y apéndice, con disposiciones relativas al movimiento de personal y material, cierran el mes de septiembre, que va acompañado de buen número de láminas.

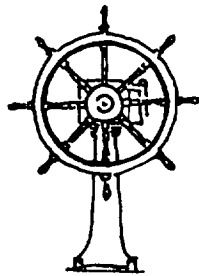
J. F. G.

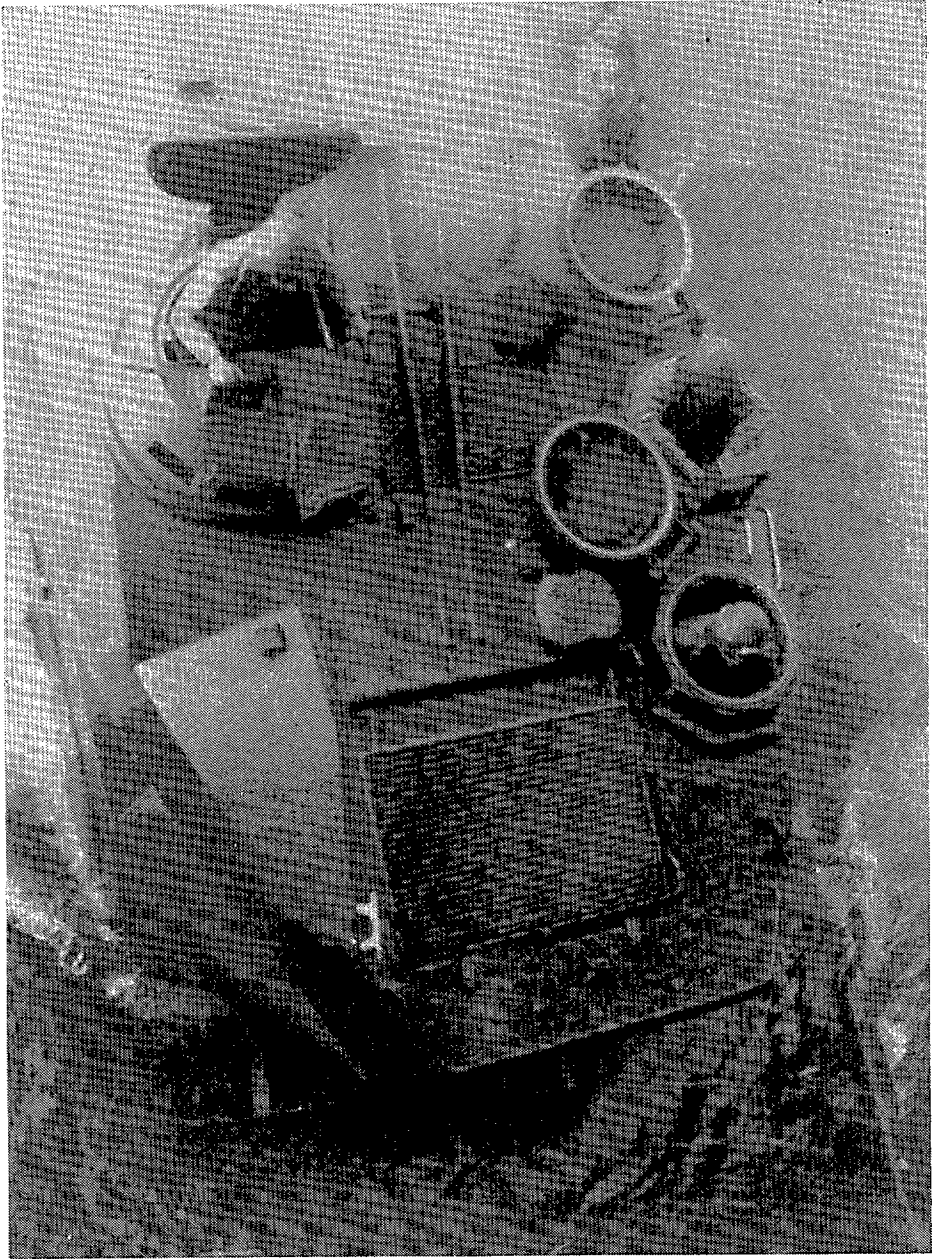
Nuestra portada.—Se trata de un cuadro de don Emilio Herrera y Velasco, existente en el ayuntamiento de Málaga, que por gentileza del excelentísimo señor alcalde de la misma reproducimos aquí.

Se refiere a una visita efectuada por S. M. el Rey don Alfonso XII a esa bonita ciudad.

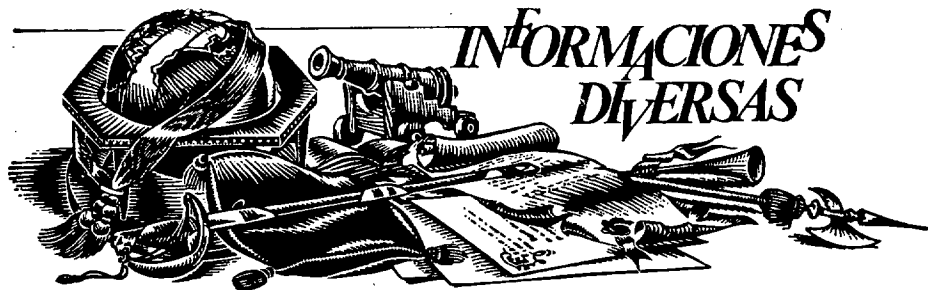
Si algún lector, o lectores, tiene la bondad de indicarnos la fecha, barco y algunas personalidades que formaban el séquito del monarca y demás datos que puedan identificar en el mismo, la respuesta que más datos aporte será publicada en la sección de *Miscelánea* de la REVISTA, otorgándosele un premio. ¡Animo, y a enviarnos soluciones!, cuyo plazo de admisión concluirá el día 1 de diciembre próximo.

R.





Observadores LVT. Autor: Jorge Flethes Serrano.



INFORMACIONES DIVERSAS

EL ALMIRANTE CARRERO BLANCO, LA CONQUISTA DE MENORCA Y LA INDEPENDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS



raíz de la publicación en esta REVISTA de mi artículo «La Marina española en la independencia de los Estados Unidos», aparecido en el número de septiembre del pasado año, recibí una muy atenta e interesante carta del jefe del Estado Mayor del Gobierno Militar de El Ferrol del Caudillo, comandante don Luis Alejandro Sintés, alusiva, con elogios que mucho agradezco, al mencionado artículo. En esta carta, el comandante Sintés me decía, entre otras cosas, lo siguiente:

«Relacionado con el tema de su artículo y en coincidencia con su teoría, le remito un estudio realizado por el almirante Carrero Blanco durante el Curso de Guerra Naval que el almirante desarrolló en el año 1933 en París... Hemos conseguido el original redactado en francés por el almirante y me cupo el honor de traducirlo, adaptarlo con datos biográficos del autor y notas a pie de página».

En efecto, la pulcra traducción del trabajo del entonces (año 1933) teniente de navío Carrero Blanco ha sido publicada en un pequeño libro editado por el Museo Militar de San Felipe, con sede en los muy bien conservados restos del famoso castillo de San Felipe de Mahón. La edición ha sido patrocinada por la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Baleares y todo ello dentro de los actos conmemorativos del Bicentenario de la Conquista de Menorca, que tuvo lugar, como es bien sabido, durante la guerra de España contra Inglaterra, en favor de la independencia de los Estados Unidos.





En 1.933, el entonces Teniente de Navío, Carrero Blanco, cursaba en París los estudios de la Escuela de Guerra Naval Francesa.

De este año es su trabajo "Las Baleares durante la Guerra de América en el siglo XVIII", que se presenta —traducido del francés y adaptado— al cumplirse los 50 años de su realización y en el marco de la conmemoración del Bicentenario de los hechos relatados.

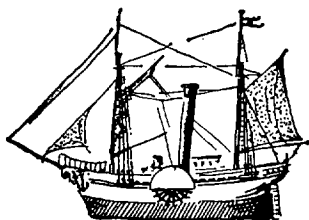
El libro, cuya portada se ofrece en fotografía, comienza con una semblanza de don Luis Carrero y su obra, realizada por el comandante Sintés, y consta de cuatro capítulos, cinco anexos, cuatro apéndices y ocho láminas, todo ello formando una unidad armónica propia de un estudio de estado mayor que encaja perfectamente en el estilo, preciso, directo y luminosamente claro del almirante Carrero.

Los dos primeros capítulos están dedicados a los prolegómenos de la conquista de Menorca y se centran en los acontecimientos históricos desde el tratado de París de 1763 hasta 1781, año de la campaña victoriosa de Menorca, a la cual se dedica el capítulo tercero, que es, sin duda, el de mayor interés de la obra, y en el que bajo el título «La expedición a Menorca», el entonces teniente de navío Carrero analiza las fuerzas en presencia, la idea general de la maniobra, la ejecución, el sitio del castillo de San Felipe y la victoria final sobre los ingleses. El capítulo IV, titulado «La situación de la guerra después de la conquista de Menorca», trata en especial de las operaciones en América de las escuadras española y francesa en apoyo de los Estados Unidos.

Sin duda alguna, la parte de mayor interés científico y de investigación de la obra está contenida en el apéndice, titulado «Conclusiones personales del autor», en las cuales el teniente de navío Carrero destaca los aciertos estratégicos y los fallos orgánicos de la coalición franco-española durante la guerra de la Independencia de los Estados Unidos, y en especial la falta de unidad de mando en la coalición, como factor negativo, y como factores positivos, el secreto en la preparación de la campaña, el conocimiento del enemigo y la decisión en la ejecución.

La lectura de estas «conclusiones del autor», que sólo ocupan siete páginas, dan idea precisa de la claridad de juicio de quien, años andando, llegaría a ser presidente del Gobierno español, nuestro inolvidable y sacrificado almirante Carrero Blanco.

J. S. A.



NOTICARIO



Actividades navales.

Asistencias en el banco sahariano.—Desde hace varios años, las unidades de nuestra Armada, destinadas con carácter fijo o temporalmente en la Zona Marítima de Canarias, vienen desempeñando una eficaz y meritoria labor de vigilancia en aguas del banco sahariano, complementada siempre con acciones de asistencia humana y técnica a los cientos de pesqueros españoles que faenan allí. Esta labor de nuestra Armada es poco conocida, y como muestra de estas actividades, además de la de vigilancia propiamente dicha, publicamos un cuadro comprensivo de las actividades de cada buque a lo largo del año pasado, debiendo significar que la asistencia prestada por los buceadores en la mayoría de los casos se realiza para librar la hélice de los aparejos que se traban, dejando al barco inmovilizado. De esta forma se consigue que los pesqueros sigan faenando sin tener necesidad de ser remolcados hasta puerto para aclarar sus hélices.

Las consultas médicas se hacen por medio de la radio en «Onda Pesquera», y en la mayor parte de los casos, dirigiéndose el buque de vigilancia al encuentro del arrastrero en donde está el paciente para subir a su bordo el oficial médico, operación ésta que, dado el estado de la mar en aquellas aguas, normalmente de marejada como mínimo, no deja de entrañar riesgos.

Las asistencias técnicas consisten en la reparación de motores, equipos de navegación y comunicaciones, etc.

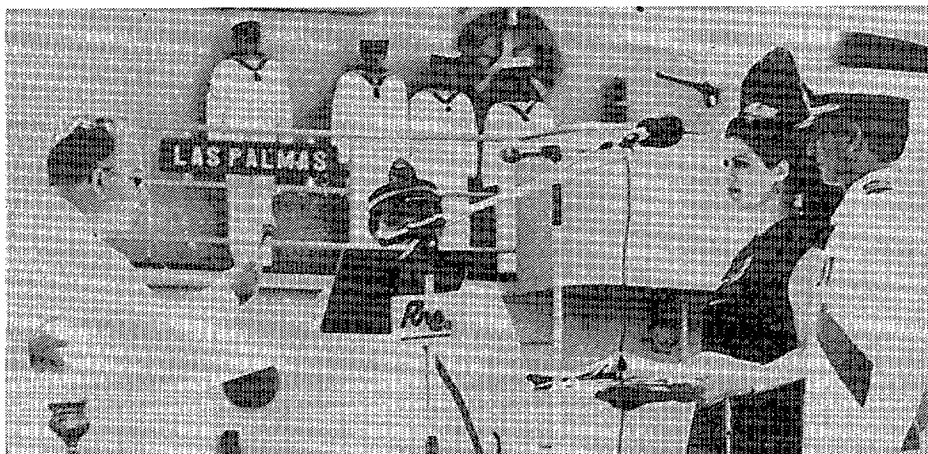
He aquí el cuadro-resumen de estas actividades:

Buques	Buceadores	Médicos	Técnicos	Remolques	TOTAL
A. Ferrándiz	5	10	2	—	17

Buques	Buceadores	Médicos	Técnicos	Remolques	TOTAL
<i>V. de Bilbao</i>	14	11	4	—	29
<i>Atrevida</i>	6	3	1	—	10
<i>Ferrol</i>	11	23	3	2	39
<i>Las Palmas</i>	4	12	—	2	18
<i>Anaga</i>	15	5	7	1	28
<i>Grosa</i>	21	6	4	—	31
<i>Medas</i>	12	—	4	1	17
<i>Tagomago</i>	10	3	1	1	15
TOTAL	98	73	26	7	204

Banderas de combate.

Remolcador «Las Palmas».—Ha sido entregada la Bandera de Combate al remolcador *Las Palmas*, de las Fuerzas Navales de la Zona Marítima de



Canarias, y primer buque de nuestra Armada que lleva este nombre. Fue madrina doña Juana Dolores de Bolaños Fleitas, esposa del delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Condecoraciones.

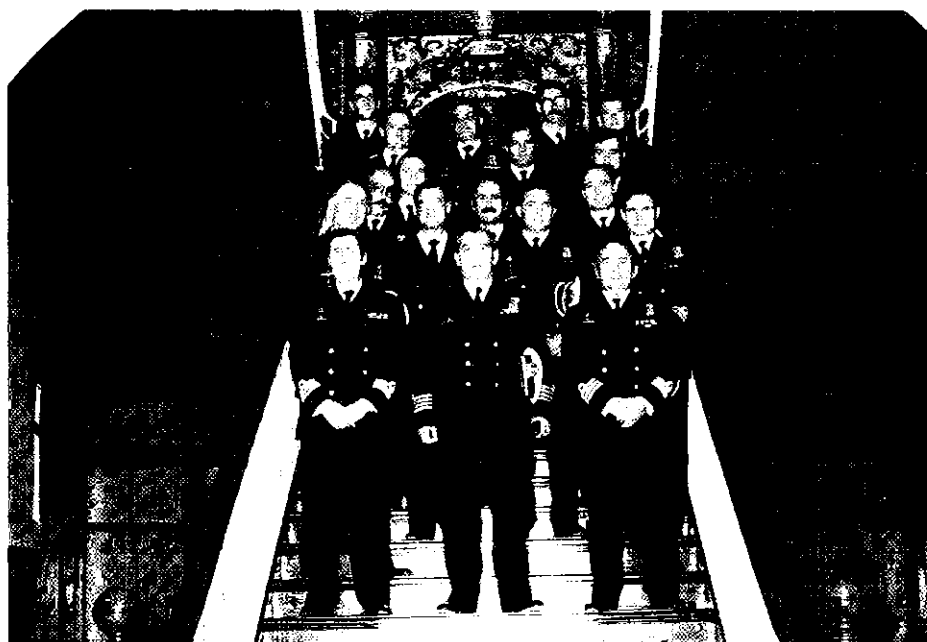
En el Cuartel General de la Armada.—En un solemne acto presidido por el almirante Liberal Lucini, jefe del Estado Mayor de la Defensa, y cele-



brado en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada, han sido impuestas las cruces del Mérito Naval últimamente concedidas, en sus distintas categorías, a diversos almirantes, jefes, oficiales, suboficiales, marinería y personal civil. En la fotografía que ilustra estas líneas vemos el momento en que el almirante Salas Cardenal, jefe del Estado Mayor de la Armada, condecora al cabo primero José Torres Torrejón.

Cursos.

Escuela de Submarinos.—Ha terminado el curso 1984/85 de oficiales especialistas en submarinos, cuyos componentes, junto con sus profesores y



comandante-director de dicha Escuela y jefe de Flotilla aparecen en la fotografía que acompaña a estas líneas.

El capitán de navío López-Cortijo, comandante-director, pronunció la última lección del curso, en la que se refirió a la importancia de continuar el relanzamiento del Arma Submarina, ya que en las armas jamás se alcanza el cenit, pues tras una generación viene otra y así sucesivamente, por lo que interesa consolidar lo que ya tenemos y aprovechar esta situación para ir creando una base mucho más amplia, trabajando todos con humildad y deci-

sión para una Armada mejor dotada, trabajando siempre bajo el lema "*Ad Utrumque Paratus*", siempre adelante, con miras a un futuro no lejano apoyado en una presente realidad.

Deportes.

VII Regata «Día de las FAS» en Palma.—Se ha celebrado en aguas de Palma de Mallorca la ya tradicional regata de las Fuerzas Armadas, organizada por la Comisión Naval de Regatas de Baleares, que con tanto acierto y bien ganado prestigio profesional preside el capitán de navío Marcial Sánchez-Barcaiztegui.



Una vez compensados los tiempos, el vencedor absoluto de la clasificación general fue el *Sirius III*, de la Armada, al mando de la experta mano del capitán de corbeta Rodríguez-Foubes Nuñez.

Al día siguiente tuvo lugar el acto de entrega de trofeos en la Escuela de Vela de Calanova, colaboradora importante en la organización de la regata. La presidencia estaba integrada, entre otras autoridades y representantes del mundo de la Vela, por el presidente de la Comunidad Autónoma, don Gabriel Cañellas; por el delegado de Vela de la Armada, capitán de navío Sánchez-Barcaiztegui, y por el capitán de navío Estrella Callejón, jefe de la



Flotilla del MCM, en representación del capitán de navío Pastor de Altaro, jefe del Sector Naval de Baleares.

Destacó la gran cantidad y la calidad de los trofeos, gentilmente donados por diversas entidades colaboradoras y por buques y dependencias de la Armada, que cubrían toda la mesa de la presidencia. Ningún participante se quedó sin trofeo, recibiendo también premios por su labor distintas personas que ayudaron en la organización de la regata, así como dos organismos de tan meritoria y humanitaria ejecutoria en la mar como son la Cruz Roja del Mar y el S. A. R.



«Trofeo Fuerzas Armadas» en La Coruña.—También en aguas de La Coruña se celebró la regata «Trofeo Día de las Fuerzas Armadas», resultando vencedor en esta prueba de la "Clase Crucero" el barco de la Escuela Naval Militar *Sirius I*, patrocinado por el teniente de navío Sánchez-Barcaiztegui y Gutiérrez de Bustamante, con la siguiente dotación de alumnos: MacKinlay, Meca, Berenguer, Ameyugo y Avanzini.



Campeonato de Orientación de las FAS en la ENM.—Este año correspondió a la Armada la organización de este IX Campeonato, que se celebró

en la Escuela Naval Militar y zonas próximas, como Castrove y Lago Castiñeiras.

Tomaron parte representaciones de los Ejércitos de Tierra y Aire, Armada y Guardia Civil, con un total de 44 participantes, todos ellos profesionales de las Fuerzas Armadas.

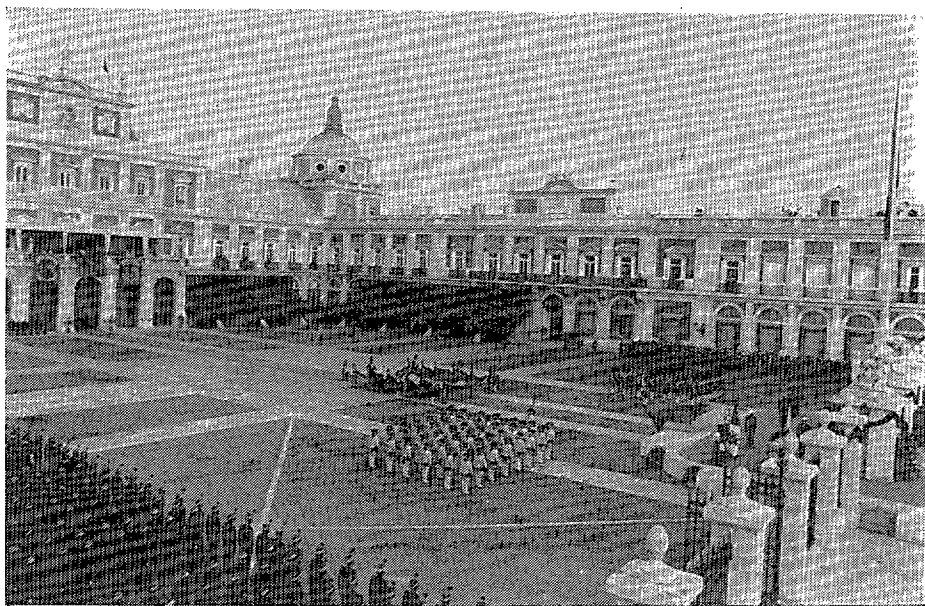
El campeonato consistió en la realización de dos carreras individuales, de un recorrido próximo a los 11.000 metros, en unos itinerarios en el campo, balizando unos puntos característicos que debían ser localizados por cada uno de los corredores.

Por equipos quedó clasificado en primer lugar el de la Armada (Equipo "A") e individualmente el primer clasificado fue el capitán de Infantería de Marina Piñeiro Lemos.

Una vez terminadas estas pruebas se procedió a la entrega de los trofeos a los vencedores, acto que presidió el director de Enseñanza Naval, contralmirante Martín Ivorra.

Día de las Fuerzas Armadas.

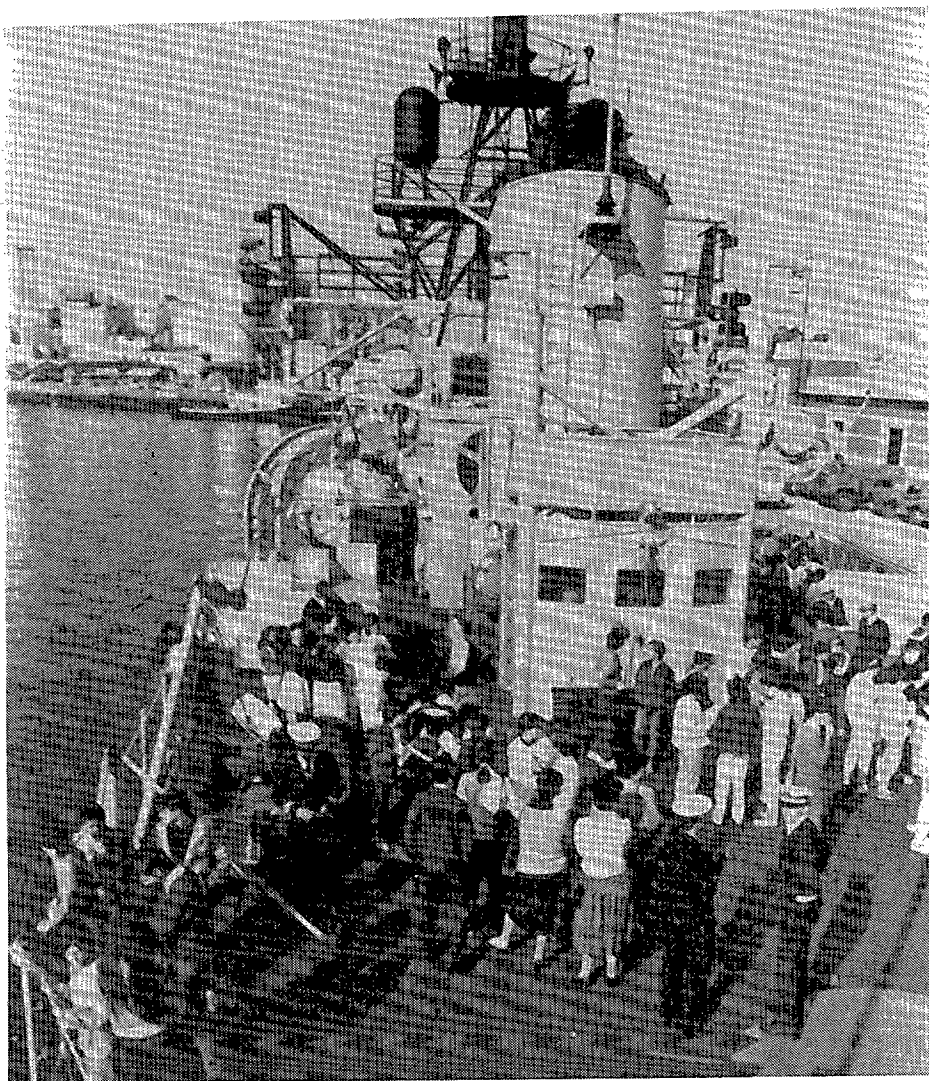
Homenaje a la Bandera.—Este año, al cumplirse el segundo centenario de la Bandera de España, el homenaje a la enseña de la Patria tuvo lugar en Aranjuez, en un solemne acto presidido por Sus Majestades los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía, y al que asistieron el Gobierno de la nación, presidentes de las Comunidades Autónomas, presidentes del Congreso y del



Senado, el conde de Barcelona y otras personalidades. En la fotografía que ilustra esta breve reseña ofrecemos un aspecto del desarrollo del acto, en el que las Fuerzas participantes estaban bajo el mando del capitán de navío Virgilio Pérez de la Torre.



Jornadas de Puertas Abiertas.—Como ya es tradicional en la Semana de las Fuerzas Armadas, previa al desfile, que este año tuvo lugar en La Coru-

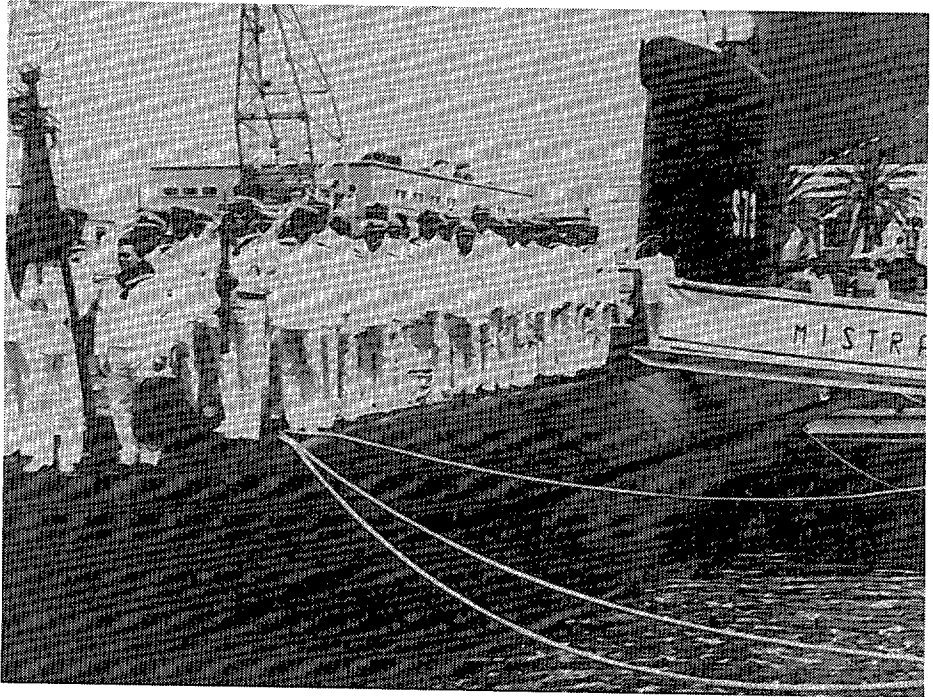


ña, sede de la VIII Región Militar, en todos los centros y dependencias de los Ejércitos y buques e instalaciones de la Armada tuvieron lugar las denominadas «Jornadas de Puertas Abiertas», durante las cuales un numeroso público visitó las bases, cuarteles, escuelas y buques.

En estas jornadas merece destacarse un acto militar celebrado en la Escuela de Suboficiales de la Armada, dedicado a la juventud, durante el cual se ofreció una corona de laurel en memoria y homenaje a todos los que en diversas circunstancias y vicisitudes no dudaron en ofrendar generosamente su vida a la Patria.

Entregas.

Submarino «Mistral».—Ha sido entregado a la Armada el submarino S-73 *Mistral*, construido en la factoría de Cartagena de la Empresa Nacional «Bazán», cuya puesta a flote tuvo lugar en noviembre de 1983.



Informática.

Potenciación informática en la Armada.—Atendiendo a las necesidades que conlleva la modernización de nuestra Armada, y después de la potencia-

ción de los CPTDG's de las Zonas Marítimas y la creación de un nuevo CPTDG en la Zona Marítima de Canarias, el Servicio de Informática de la Armada tiene prevista la instalación de un nuevo ordenador en el CPTDG del Estado Mayor de la Armada en el segundo semestre del presente año.

Este ordenador IBM-4381, modelo 1, está totalmente fabricado en la factoría que IBM-España posee en Valencia, y responde a la más avanzada tecnología de IBM en diseño, potencia, velocidad de proceso y fiabilidad.

Con ello, queda modernizada la Red Distribuida como estructura básica de la Informática en la Armada, con objeto de mejorar su capacidad, reducir tiempos de respuesta y optimizar la transmisión y recepción de datos; así como contar con una mayor posibilidad de nuevas aplicaciones en todos los ámbitos de la actividad naval.



Seminario de IBM.—En días pasados, IBM-España desarrolló en Toledo un Seminario con el fin de fomentar la mayor participación de los altos mandos en el progreso informático de la Armada.

A estas jornadas de reflexión y trabajo asistieron seis almirantes y generales y seis capitanes de navío y coroneles de entre los destinados en el EMA, JAL, DEPER e INGE.

Entre los temas que se trataron pueden destacarse: La evolución de la Informática y sus consecuencias en el futuro; Sistemas de información en la organización; Planificación de sistemas informáticos, y la Informática y los altos mandos.



OTAN.

Reunión de ministros de Defensa.—En la sede de la OTAN, en Bruselas, ha tenido lugar la reunión de los ministros de Defensa de las naciones miembros del Pacto Atlántico del Norte, a la que asistió nuestro ministro señor Serra, acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante Liberal Lucini.

Simposios.

Hospital Naval del Estrecho.—Se ha celebrado en el Hospital de San Carlos, en San Fernando, el I Simposio del Dolor. Su objetivo se basó en la necesidad de dar a conocer de una manera amplia, global y documentada la problemática actual del tratamiento del dolor desde los puntos de vista médico, biológico, social y humanitario.



Las enseñanzas que se perseguían en este simposio han sido logradas, y se obtuvieron las siguientes conclusiones:

1. La realización de una técnica antiálgica debe de considerarse como una técnica de urgencia médica.
2. El alivio del dolor contribuye significativamente al bienestar físico emocional y social del paciente.

3. El alivio del dolor debe de figurar en la lista de prioridades de la asistencia sanitaria, constituyendo un legítimo objetivo terapéutico.

4. El paciente tiene pleno derecho a:

- Que se alivie su dolor.
- Decidir la duración e intensidad de dolor que está dispuesto a soportar.
- Ser informado sobre la existencia de los múltiples métodos disponibles de alivio del dolor.
- Elegir el método que desee le sea aplicado.
- Conocer las posibles consecuencias de un determinado método.

Al inaugurarse este simposio, la mesa quedó constituida por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Rodríguez-Guerra; general inspector de Sanidad, Mateas Real; general inspector del Ejército del Aire, López León; decano de la Facultad de Medicina de Cádiz, doctor Barberá Alacréu; general de Sanidad de la Armada Lario Pérez, el entonces coronel jefe de Sanidad de la Zona Marítima —hoy general de Sanidad—, Montesinos, y el director del Hospital de San Carlos, coronel Grau Sbert.

Viajes.

Viaje de fin de curso.—Los alumnos de la Escuela Naval Militar han efectuado el viaje de prácticas de fin de curso a bordo de los buques de desembarco *Conde de Venadito* y *Velasco*. Durante dicho periplo han efectuado escalas en los puertos de La Coruña, Cádiz, Las Palmas, Melilla, Palma de Mallorca, Valencia, Málaga y Lisboa, rindiendo viaje en Marín el 10 de julio último.

También realizó un viaje de prácticas por aguas del Atlántico y Mediterráneo una dotación de guardias marinas a bordo de la goleta-escuela *Arosa*, al mando del teniente de navío Fariña Tresguerras.

Visitas.

Academia de Infantería de Toledo.—Ha efectuado una visita de tres días a la Escuela Naval Militar una representación de la Academia de Infantería de Toledo, constituida por siete profesores y 67 alféreces-alumnos.

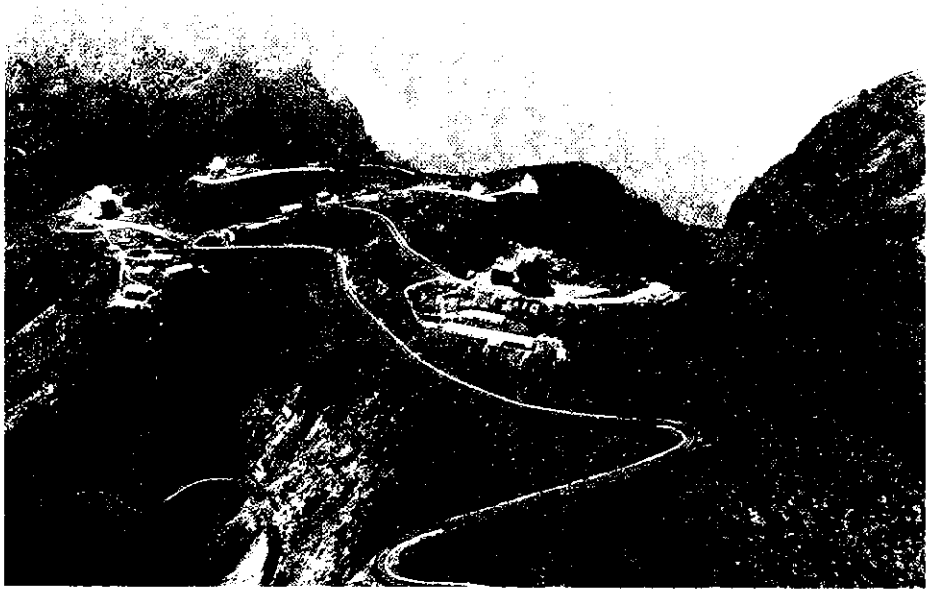
J. L. T.

ULTIMA HORA

De Jorge Juan al Roque de los Muchachos.—En los ya lejanos tiempos en que inició Magallanes y finalizó Elcano la circunnavegación de nuestro planeta, se encontraba el navegante desamparado de las Ciencias Astronómicas. Sin el apoyo del cronómetro desconocía la longitud de su posición geográfica, conocía su rumbo dentro de algunos grados y con casi igual error su latitud, a causa no sólo de la imperfección instrumental de sus primitivas ballestillas y astrolabios, sino por las incertidumbres innatas a las tablas que, en aquellas épocas, reflejaban en efemérides astronómicas lo limitado del saber humano.

Presionados los astrónomos por las necesidades de la navegación, transcurrieron para España los siglos que separan a Elcano del sabio marino don Jorge Juan. El mundo científico asimila lentamente las ideas de Copérnico, Galileo observa en la distancia el brillante enigma de las lunas de Júpiter, Huygens facilita con su péndulo la medida del tiempo y Kepler plantea en sus tres leyes las sutiles bases de la mecánica celeste.

Con la eclosión científica de la ilustración surge para el navegante la necesidad de completar el conocimiento de sus coordenadas con la determi-



Complejo astrofísico Roque de los Muchachos (Isla de La Palma, Canarias). Inauguración: 29 de junio de 1985.

nación de la longitud, fundándose y desarrollándose, bajo este impulso, los observatorios de París, Greenwich, Berlín, y en 1753 nuestro entonces Real Observatorio, hoy Instituto y Observatorio de Marina. Desde entonces, y a lo largo de casi dos siglos y medio, nuestra Armada ha venido aportando su callado impulso científico en la doble vertiente de apoyo al navegante y cooperación con la Comunidad Astronómica Internacional, para extender el conocimiento humano desde nuestro planeta hasta los confines extragalácticos en que el infinito refleja el misterio de nuestros orígenes.

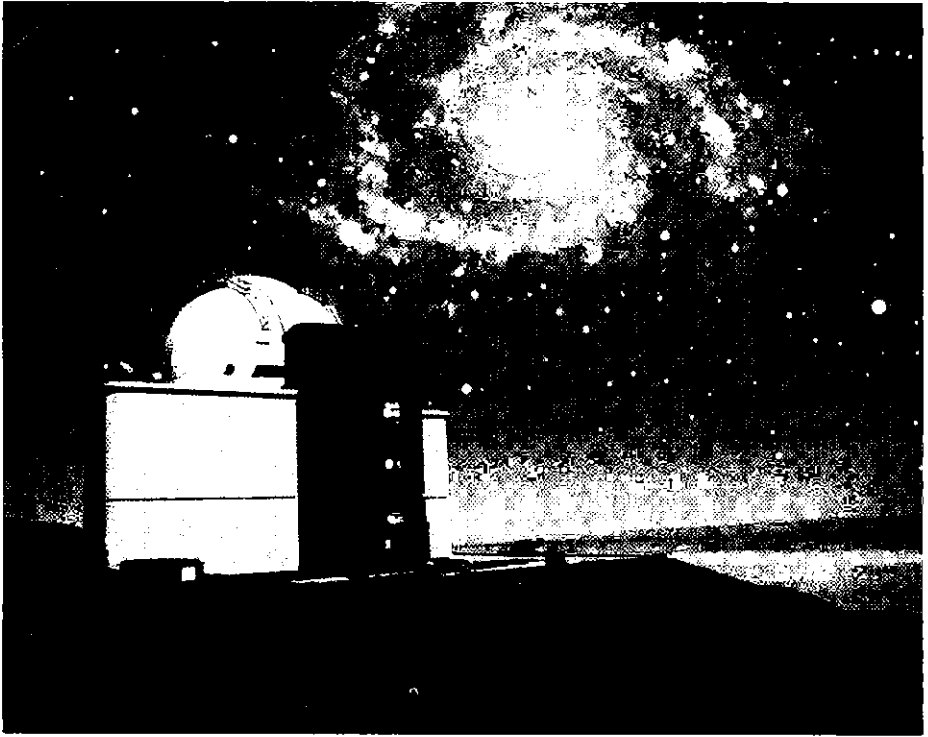
En los tiempos actuales las mejoras instrumentales, en posibilidades de detección y precisión, han impulsado la necesidad de que determinadas observaciones astrofísicas y astronómicas se realicen desde lugares dotados de características atmosféricas, luminosas y radioeléctricas compatibles con las exigencias actuales del avance científico y técnico. Todo esto ha revalorizado los escasos lugares, de nuestro contaminado planeta, que reúnen estas características impulsando la concentración en las cimas de La Palma y Tenerife, de lo que ya hoy es el grupo más importante de telescopios en Europa con perspectivas de alcanzar, a corto plazo, la primacía astrofísica mundial.

Junto a los telescopios astrofísicos se ha instalado, como instrumento astronómico, un círculo meridiano de las características más avanzadas, similar al de San Fernando, pero dotado de una completa automatización. Estas circunstancias, junto a su localización única, han permitido abordar con precisión superior los programas de astrometría meridiana actualmente en desarrollo a nivel mundial, sin más límite que el que a las declinaciones observables impone la latitud del instrumento.

El gran volumen e importancia de este proyecto astronómico internacional, base de los catálogos estelares futuros y complemento necesario al banco de datos del satélite astrométrico europeo «HIPPARCOS», aconsejaron fortalecer el mejor desarrollo de la ciencia española con la cooperación decidida del Instituto y Observatorio de Marina, que ha asumido, por convenio con el Instituto Astrofísico de Canarias, la responsabilidad española en el desarrollo instrumental, observaciones e interpretación científica.

Estos días hemos asistido los españoles, con ilusión europea, a la inauguración del Instituto Astrofísico de Canarias y allí, como en los pasados siglos, con la eficacia de su tradición astronómica, en campañas de 200 noches al año, oficiales y observadores de la Armada colaboran, en igualdad con sus colegas de Greenwich y Copenhague, a mejorar las posiciones de 200.000 estrellas y planetas observando el Universo con el Círculo Meridiano Automático Carlsberg sobre el mar de nubes del Roque de los Muchachos, cumbre de la isla de La Palma.

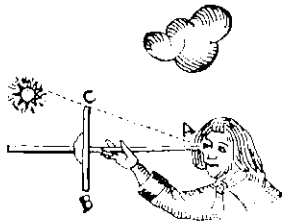
La Astronomía nacional, nacida en Cádiz en el seno de la Armada ya hace doscientos años, mantiene así su doble dirección de cooperar al ensanchamiento del saber humano en el misterio remoto de nuestros orígenes y

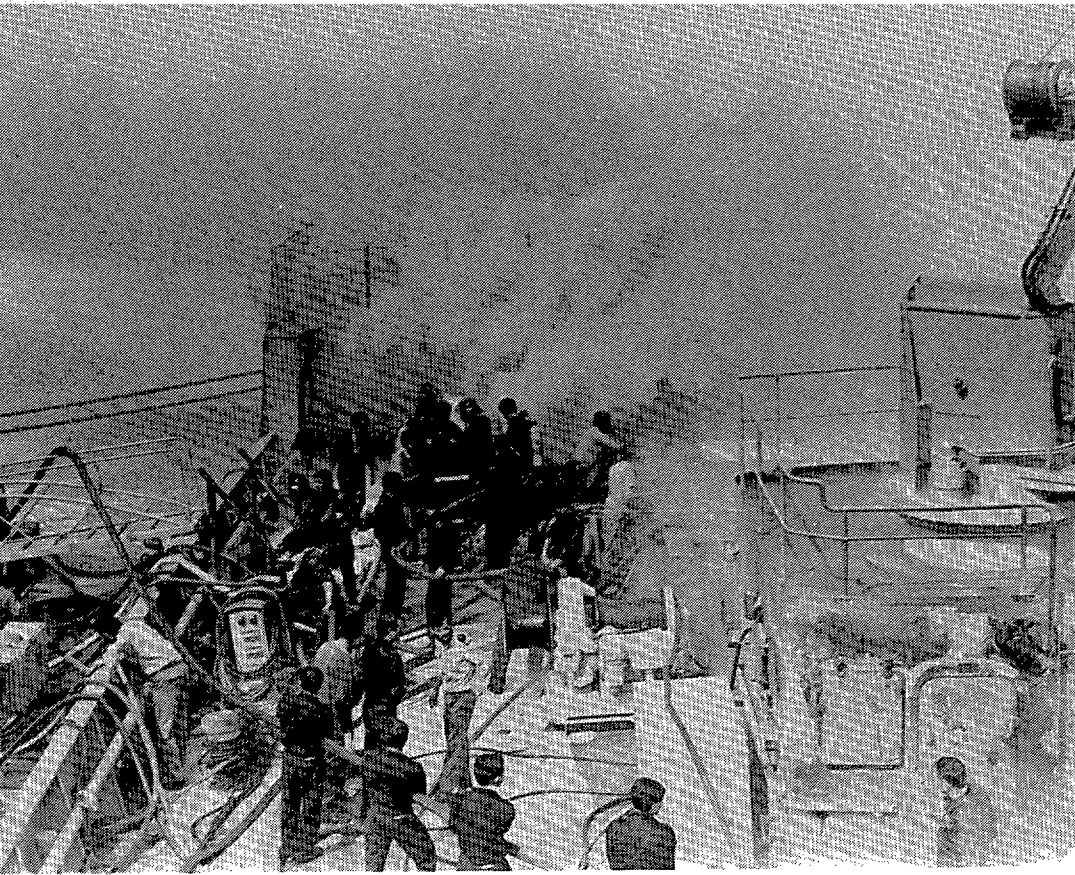


El telescopio Isaac Newton, en el Roque.

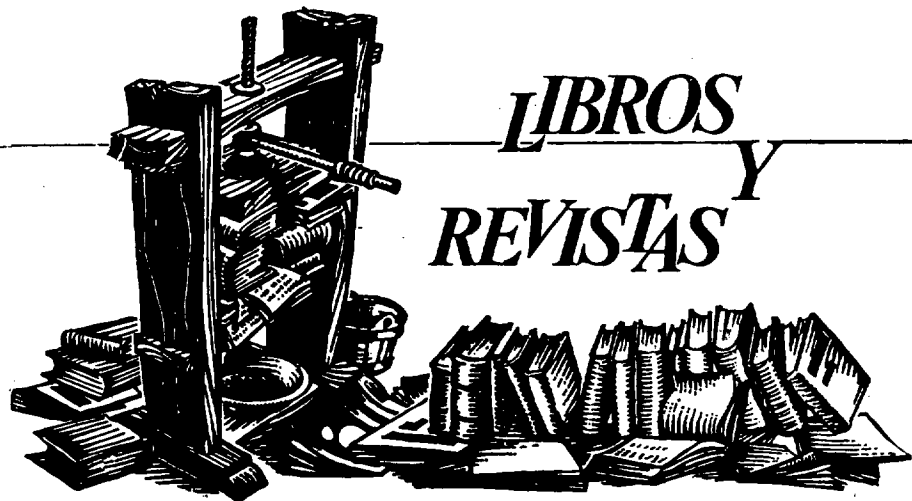
aportar al navegante el fin de la lenta evolución que va desde la «situación de fantasía» de Elcano a la determinación espacial y métrica que las nuevas técnicas ofrecen al navegante para aventurar su presencia con nuevas precisiones en los mares y el espacio.

Manuel CATALAN
 Director del Instituto y Observatorio
 de Marítima





Incendio en el «Contramaestre Casado». Autor: Bernardo Carpente Rodeiro.



LIBROS Y REVISTAS

COMENTARIOS

Servicio Histórico Militar: **El final de la guerra civil.**—Monografías de la guerra de España, número 17. Editorial San Martín, 1985; 392 págs.

Dentro de la serie monográfica que sobre la guerra de España ha venido editando el Servicio Histórico Militar, con la entusiasta colaboración de la Editorial San Martín, y cuyo principal autor es José Manuel Martínez Bande, coronel de Artillería y uno de los conocedores más profundos y documentados de la guerra civil, aparece el número 17, cuyo título «El final de la guerra civil» parece cerrar un ciclo histórico. De aquí que a todos los valores de este libro —que indudablemente los tiene— haya que añadirle el de la culminación de una ingente tarea iniciada en «La marcha sobre Madrid» (de nueva reedición), y que a través de dieciséis títulos más nos ha dado una importante y enriquecedora perspectiva de lo que fue la última guerra entre españoles (y algunos más que no lo eran), sobre todo en sus aspectos fundamentales, estratégico, táctico, logístico y operativo.

Sin embargo, el libro que ahora comentamos tiene, quizá, un mayor tratamiento político que los anteriores, y ello es lógico, porque el derrumbamiento de la República en los últimos frentes de combate implica una serie de gestiones políticas conducentes al establecimiento de la paz a través de posibles negociaciones o intentos aproximatorios. El tema, por otra parte, no es nuevo; Luis Romero y el propio Martínez Bande, en un sugestivo libro, «Los últimos cien días de la República» (Luis de Caralt, 1973), lo han tratado a fondo y con anterioridad. Además, ha habido cierta preocupación en

autores y comentaristas políticos —algunos de ellos de gran renombre— por llegar hasta las últimas causas de este final de la guerra, en el que se movieron demasiados hilos e intervinieron diversos factores, todavía no suficientemente aclarados.

Pese a ello, «El final de la guerra civil» cumple dignamente su objetivo dentro de las directrices y líneas maestras trazadas para esta serie monográfica, y cuenta como todos los anteriores con abundantes mapas, gráficos e ilustraciones que enriquecen el texto; por otro lado, acorde y ajustado a los acontecimientos, y que para la Armada tiene el interés del protagonismo directo de los últimos días, con la sublevación de Cartagena y la salida de la flota republicana hacia Bizerta, así como la rendición de Menorca, con interesantísimos documentos poco conocidos, y cuya oportunidad de inclusión ha sido indudable.

J. C. P.



SAIZ CIDONCHA, Carlos: **Historia de la piratería en la América española.**—Editorial San Martín, 1985; 395 págs.

El engrandecimiento de los dominios españoles de Ultramar y el impulso y desarrollo del tráfico comercial que desde aquellas tierras tiene al mar por escenario, será determinante del crecimiento de las actividades de corsarios y piratas, que, sobre todo en los siglos XVI y XVII y parte del XVIII, hicieron del Caribe y las Antillas base de sus asaltos y depredaciones, que unas veces emboscadas bajo protección oficial inglesa y holandesa —al socaire de guerras marítimas—, y otras a «cara descubierta», fue un fenómeno que tomó más fuerza y mayor campo de acción, a medida que la debilidad de la respuesta era más notoria.

Carlos Saiz Cidoncha ha puesto el dedo en la llaga con su «Historia de la piratería en la América española», interesantísimo y documentado estudio de amplio tratamiento del fenómeno, cuyo origen francés (Fleury, Anjo, Leqclerc, etc.) da paso a la supremacía inglesa (Hawkins, Drake, Raleigh), o al relevo holandés (L'Hermitte, Balduino Enrique, Piet Heyn, etc.), hasta desembocar en los grandes testaferros de la piratería más cruel y despiadada (el Olonés, Miguel el Vasco, Morgan, etc.), amén de toda la pléyade de corsarios, filibusteros, bucaneros y contrabandistas de menor cuantía, que tantas novelas de aventuras y películas de acción han inspirado.

Asombra en la perspectiva de Carlos Saiz Cidoncha la cantidad de datos y nombres que ha manejado, lo que le ha permitido la consecución de un relato de plena identidad e interés creciente, al que une un buen conocimiento de los escenarios naturales —Trinidad, Tortuga, Jamaica, Puerto Príncipe, Portobelo, etc.—, nombres todos de tan sugestivos ecos, que

hacen del libro un estimable compañero de agradables horas, pero al que hay que tomar muy en cuenta si se quiere llegar a un conocimiento veraz y razonado de la huella y la impronta de la piratería francesa o anglosajona en las hermosas tierras y mares del antiguo ultramar español.

J. C. P.



ROMERO, Emilio: **Tragicomedia de España: Unas memorias sin contemplaciones.**—Editorial Planeta (Premio «Espejo de España» 1985); 308 págs.

Los entresijos de la historia contemporánea resultan apasionantes cuando se penetra en ellos de la mano de un protagonista de excepción. Y éste es el caso de Emilio Romero, periodista, ensayista, autor teatral y novelista —todo ello en primerísima y permanente línea de acción— y cuya trayectoria se ve ampliamente reflejada en este merecido premio «Espejo de España» 1985.

Emilio Romero ha escrito un libro formidable sin contemplaciones; un libro del que bien cabe decir «que se lee de un tirón», pero que, por otra parte, entraña la exigencia de sucesivas lecturas meditadas, lápiz en ristre, porque es mucho la que tiene para subrayar y apostillar; un libro que cuenta con todos los ingredientes para convertirse, sin lugar a dudas, en el libro del año, o más bien de muchos años.

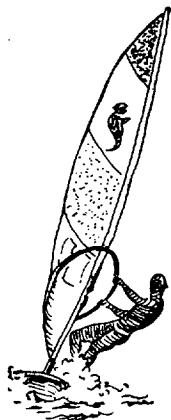
Con ese estilo fácil, directo e incisivo, y con el fino humor de acertadas puntualizaciones, a las que su autor nos tiene acostumbrados, Emilio Romero traza la gran crónica de nuestro tiempo, en un relato substancial, matizado de acotaciones personales que le permiten compatibilizar un profundo rigor histórico con un alto grado de amenidad. Sin contemplaciones para propios o foráneos, pero llamando al pan pan y al vino vino, estas memorias de la «Tragicomedia de España» en la que tan abundante participación personal hay recogida, ya lleva por delante el acierto del título. Y desde que alza el telón de sus vivencias en la agitada España de 1934, hasta que lo hace descender en este expectante presente de nuestro días, no hay una línea o renglón que tenga desperdicio. Por ello, bien podría decirse de Emilio Romero lo que aquel caballero francés, espejo de palenques y torneos: que ha escrito un libro «sin miedo y sin tacha».

Muchas son las obras testimoniales que en los últimos tiempos invaden los escaparates de las librerías, y que desde diferentes ópticas nos dan la versión de unos hechos que fueron como fueron y no como sus narradores pretenden hacernos ver. De aquí que, a mi juicio, el mérito esencial de esta «Tragicomedia de España» —y tiene muchísimos— sea el de su objetividad —y el lector inteligente puede dar buena fe de ello—, sin deformar o enma-

rañar el hilo conductor de conductas y actitudes, aconteceres, nombres y hombres, presentes a lo largo de estos cincuenta años de historia viva y palpitante.

De acusada personalidad polémica, con muchos capuletos y montescos a su alrededor, entre una amplia nómina de admiradores y detractores, el libro gustará a unos y dará «más que alguna cavilación» a otros, pero es un libro totalmente imprescindible para el conocimiento de la España contemporánea en personajes y personajillos. Al que firma estas líneas, que ha seguido con admirativa atención la polifacética tarea de Emilio Romero, le parece un libro sensacional, y un espléndido «aviso a los navegantes» de este genio español del periodismo, el pensamiento y la literatura.

J. C. P.



Cualquier libro reseñado o no en esta REVISTA puede ser solicitado de la Editorial Naval. Cuartel General de la Armada. 28014 Madrid.

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1985
TOMO 209
OCTUBRE



Nuestra portada:
Fragata *Navas de Tolosa*
capeando un temporal
en el Atlántico.
Año 1881. (Arnáiz.)

Contralmirante Jesús Salgado Alba
CARTA DEL DIRECTOR 295

COLABORACION ESPECIAL

Vicente Rodríguez Casado
ESPAÑA EN EL PACIFICO NORTE (1588-
1614) 297

TEMAS GENERALES

Capitán de Navío Luis A. Fernández Beceiro
¿MAHAN Y MACKINDER, OBSOLETOS? 311

Capitán de Navío Federico Fernández-Aceytuno
Gavarrón
LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA Y LA
COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA 321

TEMAS PROFESIONALES

Contralmirante Ingeniero Remigio Díez Davo
BUQUE DE INVESTIGACION OCEANO-
GRAFICA 331

Capitán de Fragata (G) Francisco Núñez Lacaci
¿REALISMO TACTICO O CIENCIA-FICCION? 339

COMENTARIO INTERNACIONAL

EPISTOLARIO

OPINIONES-OPINIONES-OPINIONES

CARTA ABIERTA A UNA VALORACION
ESTRATEGICA 369

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

J. S. A.
LOS DESCUBRIMIENTOS ESPAÑOLES EN
AUSTRALIA 385

J. L. T.
JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE REA-
LES DESPACHOS EN LA ESCUELA NA-
VAL MILITAR 387

INAUGURACION DEL CENTRO DE DE-
SARROLLO DE SISTEMAS DE ARMAS
DE LA E. N. «BAZAN» 393

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
Librería Moya. Carretas, 29.
Librería *Oxford*. Paseo de La Habana, 54.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BILBAO.—Librería Arrilucea. Plaza Moyúa, 1.
BURGOS.—Librería del Espolón. Espolón, 30.
CADIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Kiosco de Prensa. Plaza de San Francisco, s/n.
Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
LA CORUÑA.—Sociedad Dipresa. Vales Villamarín, 27, bajo.
PALMA DE MALLORCA.—Librería *Fondevila*. Arabi, 14.
Librería *Ereso*. Palaires, 1.
Librería *Tous*. Unió, 2.
VALENCIA.—Librería Avda. José Antonio, 20.
SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería Sixto. Plaza Wynler, 8.

PRECIO POR EJEMPLAR

	Ptas.
<i>Venta a particulares:</i>	
Nacional	150
Extranjero	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28014 MADRID

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

Mes de octubre, mes de América, mejor dicho, mes de América y España, en una palabra: de Hispanoamérica. Se acerca, a velocidad uniformemente acelerada, la gran fecha del 12 de octubre de 1992 en la que españoles e hispanoamericanos hemos de celebrar el V Aniversario como principales protagonistas, acompañados por otros pueblos del viejo y del nuevo continentes que participaron, tras nuestro primer encuentro del Descubrimiento, en la formación de ese colosal universo que es el Nuevo Mundo.

Ante los preparativos —entusiastas, complejos, multiformes y complicados— para la celebración, o por mejor decir, celebraciones, del V Centenario del Descubrimiento y del Encuentro, son, en esencia, tres las actitudes que españoles e hispanoamericanos podemos adoptar y en realidad estamos ya adoptando.

La primera, como siempre, o casi siempre entre nosotros, una actitud de crítica negativa, destructora, insolidaria y, por todo ello, lamentable. Es la de aquellos, muy pocos por fortuna, que por despecho, o por aviesos e inconfesables intereses o por ignorancia supina..., o por una mezcla de todo ello, reniegan de la labor histórica de España en América, y viceversa, oponiéndose a cualquier idea de celebración del V Centenario. Es la clásica, la inevitable actitud de quienes juegan el eterno papel de Judas, que siempre aparece en toda gran empresa, sea divina o humana. En la iconografía española la imagen de los «judas» suele presentarse con la faz agresivamente barbuda y mirada innoble de ojos saltones. Muchos de los inevitables «judas» del V Centenario dan esta imagen, que llega a ser paradigmática en el más popular de ellos. Ante este tipo de interesados, aviesos e ignorantes opositores, la reacción, a mi juicio, más adecuada es la severa repulsa, «tomar nota» y no concederles mayor importancia.

La segunda actitud esencial ante todo lo que es, lo que representa y lo que debemos y tenemos que celebrar, programar y realizar en torno al V Centenario, podría describirse como la también clásica, pero mucho más extendida que la primera, de carácter neutro, ambiguo e incluso, en cierto modo, reflejo de la anterior, reflejo por supuesto involuntario. Es la actitud del «sí, pero no», de crítica casi permanente, sí al fondo; pero no a la forma, del casi constante desacuerdo meticuloso, centrado en el detalle en la nimiedad y que actúa como freno y como obstáculo en el desarrollo de lo que hay que hacer. La reacción ante quienes, muchas veces impulsados por rectas intenciones, adopten esta actitud «obstruccionista» —empleando la rica jerga parlamentaria— ha de ser, a mi entender, de atención, primero, de

información, después, y, por último, si ello es posible, de atracción hacia la tercera actitud, positiva, solidaria y basada en la entusiasta colaboración y cooperación con quienes tienen a su cargo, en los diversos ámbitos y niveles de la vida nacional, oficial y privada la honrosa y no siempre fácil tarea de llevar adelante los planes y programas de las múltiples actividades enmarcadas dentro de la magna celebración de *nuestro* V Centenario: el centenario de nuestro encuentro con América. Una América que se abre, no lo olvidemos, a dos océanos, al Atlántico y al Pacífico. Y en ambos estuvo España.

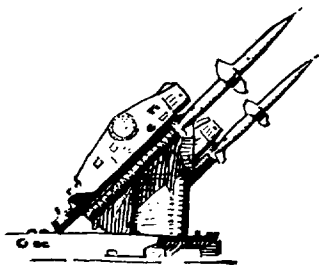
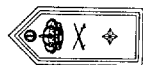
Por nuestra parte; por parte de la REVISTA GENERAL DE MARINA, esta última actitud es lo que nos servirá de pauta, de norte y de guía. Y en este marco entregamos hoy a nuestros lectores dos concretas realizaciones. La primera, el artículo que, con los honores de «colaboración especial», abre el presente número, avalado por una de las firmas más prestigiosas del hispanoamericanismo actual, la del catedrático don Vicente Rodríguez Casado, que nos ilustra sobre la muy poco conocida acción de España en el Pacífico Norte, desde América, en los finales del XVI y principios del XVII. Una lección de historia hispanoamericana, expuesta con la autoridad del docto maestro y la amenidad del brillante escritor.

La segunda concreta realización en apoyo del V Centenario consiste en el anuncio del concurso de artículos sobre el Descubrimiento de América, cuyas bases encontrarás, lector amigo, en el interior de estas páginas. Por nuestra parte, ahí está lo que os proponemos. Esperamos ilusionados vuestra respuesta.

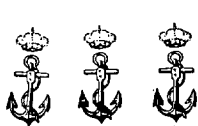
Y por hoy nada más.

Un fuerte y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



COLABORACION



ESPECIAL



ESPAÑA, EN EL PACIFICO NORTE (1588-1614)

Vicente RODRIGUEZ CASADO

Catedrático de Historia Moderna.
Ex-Director del Instituto Social de la Marina.

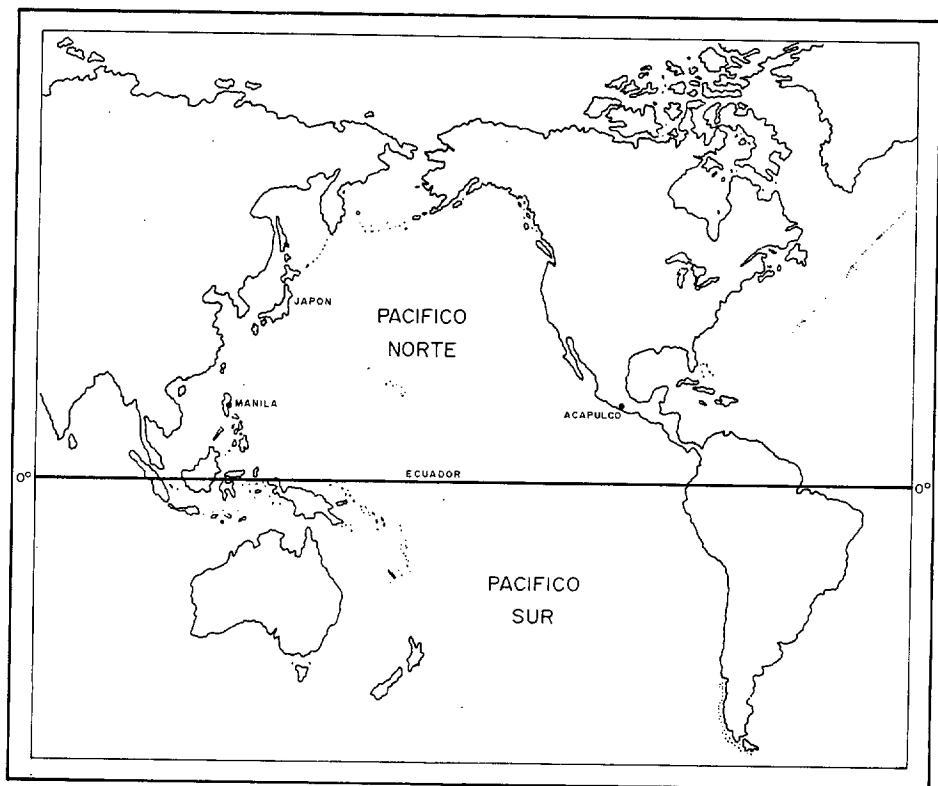


A historia grande de los marinos españoles de los siglos clásicos está hecha sobre la historia pequeña del acontecer diario en los escenarios universales de aquel entonces. Al historiador le atraen más, quizá, las hazañas de almirantes como Santa Cruz y Oquendo en el Mediterráneo o en el mar del Norte, que las aventuras gloriosas de otros marinos que, a su lado, pasan inadvertidos. Y, sin embargo, estos modestos almirantes, que, en ocasiones, reciben el título en precario al pactar con los virreyes de Nueva España o el Perú el descubrimiento de tierras ignotas o la embajada ante príncipes japoneses, chinos o coreanos, son los que tejen la urdimbre que sirve de plataforma para construir la epopeya de aquellos tiempos.

En estos marinos, como en los frailes, soldados y mercaderes que les acompañan, predomina una peculiar visión del mundo. Para ellos el universo gira sobre un eje, la misión evangelizadora de la monarquía católica. Por eso están siempre dispuestos a realizar "magnalia", grandes hechos. Y, a su vez, aquellos hechos, que hoy nos asombran, no influyen excesivamente en su carácter personal. Piensan que lo que realizaron carece de verdadera importancia. Cuando escriben a la Corte solicitando alguna merced, es cierto que los aducen en su favor, pero sin que la relación que de ellos hacen pase de ser simple y escueta. Parece como si consideraran que no se salen de lo normal. De ahí que sus "memoriales" estén escritos en un tono realista y sereno, "que reta —escribe Emilio Sola— a la fabulación literaria, mágica y

sorpresiva” (1). Bien lo comprendió así el escribano Alonso Gascón de Cardona, de la embajada de Sebastián Vizcaíno, al aludir en 1614 a Cervantes y a Don Quijote, cuando afirma que es falso que no existan en el mundo imperios tan fabulosos como los que dibujan las novelas de caballería: “según se va haciendo y cosas viendo, así de edificios como de gente y de otras cosas, que me parece se puede dar algún crédito a los libros antiguos de caballerías y a sus grandezas y encantamientos, y decir al que compuso a Don Quijote que no tuvo razón, porque verdaderamente es gran reino éste” (2).

Son, pues, “visionarios”, mas de una “visión” universalista de la propia



(1) Emilio Sola Castaño: *Libro de las maravillas del Oriente Lejano*. Madrid, 1980, página 17. Sola ha publicado únicamente en esta obra los documentos de su buena tesis doctoral (*Relaciones entre España y Japón, 1580-1614*), que realizó en la Universidad Complutense, bajo mi dirección. Varios de los documentos que cito son del libro publicado.

(2) Biblioteca Nacional, legajo 3046, fs. 86-118. La referencia de Gascón de Cardona está escrita nueve años después de la edición príncipe de la primera parte del *Quijote*.

misión histórica que les corresponde llevar a cabo por el solo hecho de ser súbditos de la monarquía católica.

Entre estos “visionarios” ejecutores de “magnalia” en la pequeña historia de comienzos del siglo XVII he escogido la actuación de dos o tres generales de la mar, y de otros muchos frailes, soldados y mercaderes, que pretenden el establecimiento del cristianismo en el Japón, y a la vez la apertura de aquel imperio al Occidente a través de la monarquía hispana. Lo intentan en un momento poco propicio. En los tiempos en que se fortalecen contra los poderes del Mikado y de los “daymíos” (señores feudales), Hideyoshi Toyotomi y Tokugawa Ieyasu, los shogunes o emperadores que crean el Japón moderno. Por eso fracasan en su cometido y por eso el Japón permanece cerrado a occidente hasta dos siglos y medio después. Durante más tiempo aún la Cristiandad en el Oriente termina en las islas Filipinas y en Macao.

El Japón era ya entonces un país densamente poblado (unos veinte millones), de grandes ciudades y de gente “muy limpia y pulida en su traje, muy belicosa y valiente, y armada de todas armas y buenos arcabuces, lanzas, catanas que cortan a un hombre de un golpe, arcos, flechas, morriones y pecho y espalda” (3). Pese a ello, ya en 1597, un gobernador provisional de Filipinas, don Luis Pérez Dasmariñas, planeó su conquista, ya que “hay en el Japón sesenta y seis reinos —se refiere, sin duda, a los señoríos feudales— y los reyezuelos cada día traen guerra unos con otros. Y así con la ayuda de unos sería muy fácil sujetar a los tiranos”. Los motivos serían justos: la opresión de los pobres, “las injurias, agravios y tiranías que hacen los señores a sus vasallos... Les toman todás sus haciendas y todo lo que trabajan de arroz o trigo; y sólo se sustentan con raíces, y cuando mucho, con cebada y frutos; ... les hacen trabajar toda la vida en servicios personales y obras diferentes que, como no les cuesta nada, son muchas... Y fuera de esto, no pudiendo acudir con los tributos, los crucifican y les venden mujer e hijos y otros mil géneros de maldades que usan con ellos” (4).

Gracias a todo ello, librándoles de tanta opresión, “se seguiría la conservación de todos estos reinos, el aumento de nuestra santa fe católica y los convertidos se confirmarían y reharían en la fe, a la sombra de los cristianos viejos”.

Todo lo ve fácil el joven gobernador Dasmariñas. Los jesuitas de Nagasaki —nos dice—, si se sustituye a los religiosos “apasionados de portugueses” y si se envían “algunos padres graves de España”, “pueden armar un ejército de trescientos mil cristianos arcabuceros (*sic*), de las que se puede fiar como de los mismos españoles”. Y puesto a ilusionar a la Corte le habla al rey de llevar a cabo la conquista de la isla de Formosa, “lo más presto que

(3) Fray Francisco Manrique al Rey, de 1 de marzo de 1588, A.G.I. Filipinas, leg. 79, ramo 2, núm. 18.

(4) Relación de las cosas de Japón, 28 de junio de 1597, A.G.I. Filipinas, leg. 18, ramo 6, núm. 248.

se pudiera, porque como está en el camino del Japón, y el camino sea muy peligroso, y ordinariamente hay tormentas, cuantos navíos van a parar allí los naturales los flechan y matan a todos... Los de Manila tienen justo título para conquistar estas islas, porque es enemigo común que está en el camino, y matan todos los que con tempestad se acogen y arriban allí, y así lo pueden conquistar. Y esta isla es una llave para acudir a los negocios de la cristianidad del Japón”.

A primera vista el proyecto de Dasmariñas de 1597 nos puede parecer utópico o al menos desmesurado. Emilio Sola ha escrito que, en definitiva, “el Lejano Oriente era algo incomprensible para la Corte española de Madrid. Zonas marginales por excelencia —gentes de lengua difícilísima, costumbres disparatadas y culturas refinadas y sutiles— nunca con exactitud comprendidas”. Y podría añadir: tierras a la vez fértiles y pobres; facilidades para evangelizar a sus naturales y sanguinarias persecuciones contra los ya convertidos, como las emprendidas por Hideyoshi Toyotomi el mismo año de 1597, uno antes de su muerte, cuando ordena crucificar en Nagasaki a seis frailes franciscanos de origen español y a veinte japoneses cristianos que les ayudaban en las predicaciones.

Podía también agregar que a todo ello se sumaban las inquietudes políticas de la propia península Ibérica. Felipe II está al final de su vida. Muere en 1598. La incorporación de la corona portuguesa a la monarquía católica, aunque está ya aparentemente consolidada, no le permite manejarse con soltura en un tema en el que contrastan los pareceres castellanos, representados con algún matiz distinto por Manila y Nueva España —matiz al que luego nos referiremos— y los deseos lusitanos, que mantienen la penetración cristiana y económica, pero vía Macao-Nagasaki.

Además, en este choque de opiniones trasciende algo de mayor importancia que un mero prurito nacionalista, como nos dicen Dasmariñas y los frailes que le aconsejan, cuando ponen de relieve la actitud “prudencial” de los jesuitas de origen portugués. El problema que se debate es más importante. En el fondo del litigio subyace la existencia de dos concepciones diferentes sobre el modo y el alcance que debe tener la penetración cristiana en el Extremo Oriente. Para los castellanos, la Corona tiene un objetivo prevalente, la evangelización, y unos aspectos económicos que, aun siendo necesarios, ocupan un segundo lugar. Para los portugueses, que actúan sin suficiente poderío militar, la evangelización conviene llevarla a cabo por los caminos que abren los mercaderes. Por eso, les aflige el “imprudente” modo de obrar de los gobernadores y frailes franciscanos de Manila.

Véase, por ejemplo, en el parecer que el Consejo de Indias eleva al rey el 30 de mayo de 1606, las razones en que el Consejo de Portugal se apoyaba para pedir que no fueran al Japón misioneros castellanos vía Manila: “Dice el Consejo de Portugal, en conformidad de lo que escribe el obispo de Japón —el jesuita Luis Cerqueyra ocupaba entonces la sede con el título de

Funay—, que Dayfusama, señor universal de aquellos reinos, vive con la misma sospecha que su antecesor Taicosama de que los españoles de las islas Filipinas y los que van de Nueva España son gente conquistadora y que su principal fin se encamina a hacerse señores de la tierra... y que lo que llaman predicación del Evangelio es ardid y modo de conquistar, como lo escribió Taicosama a la ciudad de Manila, y que por esta causa había hecho crucificar a los religiosos de San Francisco, como a espías que traían invención de conquistar reinos; y que así no se enviase más...” (5).

Creo que este es el principal motivo de que la Corte tarde algún tiempo en tomar partido a favor del Consejo de Indias y en contra del Consejo de Portugal, y no la distancia, ni la visión marginal del Lejano Oriente. Más aún: si sólo hubiera existido este pequeño pleito de familia en que la diferencia entre unos y otros estribaba en ligeros matices sobre el modo de enfocar el celo apostólico, hubiese triunfado en Madrid el criterio portugués y jesuita.

El que termine por vencer la postura castellana tiene, creemos, su auténtica razón en el hecho de que el Pacífico Norte, en su conjunto, adquiere mayor relieve para España a partir de los viajes de ingleses y holandeses. En efecto, ya en 1578 y 1587, Drake y Cavendish habían puesto de manifiesto la debilidad de las defensas costeras en el Mar del Sur de nuestros dos grandes virreinos. Es a partir de entonces cuando los virreyes refuerzan las guarniciones de los principales puertos del Pacífico americano e impulsan los viajes de exploración a zonas, como California, que hasta entonces apenas si se habían realizado. Tienen razón Pereyra y del Portillo cuando afirman que fue la búsqueda por los ingleses del estrecho de Anián entre el Atlántico y el Pacífico, por lo que hoy es Canadá, junto con la presencia de navegantes al estilo de Drake —que se desconoce durante años si ha llegado por el estrecho de Magallanes o por el paso Boreal— lo que obliga a tomar determinaciones importantes.

“Desde entonces, en Madrid, se tuvo la impresión de la amenaza que se cernía sobre los caminos del Pacífico —escribe del Portillo—. Era necesario iniciar una política de protección”, que asegurara las costas americanas y permitiera la comunicación con las Filipinas. La Nao de la China, de Acapulco o de Manila, que de las tres formas se la denomina, había comenzado sus viajes regulares en 1566, dos años después que Legazpi y Urdaneta descubrieran el viaje de retorno, aprovechando los vientos favorables que empujaban al Este las velas a la altura del grado 27. Pero esta ruta iba a ser atacada por Cavendish en 1587. Víctima de una emboscada, junto al cabo de San Lucas, apéndice sur de la península californiana, el navío *Santa Ana*, proveniente de Manila, tuvo que rendirse tras seis horas de lucha.

Existían dos modos de encararse con el problema. Uno de ellos, que fue

(5) Archivo de Simancas, leg. 2637.

el adoptado por Felipe II hasta 1593 —no nos olvidemos que en 1588 tiene lugar la rota de la Invencible—, consistía en suspender las acciones marineras de descubrimientos en California, ordenando a los galeones de Manila que siguieran el camino más corto para entrar en Acapulco en el menor tiempo posible. El otro, pretendía poblar en los lugares más propicios de la corte californiana, “buscar asentamiento en las quiméricas islas Rica de Oro y Rica de Plata —que se imaginaba existían en un paralelo al norte del



Felipe II

Japón—, explorar las costas de China y Japón y descubrir el estrecho de Anián” (6).

Para los “prudentes” partidarios de la política de corto alcance, como el virrey de Nueva España, marqués de Montesclaros, el motivo es obvio: “El mayor seguro y fuerza —escribe en 1607— de los reinos y costas que V. Md. tiene en el Mar del Sur carga sobre la dificultad de venir a ellos los enemigos y poca acogida, que, una vez dentro, tienen en los puertos; para deshacer algo esta incomodidad han buscado nuevos caminos, siempre en demanda de topar estrecho y paraje por encima del cabo Mendocino o por la Abra de las Californias, pareciéndoles, y con razón, que el día que se halla-

sen han conseguido con poco trabajo lo que mejor les podría estar”.

El planteamiento maximalista tuvo, sin embargo, encendidos defensores, aun antes de que cambiara el parecer de Madrid. Los viajes de Gali y

(6) Alvaro del Portillo: *Descubrimiento y exploraciones en las costas de California*. Madrid, 1982 (2.^a ed.), pág. 173.

Unamuno, respaldados el primero por el arzobispo virrey don Pedro Moya y el segundo por el virrey marqués de Villamanrique, responden a este criterio. Cuando la Corona, en 1593, vuelve de nuevo a la política de largo alcance, don Luis de Velasco, hijo, fue el virrey encargado de proyectarla. La expedición de Sebastián Rodríguez Cermeño debía, al volver de Manila, demarcar las costas californianas. Al no conseguirlo, su sucesor, el marqués de Monterrey, encargó la empresa a Sebastián Vizcaíno. El viaje, desde ese punto de vista, fue un gran éxito. Años después le veremos al frente de la última embajada que España envía al Japón.

Con estos antecedentes se comprende mejor el impacto que en Madrid produjo la noticia constatada y cierta de que los ingleses y holandeses cultivaban la amistad del emperador del Japón con la pretensión de sustituir a portugueses y castellanos en el comercio de la seda, y aun de ayudarle militarmente si deseaba ocupar Manila. Al principio, la corte recibe informaciones que no permiten vislumbrar la importancia del envite holandés. Parecían cuestiones de menor cuantía desde el momento en que el gobernador Acuña pensaba resolverlas directamente con el emperador. En efecto, en 1602, escribe a Tokugawa Ieyasu, hablándole del asunto, pero sin que ello fuera cuestión importante: "También me han dicho los padres (franciscanos de Manila) que en esas tierras aportaron ciertos hombres holandeses, vasallos del Rey Nuestro Señor; recibirá merced que se me envíen aquí a buen recaudo en el primer navío que de ahí saliese, que es gente inquieta y de mal vivir, y revoltosa, que han negado la obediencia a su Rey, y se han salido a la mar a robar y a eso fue su venida por acá; y también a reconocer este puerto (Manila) y tierras para hacer daño, como lo han hecho en otras. Y así advierte a vuestra alteza que se recate mucho de ellos" (7).

Pero siete años después, la situación se ha agravado considerablemente. Rodrigo de Vivero, gobernador provisional nombrado por el virrey marqués de Salinas hasta que tomara posesión don Juan de Silva, es el que mejor sintetiza las dificultades del asunto. "Y aunque al principio, como digo —escribe—, el rey de Japón no los quiso admitir (se refiere a los holandeses), entendiendo después cuán señores andaban de estos mares y cuán grandes mercaderes eran, les envió a llamar el año pasado de 609 y les dio dos factorías en diferentes puertos y provincias de su reino, haciéndoles grandes caricias y escuchándoles bien la oferta que le hicieron de ayudarle con su armada, gente y artillería en caso que quisiera conquistar estas islas Filipinas, obligándose a llegarle todos los años tres naos grandes cargadas de seda por mejores precios que se los vendían los portugueses y castellanos..." (8).

El peligro era evidente. El Pacífico norte estaba amenazado en el Oriente por escuadras de piratas y en el Occidente por la acción anglo-

(7) A.G.I. Filipinas, leg. 19, ramo 4, núm. 85.

(8) A.G.I. México, leg. 2488.

holandesa. ¿La penetración ibérica en el Lejano Oriente —Manila, Macao— se podría mantener sin el apoyo japonés? Más aún, ¿se podría abandonar la cristiandad de Japón, que contaba ya con unos trescientos mil convertidos? ¿Estaba España en condiciones de enfrentarse con aquella difícil situación?

Era difícil que la Corona tuviese el arranque necesario para lanzarse de verdad por el camino de largo alcance. La débil personalidad del nuevo rey, Felipe III, se manifestó desde el primer momento. Abandonó el gobierno en manos de su valido, el duque de Lerma. Felipe combinaba la timidez y la pereza, aunque, eso sí, no le faltaba el talento necesario para ocultar su papel de figurón con dignidad y empaque regios. El carácter pacífico, tanto del monarca como de Lerma, coincidió con una época general de cansancio en toda Europa, lo que les permitió firmar tratados solemnes de paz con todas las potencias. Sin embargo, los dispendios que traían consigo su celebración y los gastos que ocasionaba la recepción de los nuevos embajadores casi costaban lo que una campaña. Sólo se prosiguió la guerra de los Países Bajos, para que un ejército, al mando de Ambrosio Spínola, defendiera los derechos de la hermana del rey Isabel Clara Eugenia a aquel archiducado.

El ambiente era, además, propicio para que se multiplicase la venalidad de los funcionarios. El valido y su equipo de amigos eran objeto de toda clase de sátiras. La máquina administrativa se anquilosaba por la mala selección de sus cuadros. La penuria económica obligó a conceder “juros” sobre valores consolidados a los acreedores, lo cual era una forma de paliar la bancarrota del erario. Y al no poder atender los gastos de la guerra de Holanda, tuvo que aceptarse una *Tregua de Doce Años* (abril de 1609), por la que se reconocía implícitamente la existencia de las Provincias Unidas y la incapacidad consiguiente para someterlas.

En esta época de los “grandes políticos periféricos”, Filipinas tuvo la suerte de contar con una gran promesa. Lo hemos citado con anterioridad; es el sobrino del marqués de Salinas, don Rodrigo de Vivero. Naturalmente que apenas si pudo actuar, pues sólo fue, por breve tiempo, gobernador provisional. Pero nos ha dejado varios escritos de mucho interés. Es el último y mejor representante oficial de la política de largo alcance.

Advierte ya, desde el comienzo de su primera comunicación, que se debe descartar cualquier intervención armada para conquistar el Japón, aunque “bien justificada tenía V. M. la guerra y su conciencia, con el martirio de los religiosos de San Francisco (en Nagasaqui) y agravios hechos a la nao *San Felipe*, y últimamente con el suceso de la de Macan (Macao)”. El uso de la fuerza había que descartarlo porque, “aun cuando esto no estuviera tan apartado de España”, resultaría imposible alcanzar el éxito por “la multitud de la gente y fortaleza de los sitios”.

Hay, pues, que usar de otros medios. El mejor, y casi el único, consiste en “aficionar las voluntades al servicio de V. M. por el camino que Dios

Nuestro Señor va abriendo por la predicación del Santo Evangelio; que, aunque el demonio no se duerme y muchos de los grandes y poderosos la pretenden estorbar, no está esta planta tan mal cultivada que no pasen de trescientos mil cristianos los que tiene el Japón”. Por otra parte, “para amar las cosas y desearlar, su primer principio es conocerlas”, y ya ahora “pocos o ninguno dejan de conocer lo bueno de nuestra santa ley”. Contando con este supuesto y la realidad de la opresión que sufren los pobres, “tan vejados y agraviados” por los ricos, se podría fácilmente tenerlos de nuestra parte, haciéndoles entender “la suavidad y amor con que han de ser tratados y



Felipe III

amparados de V. M.”. De este modo, aumentaría el número de los cristianos, y cuando muriera “este emperador u otro”, como el trono no se hereda sino que los reyes “aquí son por elección” ... “con muy forzadas esperanzas” en vez de elegir un nuevo Rey de las estirpes de los que conocidamente los agravian, “alzarán a V. M. por tal”.

Trazado el objetivo de incorporar pacíficamente el reino del Japón a la monarquía católica agrega ahora, al motivo principal —asegurar y extender

la cristianización—, otras varias razones de raíz política. En primer término, evitar la influencia de los holandeses, a quienes “ha dado ya Ieyasu la entrada y tienen hoy puerto y casa. Estos enemigos andan tan encarnizados contra las naos y fuerzas de España” que “quebrantarles las suyas” sería “con mucho gasto de V. M.”. Si ellos se deciden a atacar a Manila, “en diez días de navegación están sobre el embarcadero de Capul, por donde entran las naos de la Nueva España, y tomando este paso y el cabo de Bojador no se les puede escapar un pájaro, con que quedaban acabadas las Filipinas”. En realidad, no exagera Vivero en demasía sobre este punto. Will Adams, el jefe de holandeses e ingleses, se ufana de su fanatismo antiespañol (9).

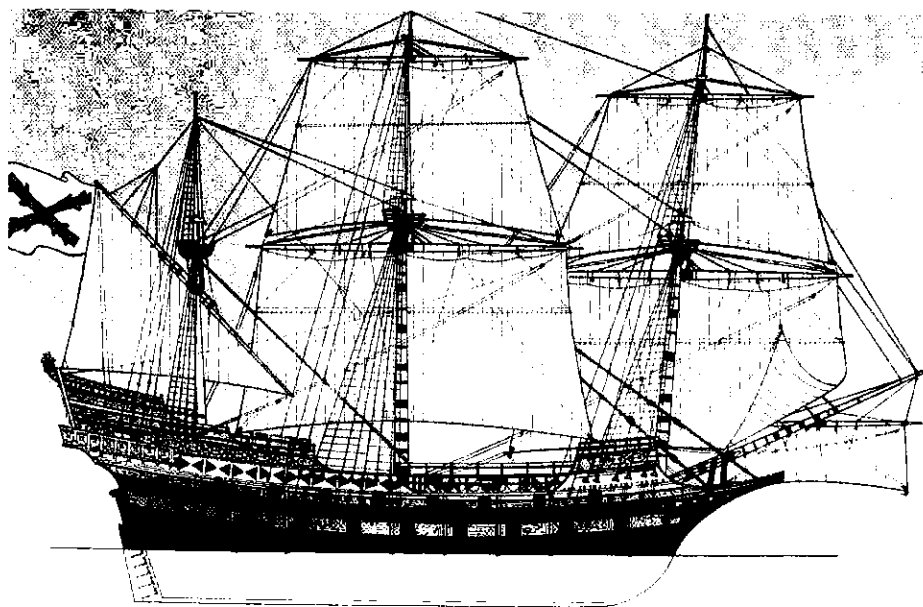
En segundo lugar, el riesgo de perder las Filipinas por la acción militar exclusivamente japonesa. “La experiencia ha mostrado que muy pocos japoneses han puesto tres veces a la ciudad de Manila” en posibilidad de perderse. Mucho mayor sería el peligro, si la orden de invasión parte del propio gobierno “por indignación del Emperador o por ambición de extender más su imperio”. Con sólo decidirse a ello, en tiempo favorable y en quince días, sus barcos estarían a la vista de la ciudad, pudiendo transportar “cincuenta o cien mil hombres”. Sería imposible la defensa, porque “no es resistencia para este número una flaca muralla con quinientos españoles”.

Al margen de que sean o no poco realistas las propuestas de Rodrigo de Vivero y Velasco, que ha de ser luego primer conde del Valle de Orisava, es evidente que sus escritos nos hacen pensar en una personalidad atractiva. Demuestran también talento. Los once meses de su obligada estancia en el Japón, pues fue una tormenta lo que le hizo naufragar frente a sus costas, le convirtió en un verdadero “niponólogo”. La “descripción del Japón” y el “Tratado económico-político”, que redacta unos veinte años después de su aventura, así lo demuestran (10).

Quizá el modo sugerente con que planteó sus “capitulaciones” a Ieyasu y el valimiento de su tío el virrey de México, marqués de Salinas, fueron los motivos de que la Corte adoptase una postura relativamente favorable—dentro de la que por entonces podía esperarse de Madrid— a sus pretensiones. Para ello tuvo, además, que descartar, entre otros informes, los que rinde el propio sucesor de Vivero en el gobierno y la Capitanía General de Filipinas. El jerezano don Juan de Silva, que había hecho su carrera en Flandes, creía que no se podía confiar en Ieyasu. La prueba estaba en que había ordenado “quemar la nao (portuguesa) de V. M. que va cada año de Macao, y quemados o muertos pereció la gente que había dentro y el capitán mayor con ellos”; el emperador aduce en su descargo que fue una represalia “de alguna cantidad de japoneses que los portugueses” habían ajusticiado “por un levantamiento que quisieron hacer”. Pero más grave era todavía la con-

(9) Así lo afirma W. G. Beasley, en *Historia moderna del Japón*. Buenos Aires, 1968.

(10) Están recogidas en la Colección Muñoz, de la Academia de la Historia de Madrid.



Interpretación de Berenguer de un galeón de finales del siglo XVI

cesión de dos puertos de su reino a los holandeses para levantar factorías comerciales, a pesar de las protestas que le ha enviado.

La cuestión holandesa era, para Silva, el tema clave. En julio de 1610 vuelve de nuevo sobre el asunto en tonos duros. Si los holandeses adquiriesen alguna factoría en China "y contratan las sedas, oro, azogue y otras riquezas... en Japón y en Europa, les ha de importar cada año más que la especiería, con lo que, Dios no lo permita, quedaba esto —las Filipinas— y la India, perdidos...". La situación es, para él, tan grave, que no duda en decir en otro escrito, que si "Vuestra Majestad no envía armada —de navíos de guerra y desde Cadiz—, tiene *muy perdido el crédito* en estas partes".

La respuesta de Madrid a don Juan de Silva es áspera. "Se espera de su prudencia y buen celo" que "procurará el acercamiento de ellas (de esas cuestiones) y encandilarlas como más convenga" (11).

En cambio, al virrey de México, don Luis de Velasco, el tío de Rivero, se le ordena disponer una expedición, cuyo coste no supere los veinte mil ducados, para descubrir y poblar las quiméricas islas Rica de Oro y Rica de Plata, cuya existencia había puesto en circulación un acompañante de Urda-

(11) Las cartas de Silva al Rey en A.G.I. Filipinas, leg. 20, ramo 2, num. 83, del 16 de julio de 1610, y A.G.I. México, leg. 2488, del día anterior.

netas, el P. Andrés de Aguirre. Estas islas fabulosas se suponía que estaban al norte de las japonesas. En realidad, después del viaje de Unamuno (1586-87) era sabido que tales islas eran imaginarias, pero el marqués de Salinas se calló el hecho y vio en esa expedición la oportunidad de convertirla en embajada de la Nueva España al Japón. De ese modo correspondía a las atenciones que tuvo Ieyasu con su sobrino y proseguían las conversaciones hispano-japonesas.

Se comprenden las dos posturas. La vecindad nipona podría ser peligrosa para las Filipinas. Unos buenos puertos al norte del Japón darían a las naos de Manila cobijo y posibilidad de arreglo y adquisición de pertrechos en el camino de Acapulco. Para el virrey y su sobrino la expedición serviría para establecer buenas relaciones con el emperador al margen de Manila. Madrid aceptó la propuesta. El jefe de la expedición, el general Sebastián Vizcaíno, era un buen conocedor de aquellos mares y se le podía confiar, además, la tarea de demarcar las costas japonesas. En 1602 había demostrado su pericia en la demarcación de las costas californianas hasta el grado 43, más arriba que el que corresponde al cabo Mendocino, punto de mayor altura que avistaban a veces las naos de la China en el regreso a Acapulco.

El embajador Vizcaíno ha tenido suerte. Dos buenos historiadores, Del Portillo y Mathes (12), se han ocupado de él y de sus viajes.

Por eso voy a referirme únicamente a los resultados de la empresa. A pesar de su buen comienzo y de las seguridades que le dio el emperador sobre la protección de las misiones católicas, el 2 de julio de 1612 se enteró de que Ieyasu había cambiado de actitud, incluso hacia los españoles en general. Los holandeses y los ingleses habían esparcido el rumor de que la demarcación costera emprendida por Vizcaíno, con autorización del Shogun, y la próxima exploración de Rica de Oro y Rica de Plata, tenían como objetivo preparar la invasión del Imperio. En Suruga, a donde había llegado para despedirse del emperador, se le informó que se había ordenado la destrucción de las iglesias cristianas, aunque Jidetada, su hijo —que le sucedería en 1615— se mostraba dispuesto a entablar relaciones amistosas con España. Pero en la carta que mandaba Jidetada al virrey Velasco, el hijo de Shogun especificaba que, si bien era su deseo perpetuar la amistad y el comercio entre su país y España, no podían, sin embargo, tolerarse las misiones porque el cristianismo era incompatible con la cultura de su pueblo. Parece que en esta resolución tuvo mucho que ver la creencia de Bakufu, gobierno central del Japón, de que quienes practicaban el cristianismo no podían hacer compatible su lealtad a Dios y al emperador.

Tras varias vicisitudes, Vizcaíno vuelve a Nueva España el 22 de enero de 1614, en un barco —el *San Juan Bautista*—, construido en Sendai con el

(12) El libro de Del Portillo, Alvaro, ya citado: *Descubrimiento y exploraciones en las costas de California, 1532-1650*, Madrid, 2.^a edición, 1982; y el de Mathes, W. Michael: *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico, 1580-1630*, México, 1973.

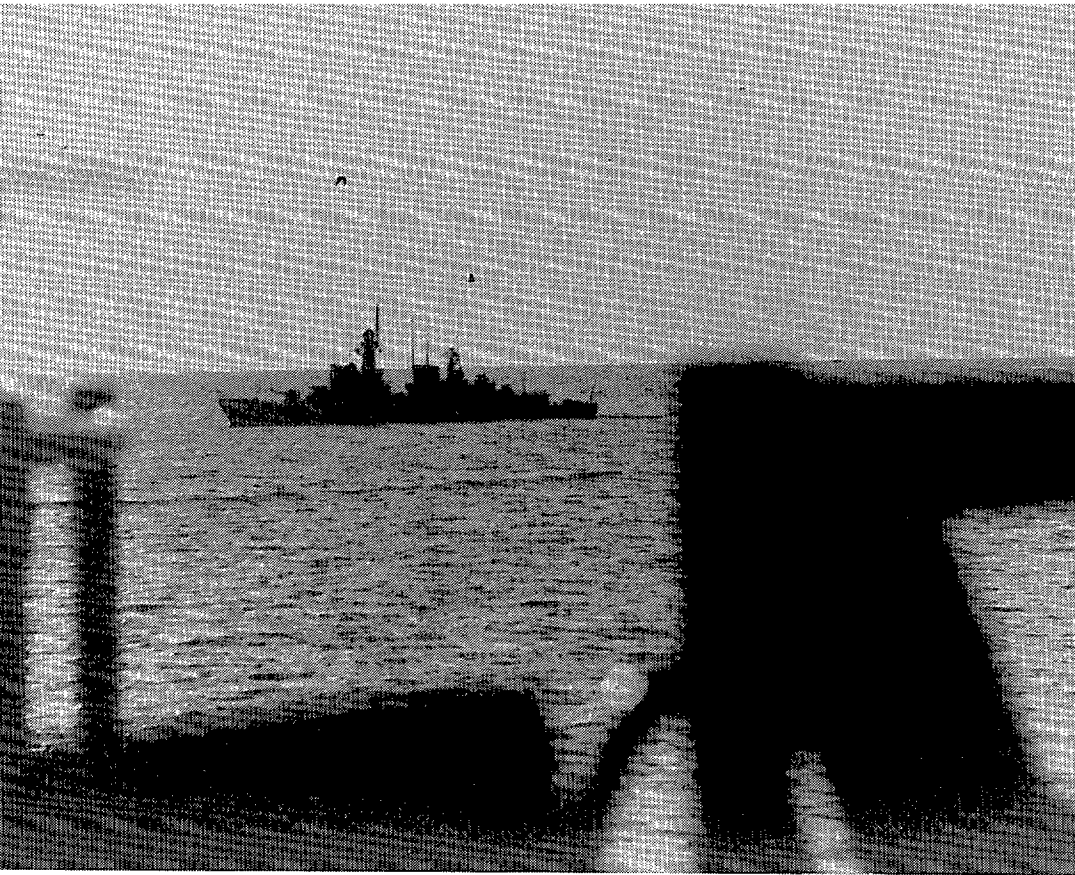
apoyo del damio Date Masamane, que por ser consuegro de Ieyasu, gozaba de gran crédito en la costa. Masamane, pese a las órdenes persecutorias dictadas por el Shogun, todavía escribe a Nueva España pidiendo misioneros y enviando como embajador a la corte de Madrid a fray Luis de Sotelo, y como acompañantes a un deudo suyo, Jasekura, con ochenta japoneses más. Fray Luis de Sotelo y Jasekura visitaron Madrid y Roma. Esta extraña misión tuvo la virtud de que España, en un principio, no perdiera la esperanza de la cristianización del Japón. Fray Alonso Muñoz, y luego, por enfermedad de éste, fray Diego de Santa Catalina recibieron el encargo de visitar al emperador y llevarle un presente “en retorno de otro que traje para mí —escribe el rey—, el padre fray Alonso Muñoz”. Pero el fracaso fue completo. Fray Diego informó que los japoneses reiteraban su deseo de traficar con España, aunque no querían saber nada de misiones cristianas.

Prácticamente, desde 1614, las relaciones con Japón han llegado ya a la ruptura, aunque la Corte española procura disimular lo más posible con el deseo de evitar un desenlace funesto. En junio de ese año los agustinos de Manila escriben al rey: “Las nuevas que hemos tenido del Japón nos tiene a los religiosos con grande sentimiento por haberse comenzado en aquella nueva iglesia la persecución más valiente que jamás ha habido contra los nuevos cristianos, martirizando a muchos por la confesión de la fe de Jesucristo, desterrando a los religiosos y ministros de todas las religiones, derribando las iglesias...” (13).

Na había remedio. Don Juan Silva desde Manila envió embajadas para paliar los daños. Todas fracasaron en su cometido principal. En realidad, España “carecía de crédito” en el Lejano Oriente. Sin la presencia de una Armada, conforme Silva pidiera en 1610, la gran aventura de la penetración cristiana en el Japón estaba condenada de antemano. Y también se podía prever el cierre del imperio a todos los extranjeros. En 1624 se prohibió la entrada de mercaderes españoles e ingleses. En 1637, la de los portugueses. Sólo se admitían los de Holanda, a través de los cuales llegaban a Japón los productos chinos. El aislamiento perduró hasta la visita del comodoro Terry en 1853 y la firma al año siguiente del tratado con Norteamérica.

Mas, en esta época, sólo quedaban rescoldos de la cristiandad japonesa. El Japón, que era ya en los comienzos del xvii un país aguerrido, necesitaba, al parecer, para rendirse al cristianismo y eliminar de raíz sus costumbres bárbaras, una demostración de la fuerza militar de una gran potencia católica. Acaso la presencia de la Armada hubiese sido suficiente, porque se contaba con el valor, la tenacidad y la fe de los misioneros, marinos y soldados. Pero Madrid sí que estaba en decadencia. Ni Felipe III, ni el duque de Lerma se encontraban a la altura de sus súbditos.

(13) 8 de junio de 1614. A.G.I. Filipinas, leg. 85.



Compañero. Autor: Miguel Hernández Moreno.

¿MAHAN Y MACKINDER, OBSOLETOS?

Luis A. FERNANDEZ BECEIRO



Lo esencial no son las respuestas, sino el hecho mismo de interrogarse.

K. JASPERS, en su «Introducción a la Filosofía».

Dos concepciones geoestratégicas contrapuestas



EPARE el lector que el título no hace afirmación alguna. Se limita a formular una pregunta.

Pregunta que consideramos pertinente en el umbral de la era espacial, cuando tanto se habla y escribe sobre la «militarización del cosmos» y de la «guerra de las estrellas».

Y para entrar en el tema vamos a presentar en forma muy breve —y a modo de recordatorio— los postulados propuestos por ambos pensadores, Mahan y Mackinder, en relación con las condiciones que deben concurrir en un estado-nación para alcanzar el rango de gran potencia.

La idea central del almirante norteamericano Alfred T. Mahan, expuesta en su famoso libro «La influencia del poder marítimo sobre la Historia» (aparecido en 1890), es la siguiente: «La nación que consiga dominar el mar, en paz y en guerra, dominará la tierra y alcanzará la hegemonía mundial.» Y de ello deduce el autor importantes corolarios.

Por su parte, sir Halford John Mackinder —inglés polifacético, ya que destacó por sus trabajos en biología, historia y estrategia— desarrolló una tesis geopolítica en su libro «El pivote geográfico de la Historia» (1904), que, en parte, se opone al pensamiento de Mahan. Dice Mackinder: «Quien domine la “isla mundial” controlará el mundo». Los límites de la “isla mundial” de Mackinder coinciden, sensiblemente, con los de la actual Unión Soviética.

Ya tenemos, pues, dos concepciones antitéticas: al «Sea Power» de Mahan opone el británico el «Continental Power». referidos ambos a la condición precisa, *sine qua non*, para ser el hegemón mundial. Ahora bien, esta

dicotomía conceptual no niega, sino que confirma, la existencia de dos tipos de naciones o estados, «marítimos» o «continentales», según su dependencia del mar, en caso de guerra para poder combatir, y en la paz para *poder vivir*.

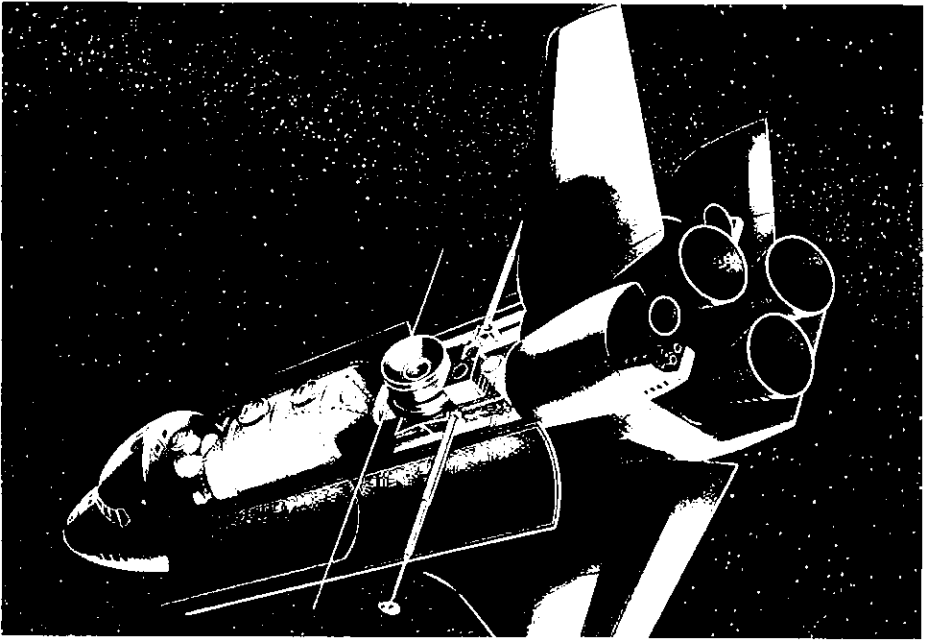
Caso típico de naciones de condición marítima son el Reino Unido y Japón, países ambos que no pueden prescindir de las comunicaciones a través del mar para desarrollar su vida económica, en el más amplio sentido de este concepto. Referente al primero decía Sir Norman Leslie, ministro de Transportes durante la primera guerra mundial: «Las únicas cosas que no tenemos que importar son el agua del baño y el carbón para calentarla» (las importaciones británicas, naturalmente, necesitan de la vía marítima). El espectacular desarrollo industrial y económico nipón, y su creciente nivel de vida, colapsarían inmediatamente si al Japón se le cortasen los caminos del mar, ya que depende del exterior en casi toda clase de materias primas y, sobre todas, del petróleo.

Por el contrario, a los países continentales no les resulta imprescindible para vivir —e incluso para guerrear— la mar como vía de transporte. Tal es el caso de los EE.UU. y la URSS, los dos actuales polos de poder a escala global. En ambos casos, los recursos propios y los que pueden obtener de sus vecinos por vía terrestre, les permite afrontar sin agobios, y hasta con éxito, no sólo las exigencias de un amplio intercambio comercial y el desarrollo de todo un moderno sistema socio-económico, sino también los avatares de un conflicto bélico.

Pues bien, aun estos países de condición continental —que podrían vivir y combatir sin el mar, pero con ansias expansionistas— han comprendido la necesidad de ejercer, en el mayor grado posible, el control de los mares.

Los EE.UU., desde el momento en que alcanzaron su independencia, adoptaron una política militar derivada de una concepción estratégica muy simple: una primera línea de defensa constituida por su Marina de guerra; un pequeño ejército regular continental para proteger la expansión de sus fronteras hacia el Pacífico, y un Cuerpo de Infantería de Marina, concebido como una fuerza expedicionaria de intervención rápida, con movilidad estratégica proporcionada por la flota. Es decir, los norteamericanos comienzan su historia orientando su potencia bélica más hacia la mar que hacia la tierra y sentando las bases del poder marítimo, aún antes de ser estas bases formuladas por Mahan.

Por su parte, Rusia, primero, y la Unión Soviética, después, tuvieron sus «teóricos» propugnadores de la creación y desarrollo de un poder marítimo, aunque esto no se haya materializado hasta hace poco tiempo. Ya Pedro I el Grande (1682-1725) decía: «Toda nación poderosa que tenga sólo fuerzas terrestres es como un hombre fuerte que tenga un solo brazo; la que tenga fuerzas navales contará con los dos». Otras opiniones autorizadas, tanto en el período zarista como en el soviético, se pronunciaron por una política de



gobierno con proyección marítima. Sin embargo, no es hasta la llegada al poder de Jruschof —en 1956— después de la muerte de Stalin, cuando se produce un cambio radical en la misión, composición y despliegue de la Armada de la URSS y el desarrollo de sus marinas mercante y de pesca.

Para realizar la nueva estrategia marítima designa Jruschof al almirante Gorslkow, hombre que ya había expresado reiteradamente la necesidad de abandonar el tradicional concepto ruso de una Marina de «defensa costera» y darle un cometido oceánico, proyectando el poderío soviético hacia todos los mares del mundo. Hoy, en el Kremlin predomina, evidentemente, el concepto «mahaniano» sobre la teoría continental de Mackinder.

Prueba de ello son los actuales efectivos navales de la URSS: cuatro portaviones; dos cruceros portahelicópteros; dos cruceros pesados; 27 cruceros ligeros portamisiles; 11 cruceros ligeros artilleros; 90 destructores; 191 fragatas; 28 corbetas; 66 submarinos nucleares, portadores de misiles balísticos (SSBN); 15 submarinos convencionales, portadores de misiles balísticos (SSB); 50 submarinos nucleares, portadores de misiles dirigidos (SSGN); 18 submarinos convencionales, portadores de misiles dirigidos (SSG); 76 submarinos nucleares de ataque (SSN); 145 submarinos convencionales de ataque (SS); 373 dragaminas (oceánicos, costeros y de aguas interiores); del orden de 500 patrulleros de distintos tipos; una importante fuerza anfibia; buques auxiliares en cantidad y calidad necesarios para apoyar a tan importante fuerza

naval, y unos 1.500 aviones navales de bombardeo, reconocimiento, transporte, apoyo táctico y antisubmarinos. Además cuentan los soviéticos con una marina mercante de gran entidad —la sexta del mundo, con unos 7.700 buques y más de 24 millones de toneladas de registro bruto— y una flota pesquera en expansión, con barcos modernos y alto rendimiento de capturas (tanto los mercantes como los pesqueros, especialmente concebidos y contruidos para realizar misiones auxiliares de guerra).

Asimismo, se procede a realizar un amplio programa: de modernización y ampliación de bases navales; de construcción de otras nuevas; concesión de utilización de puertos mediterráneos, y desarrollo de una industria naval cada vez más avanzada.

En definitiva, que la URSS cuenta, por fin, con los «dos brazos» que propugnaba Pedro I.

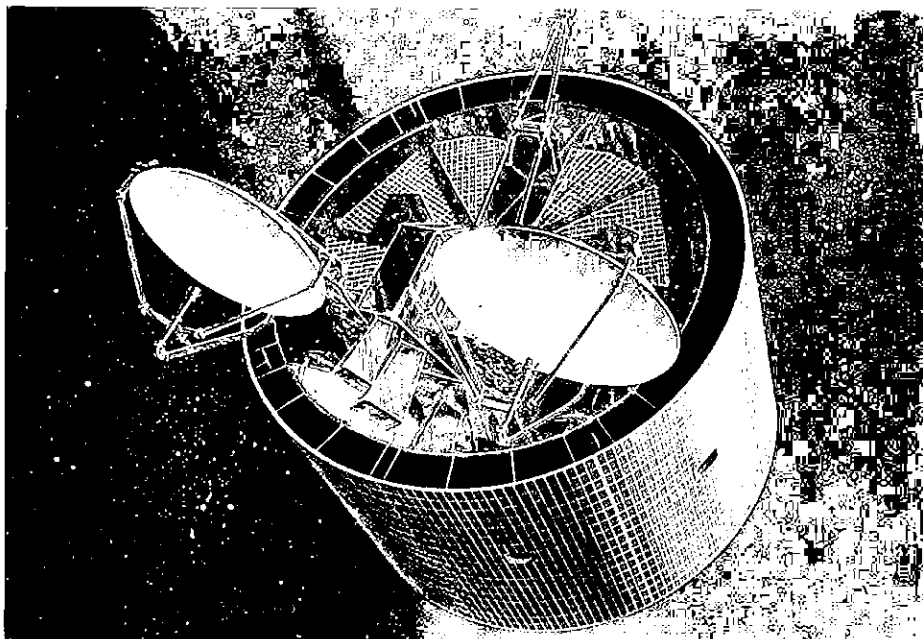
La conquista del espacio exterior.

En el último cuarto de siglo el mundo ha experimentado una transformación tan importante como la que supuso en su día el descubrimiento, exploración y colonización de América. Las nuevas generaciones apenas si concebirán la existencia del hombre sobre la superficie terrestre sin el concurso de los diversos ingenios colocados en órbita sobre la Tierra. El actual ritmo de desarrollo de la Astronáutica abre nuevas perspectivas al futuro de la Humanidad, permitiéndole desvelar grandes secretos en torno al origen, evolución y recursos de nuestro planeta, de los otros astros del sistema solar, e incluso extender la investigación hacia otras lejanas galaxias. Es, asimismo, previsible la instalación del hombre en el Cosmos, ampliando su multi-secular habitat hacia el espacio exterior. Estadounidenses y soviéticos están ya realizando experimentos en los campos de la biología y la psicología, con el fin de capacitar al ser humano para que pueda vivir por largas temporadas en un ambiente que le va a resultar hostil y ajeno a su propia naturaleza. Dice al respecto el profesor Gerard K. O'Neill, de la Universidad de Princeton (EE.UU.): «Hacia la mitad del próximo siglo, la primera avanzada hacia el espacio se habrá desarrollado en miles de colonias, cada una de ellas con un idioma y una cultura heredadas de una nación terrestre. La travesía entre la Tierra y sus colonias será tan común como lo son hoy los viajes internacionales».

Actualmente hay colocados en torno a la Tierra más de cinco mil satélites artificiales —geoestacionarios y de órbita elíptica— de ellos unos 2.200 de la URSS y unos 2.700 norteamericanos, con los siguientes principales cometidos: comunicaciones, fijas y móviles; retransmisiones de televisión; información meteorológica y pronóstico del tiempo; predicción de cosechas; navegación y geodesia; salvamento; observación y vigilancia.

En un futuro próximo, el avance espectacular de la tecnología espacial,

incluidos lanzadores y medios de transporte, permitirá el montaje, reparación y recuperación de cargas útiles situadas en órbitas bajas. Esto hará posible la colocación en el Cosmos —en condiciones de ingravidez y falta de atmósfera— de instrumentos, laboratorios y fábricas para ampliar nuestros conocimientos del Universo y la obtención de productos, hoy no asequibles al nivel de la corteza terrestre: instalación de radiotelescopios para la investigación de las galaxias; captación de energía solar en magnitudes industriales; fabricación de materiales especiales; obtención de fármacos y vacunas de gran pureza; ampliación y progreso de la medicina, etc.



Todas, o casi todas estas actividades pueden tener aplicaciones pacíficas o bélicas. No obstante, los llamados «satélites espías» vienen desarrollando fundamentalmente misiones de información, por y para las fuerzas armadas. A título de ejemplo exponemos algunos de los cometidos que —según los medios de comunicación, propios y foráneos, por supuesto sin confirmar, dado lo reservado del tema— han realizado o vienen realizando tales satélites.

Se dijo que en la guerra del «Yom Kippur» (octubre 1973) los americanos tentan —mediante la información obtenida a través de sus ingenios espaciales— un mayor conocimiento de lo que ocurría en la zona de operaciones que los propios mandos combatientes.

- En la guerra de las Malvinas parece ser que la información de los satélites americanos facilitó la rápida victoria británica.
- También se habla y escribe que ya no existe la pretendida ocultación de los submarinos nucleares en inmersión, incluso navegando a su máxima cota ¿3.000 pies? Según estas informaciones, satélites detectores de radiaciones de la gama infrarroja delatan la estela de agua caliente procedente de la refrigeración de los condensadores del aparato propulsor del buque, permitiendo así su localización, seguimiento y «punteo» de su derrota.

Hasta aquí el despliegue de los que ya podríamos llamar «satélites convencionales», con misiones pacíficas o de colaboración militar de carácter pasivo.

Pero la lucha por el dominio del Cosmos —negándose al adversario— ya ha comenzado. Por lo que respecta a los EE.UU., he aquí sus principales realizaciones:

- Los Satélites Anti-Satélite (ASAT) son artefactos concebidos para la destrucción de otros satélites.
- Los sistemas FOBS y MOBS (Fractional Orbital Bombing System y Multi Orbital Bombing System) emplean satélites portadores de bombas nucleares, desplazándose sobre el blanco, previa su entrada en la atmósfera. Como sus respectivas designaciones indican, los primeros emplean una fracción de órbita y los segundos tienen aptitud para cambiar de plano orbital, haciendo difícil predecir hacia qué objetivo se dirigen.
- Los sistemas orbitales tripulados, plataformas en las que se podrán instalar armas y dispositivos capaces de destruir o capturar satélites adversarios. La instalación de estas plataformas queda facilitada por las aeronaves de lanzadera espacial *Columbia*, *Challenger* y *Discovery*, nueva concepción del transporte extraterrestre y que —de momento— pone a los EE.UU. por delante de la URSS en la carrera espacial.
- Los satélites de la clase *Sigint*, destinados a la interceptación de las telecomunicaciones militares soviéticas.

Creemos que con esta panorámica general de la situación del entorno próximo extraatmosférico terrestre, nos hacemos ya una idea de la creciente incidencia de las conquistas de la Astronáutica en la vida de la Humanidad, y barruntamos lo que puedan ser las futuras guerras ante la aparición de la «estrategia del espacio»; tema del que, brevemente, nos ocupamos a continuación.

La Iniciativa de Defensa Estratégica (IDE).

En diciembre de 1983 los soviéticos se negaban a continuar las conversaciones de desarme de Ginebra, con la promesa de no reanudarlas en tanto los occidentales no desistiesen del despliegue de los euromisiles.

Sin embargo, el 7 de enero de 1985 se encontraron en la ciudad suiza George Shultz y Andrei Gromiko, reanudando las conversaciones después de un paréntesis de trece meses. ¿Qué motivos tuvo el Kremlin para volver a la mesa de negociaciones después del enérgico «portazo» anterior? Antes de especular sobre ello vamos a exponer unos antecedentes que quizá expliquen tal comportamiento.

En marzo de 1983 el Presidente Reagan pronunció su, ya famoso, «Stars War Speech», en el que anunciaba el desarrollo de un programa para hacer realidad la Iniciativa de Defensa Estratégica, capaz de eliminar la amenaza de los misiles balísticos soviéticos (ICBM,s, SLBM,s e IRBM,s).

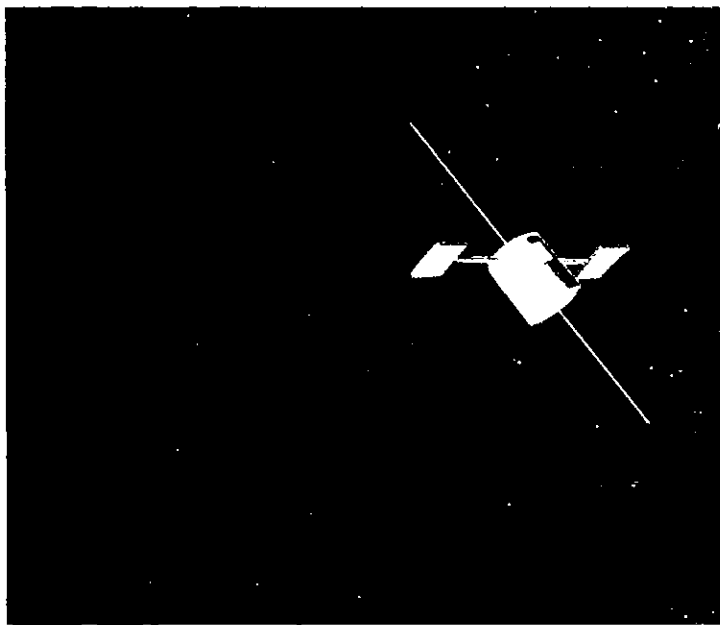
El programa IDE ha salido ya del campo de las ideas y de los planos de los diseñadores y delineantes, encontrándose en un período de ensayo. El 10 de junio de 1984, desde California y sobre el Pacífico, se realizó la primera interceptación de un ICBM fuera de la atmósfera. Constituye la primera experiencia práctica —y al parecer exitosa— de un tipo de armas en el que se apoya toda la concepción estratégica de la «guerra de las estrellas». Un año después de la formulación de la IDE se creó el «US Space Command», equivalente espacial de la USAF.

La Unión Soviética quiere impedir a toda costa que el programa siga adelante, toda vez que la iniciativa norteamericana le plantea una difícil disyuntiva: aceptar el predominio de los EE.UU. en la «guerra de las estrellas» o hacer frente a una abrumadora carga presupuestaria, con un aplazamiento «sine die» de alcanzar la ansiada meta de una renta «per capita» a nivel medio de los países de Europa Occidental. (Según fuentes occidentales, los gastos de defensa soviéticos están ya entre un 10 y un 20 por 100 de su PIB, frente al 6,5 por 100 de los norteamericanos).

Entendemos que el Kremlin ha decidido volver a Ginebra con el claro objetivo de «torpedear» la IDE; para ello la URSS trata de plantear como problemas inseparables el del control de las armas nucleares y el de la militarización del espacio.

Por su parte, Washington aceptó la reanudación de las conversaciones partiendo de las siguientes premisas: discutir por separado la limitación de armas ofensivas y defensivas; no hacer concesiones en la pretensión de Moscú de detener la IDE; no aceptar una moratoria en la instalación de euromisiles en el teatro europeo, y tratar de convencer a los soviéticos que *las armas nucleares ofensivas quedarán obsoletas ante los sistemas previstos en el programa IDE.*

Aunque hasta ahora la concepción estratégica de la Destrucción Mutua



Asegurada (MAD) ha conseguido mantener una paz precaria, a escala global, por el miedo a una aniquilación recíproca, el riesgo de una guerra nuclear sigue pesando de forma dramática sobre la Humanidad. La IDE pretende cambiar el potencial disuasivo de la «destrucción asegurada» con otro concepto más civilizado, el de la «protección asegurada». Según Reagan «toda defensa que se base en matar millones de personas es inmoral. La IDE, que se encuentra en período de investigación, hace que se ponga fin a la carrera de armamentos estratégicos, perdiendo valor los cohetes nucleares. En el caso de que los soviéticos continúen en su ambición de supremacía, la IDE les impondría unos gastos exorbitantes».

¿Intentará la URSS, antes de renunciar a sus pretensiones hegemónicas, una «huida hacia adelante»?

La nueva frontera de la Humanidad.

La expansión del habitat humano más allá de la estratosfera ya no es una utopía: ha entrado en la fase de las realizaciones. Esta conquista va a modificar ciertos conceptos geopolíticos vigentes, los parámetros del enfrentamiento de las dos superpotencias y ¿por qué no? algunos de los principios estratégicos considerados como inmutables.

El espacio extraterrestre constituye un nuevo ámbito, donde las generaciones futuras desarrollarán toda clase de actividades, muchas de ellas pro-

fundamente modificadas en su forma y modo de ejecución por la aplicación de técnicas muy avanzadas y por las especialísimas características del nuevo medio. Así, por ejemplo ¿en qué grado se abaratará el transporte a grandes distancias de volumen sin peso, moviéndose en el vacío?, el transporte espacial ¿disminuirá la importancia del transporte marítimo? Preguntas que, creemos, no pasará mucho tiempo sin que tengan respuesta. El senador norteamericano Harrison Schmitt ya adelanta algo sobre las mismas: «Históricamente, sobre los océanos de la Tierra se desarrolló el flujo y reflujo de las civilizaciones. Ahora, ese movimiento tendrá lugar en el espacio exterior».

Conclusiones.

Con este proyecto de ensayo sólo hemos pretendido despertar el interés sobre un tema que consideramos importante y que merece un análisis más profundo por expertos en la materia; e invitamos al lector a que saque sus propias conclusiones.

Por nuestra parte entendemos que lo expuesto hasta aquí permite establecer las siguientes premisas:

- El futuro de la Humanidad ya no es concebible sin el concurso del espacio exterior.
- El control del Cosmos puede llegar a tener más importancia que el dominio de las rutas marítimas.
- La militarización del espacio es ya un hecho, y de esto a la posibilidad de una «guerra de las estrellas» hay sólo un paso.
- Se están ya formulando «estrategias para la utilización del espacio».

Y de tales premisas puede seguirse esta conclusión:

Quien domine el espacio extraterrestre dominará el planeta Tierra.

El tremendo avance tecnológico durante los últimos veinticinco años y su previsto desarrollo futuro, son las dos condiciones que avalan la formulación de esta nueva concepción geoestratégica, que va superando las de Mackinder y Mahan a medida que se progresa en la conquista del espacio. No obstante, la teoría de Mahan, a nuestro entender, sigue vigente y el abandono de la aplicación de sus corolarios deberá hacerse de forma progresiva, a medida que el hombre se vaya afianzando en el Cosmos. Las consecuencias de actuar de acuerdo con las conclusiones prematuras pueden ser graves, aunque estas conclusiones resulten ciertas a largo plazo; lo que diríamos de otra manera, que «es peligroso anteponerse a la razón».

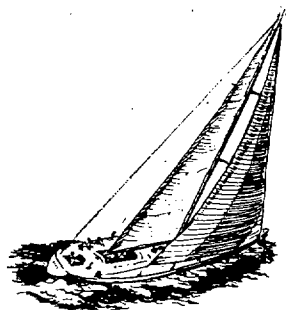
Por otra parte, no debemos abandonar las armas de hoy pensando en las del porvenir. Hay que prepararse para el futuro, sí, pero sin renunciar al presente.

Al comienzo de la «era atómica», incluso grandes pensadores vaticina-

ron el ocaso de los ejércitos convencionales. El razonamiento parecía lógico: Las armas nucleares hacen impensable la guerra y, por tanto, todo el arsenal convencional ¿para qué? La realidad fue muy distinta, desde 1945 hasta nuestros días van censados más de cien conflictos menores o «guerras marginales». Y hoy, tanto las superpotencias como las grandes, medias y aun pequeñas potencias, siguen manteniendo cuantiosos arsenales convencionales, en la mayoría de los casos con grave detrimento de sus sistemas socio-económicos. Y a corto plazo no se vislumbra un futuro más prometedor.

No se trata aquí de mantener posturas belicistas a ultranza, pero es que el presente no permite vaticinar un porvenir sin conflictos y enfrentamientos.

Incluso si un solo país llegase a detentar el control del espacio exterior y, por ende, el dominio del mundo ¿podría este país imponer una paz universal?



LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA Y LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

Federico FERNANDEZ-ACEYTUNO GAVARRON



L largo proceso de integración de España en el Mercado Común Europeo está en vías de culminar con la firma, el pasado 12 de junio, de nuestra adhesión a ese «Club de los Diez», que a partir de ahora pasará a ser «de los Doce».

Esta firma nos alinea codo a codo con los principales países europeos y supone nuestra plena aceptación no sólo del Tratado de Roma del 25 de marzo de 1957, sino del conjunto de disposiciones de esta Comunidad desde aquella fecha.

Por la prensa y otros medios de comunicación sabemos que ha habido problemas importantes que dilucidar en los sectores agrícolas (especialmente el vino y la pesca), en el de la producción de acero, en otro como el régimen fiscal y el aduanero, pero no se ha hablado; o se ha hecho muy poco, de los problemas de los transportes, y en particular el de los transportes marítimos. Lo que es importante, ya que la inmensa mayoría de nuestras importaciones y exportaciones se realizan por vía marítima, cosa que también ocurre, aunque en una medida ligeramente inferior, en el resto de la Comunidad Económica Europea.

Antecedentes.

La Comunidad Económica Europea tiene su fundamento, sus líneas generales, en el Tratado de Roma, que viene a ser una especie de constitución, y al que continuamente se está haciendo mención cuando se quiere calibrar o definir la competencia individual de cada Estado miembro con relación a las competencias que podríamos llamar comunitarias.

Y en el Tratado de Roma los transportes marítimos —y los aéreos— reciben un tratamiento ambiguo y poco claro. El artículo 84 del Tratado dice que las disposiciones incluidas en el título IV se aplican a los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable, y que el Consejo, por unanimidad, puede adoptar disposiciones sobre la navegación marítima y la aérea.

Esta redacción supuso que desde 1957 a 1974 no se mencionaran en la Comunidad Económica Europea temas relacionados con los transportes marítimos y que tampoco, en esos años, se tratara de definir seriamente una política marítima comunitaria.

En 1974 el Tribunal de Justicia de Luxemburgo dictó una sentencia relacionada con la nacionalidad de los tripulantes de los buques bajo pabellón de los Estados miembros. Esta sentencia dijo explícitamente que las normas del Tratado de Roma son de aplicación al sector marítimo. Y a partir de esta fecha el tratamiento a este sector de los transportes toma un cariz distinto, con una mayor intervención comunitaria.

Lo que ocurre en la mar deja de considerarse como privativo de cada uno de los Estados y se despierta el interés por establecer y definir una política marítima comunitaria. Los europeos, lógicamente, no pueden ignorar la realidad de que disponen de una flota marítima próxima al 30 por 100 de la flota mundial, así como el hecho de que más de un 20 por 100 de los buques bajo pabellones de conveniencia son propiedad de navieros europeos. Además, el 85 por 100 del comercio exterior de la Comunidad Económica Europea se realiza por vía marítima. En consecuencia, poco a poco, pero con constancia y firmeza, se van apretando los tornillos que unen este sector a Europa y las distintas flotas y empresas navieras van quedando más sujetas a la normativa comunitaria.

Vamos a contemplar, seguidamente, algunas de las decisiones o intenciones europeas relativas a este sector, tratando de analizar en qué forma nos afectarán o qué medidas deberemos adoptar para subirnos a este tren en marcha desde hace ya tantos años.

Tripulaciones de los buques.

Empiezo por este tema, ya que fue causa de aquella decisión de 1974 de la Corte Europea de Justicia. Francia tenía una ley del año 1926, por la que se reservaba para ciudadanos franceses todos los puestos en puente, máquinas y radio de los mercantes bajo su pabellón. El Tribunal europeo consideró que esa ley debía derogarse por estar en oposición a la libre circulación de trabajadores que establece en forma explícita el Tratado de Roma. La libre circulación de los trabajadores debe aplicarse también al transporte marítimo, ya que, dentro del ámbito comunitario, no se pueden establecer discriminaciones en razón de la nacionalidad. Tan sólo acepta el Tribunal el que la nacionalidad del capitán del barco se corresponda con el pabellón, ya que los capitanes tienen atribuidas funciones públicas.

Esta decisión comunitaria, que debemos acatar, es importante. Nuestra actual legislación determina que las tripulaciones de nuestros buques tienen que ser íntegramente españolas. A partir de ahora podremos tener tripulantes alemanes, ingleses, griegos, etc. Lo que nos interesa ahora es tratar de predecir en qué forma la derogación de nuestra ley de 1956 puede afectarnos.

La repercusión práctica no creo que vaya a ser importante. Aunque todavía hay diferencias salariales y sociales entre los distintos países de la Comunidad, poco a poco se van atenuando. Lo que puede dar lugar a que, por decantación natural, los tripulantes sean en su mayoría de la nacionalidad del buque. El naviero español tendrá que pagar —salarios y seguridad social— lo mismo a un tripulante italiano o portugués que a uno español, y los tripulantes preferirán los barcos que hacen escala en puertos de su territorio. Otra cosa sería el que esta libertad de contratación de tripulantes se extendiera a otros países, permitiendo la existencia en nuestra flota de tripulantes peor pagados y más abandonados socialmente. No debemos olvidar que esta libertad de contratación de tripulaciones es algo que consideran imprescindible los navieros para que sus buques resulten competitivos con los de otras muchas nacionalidades, y que es un tema que pone en crispación a las organizaciones sindicales al suponer una disminución de puestos de trabajo para nuestra mano de obra marinera.

Código de conducta.

La navegación de línea regular internacional cuenta con unas estructuras denominadas «Conferencias marítimas», que son realmente asociaciones de navieros que se unen cuando sus buques sirven a líneas similares, tratando, mediante esta asociación, de evitar una competencia despiadada y cruel en los precios de los transportes de mercancías. Las conferencias determinan los buques y las frecuencias de estas líneas regulares, así como, y esto es lo más importante, los repartos de cargas y las tarifas de los fletes.

La UNCTAD redactó en el año 1974 un código de conducta para las conferencias marítimas, que supone importantes modificaciones y reservas respecto a la tradicional libertad de los mares hasta ahora existente. Quizá el principal recorte haya sido la disposición relativa al reparto de cargas, que establece una posible proporción 40-40-20, es decir, un 40 por 100 de los transportes realizándose en buque bajo bandera del país exportador, otro 40 por 100 en buques del país importador, y el 20 por 100 restante en barcos bajo banderas de países terceros. Se trata, como puede fácilmente apreciarse, de favorecer a los países en vías de desarrollo que sean productores de materias primas.

La Comunidad Económica Europea acogió el proyecto de código sin la menor unanimidad en los puntos de vista de los distintos Estados: algunos querían ratificarlo sin más y otros lo consideraban como algo catastrófico. Se impuso el sentido común y los países miembros decidieron actuar con un frente unido, redactando un Reglamento, desarrollo del Código, que supone una aceptación de éste con reparos, especialmente en lo relativo al citado reparto de cargas 40-40-20.

Realmente el problema surge puesto que la UNCTAD, que acoge a

todos los países del mundo, es partidaria de la reserva de cargas como apoyo a los países del Tercer Mundo, mientras que la OCDE, que sólo incluye a veinticuatro países marítimos, con el Mercado Común y naturalmente España, defiende, en lo posible, la libertad de los mares. La solución ha sido un compromiso por el cual la CEE admite el Código de conducta, pero niega su aplicación entre los propios países de la CEE, y de aquellos países de la OCDE que lo acepten.

España, al ingresar en el «Club de los Doce», deberá acatar el Código y el Reglamento comunitario, lo que es importante aun cuando regule únicamente los transportes marítimos de línea regular conferenciados, quedando fuera toda la navegación *tramp* y las navieras no adscritas a conferencias, las llamadas *outsiders*. El tema es importante porque en el mundo hay unas 400 conferencias, y 50 de estas conferencias nos afectan directamente, pues sus buques hacen escala en nuestros puertos. Las navieras españolas están representadas en unas 30 conferencias marítimas.

Competencia desleal.

La competencia denominada «desleal» es un tema que sensibiliza muy especialmente a los países miembros de la CEE, teniendo en cuenta que en este concepto se incluyen bastantes acciones y actividades del transporte marítimo.

Competencia desleal es, por ejemplo, la que ejercen la URSS y las marinas de otros países del Este, las que, por intereses políticos e incluso en contra de sus propios intereses económicos, ofrecen tarifas de fletes muy inferiores a las que pueden admitir las marinas tradicionales de los países libres.

Otra competencia desleal, también de la URSS, sería la que plantea el ferrocarril transiberiano, con unos precios de transporte bajísimos, en perjuicio de las líneas marítimas entre Asia y Europa.

En el capítulo de la «competencia desleal» incluye la CEE todas aquellas medidas estatales que apoyan a los buques de una naviera o de un país, de forma que éstos pueden fijar tarifas de fletes inferiores a las normales, perjudicando, claro está, a las flotas mercantes que no tienen ningún tipo de ayuda económica.

También puede ser competencia desleal la firma con otros países de acuerdos de transporte marítimo que incluyan cláusulas relativas a la reserva de cargas, eliminando toda posible intervención de los buques mercantes de países terceros. La Comunidad Europea no admite convenios entre Estados en los que todo el transporte marítimo se reparta en la proporción 50-50.

Esta preocupación comunitaria ante las competencias desleales se ha traducido en una Resolución del Consejo, del 28 de noviembre de 1983, que establece un sistema de consultas entre los Estados miembros para decidir

una acción conjunta de contramedidas adecuadas en casos definidos como de competencia desleal. Francia tiene ya una ley, de diciembre de 1983, por la que puede prohibir la carga o descarga en sus puertos a buques pertenecientes a empresas o países que usen prácticas desleales, así como imponer multas ante infracciones a la ley. Los restantes países de la Comunidad tienen leyes similares o están preparándolas.

Para nosotros, esta sensibilidad ante las competencias desleales y la legislación al respecto de los Estados miembros, supone el que revisemos a fondo nuestra política marítima para ponerla más en paralelo con las del resto de la Comunidad.

En el tema de las posibles competencias desleales tendremos que revisar algunos puntos, tales como:

- Acuerdos bilaterales firmados con otros países.
- Apoyos financieros en beneficio de las tarifas de fletes de determinadas mercancías.
- Medidas de reserva a favor de buques bajo pabellón español de tráfico de importación definidos como de interés estratégico.
- Primas a la navegación.
- Ayudas a la construcción naval y financiación de buques (construcción y adquisición).

No obstante, lo que es importante es actuar en este aspecto con gran prudencia, evitando posturas excesivamente puritanas o quijotescas. Todos los países, incluso los de la Comunidad Europea, naturalmente, defienden sus intereses marítimos y aplican medidas y normas que suponen la defensa de sus flotas por encima de todo. Compaginan, en lo posible, la política comunitaria con sus propios intereses, pero en caso de conflicto lo que priva es la defensa de sus actividades en la mar.

Por otra parte, conviene señalar que también nosotros tenemos una ley que trata de protegernos contra las actividades desleales de buques de otros países; pero esta ley es muy poco concreta y de difícil utilización. Es urgente e importante repasar nuestra legislación, poniéndola en línea con la comunitaria.

Navegación de cabotaje.

Ya es tradicional en España que la navegación de cabotaje, entre nuestros puertos, quede reservada para buques de bandera y construcción españolas, pertenecientes, naturalmente, a empresas nacionales. Excepcionalmente, la Dirección General de la Marina Mercante puede autorizar a un buque extranjero la realización de una determinada operación de cabotaje, cuando no hay un buque español capacitado para dicho transporte. Es un

caso que suele darse cuando se trata de transportar grandes masas o volúmenes que exigen buques especiales o para determinados gases o productos químicos.

La legislación de la Comunidad Europea no admite totalmente esta reserva de tráfico a favor de los buques y empresas españoles. Y no en cuanto a la bandera de los buques, pues ya veremos que en esto no había acuerdo entre los «Diez», sino más bien en cuanto a que la empresa marítima sea española. Lo que es debido a que toda reserva a favor de una empresa nacional puede ir en contra de la libertad de establecimiento que veremos seguidamente.

La política de la Comunidad Europea en cuanto a la navegación de cabotaje no está todavía definida y hay disparidad de criterios. Por ejemplo, el Reino Unido y algún otro país dan plena libertad para el transporte marítimo de mercancías entre sus puertos. Hay otros países, en cambio, que reservan el cabotaje a sus propios barcos, como Alemania, Francia o Italia. Por ello, de momento, no parece necesario tomar ninguna medida en este sentido. Aunque debemos estar vigilantes, pues algún país comunitario querrá aprovecharse de nuestra condición de país propicio al *cross-trade* para transportar mercancías entre puertos españoles que les cogen «al paso». Pudiéramos tomar como ejemplo una línea marítima, italiana o griega, a América del Sur, con escala en dos puertos españoles (por ejemplo, Málaga y Canarias). Para estas líneas, el transportar mercancías entre los puertos españoles tan sólo supone beneficios, en perjuicio de nuestras navieras dedicadas al cabotaje.

Libertad de establecimiento.

Este es un derecho que el Tratado de Roma confiere a todas las personas o sociedades de los Estados miembros. Por tanto, cualquier persona o sociedad podrá establecerse en España y quedará sujeta a los mismos derechos y deberes de las personas o sociedades españolas.

Deberemos modificar nuestra legislación actual. Tenemos limitada la participación de capital extranjero en las navieras españolas a un 40 por 100 del capital social, ampliable al 50 por 100 por acuerdo de Consejo de Ministros.

Se trata también de un tema a tratar con gran prudencia, porque este principio instaurado en el Tratado de Roma no se aplica por igual en todos los países de la Comunidad. Casi todos los países admiten y proclaman este derecho, pero se condiciona su aplicación al exigirse un cúmulo de requisitos, autorizaciones y trámites administrativos de tal volumen y exigencias que, en muchos casos, hacen imposible este libre establecimiento.

Lo que ocurra a nuestros intereses marítimos dependerá del tratamiento que demos a esta libertad de establecimiento. Podemos tener resultados

negativos si se establecen en España poderosas empresas marítimas que tengan todas las de ganar ante nuestras modestas navieras. Y podremos lograr resultados positivos si nuestro mundo marítimo sabe aprovechar la situación y asociarse con empresas extranjeras con actividades e intereses similares.

Seguridad marítima y contaminación.

La catástrofe del *Amoco-Cádiz* en aguas francesas en 1978 movilizó a Francia y a la Comunidad Europea, tratando de garantizar unos transportes marítimos más seguros, con menores riesgos de contaminación de sus aguas y costas. La medida trascendió de la Comunidad y todos los países europeos aceptaron luchar en este sentido. Para lo cual se puso en marcha un sistema de control de los buques que entran en los puertos de estos países de Europa. Los buques que se sospecha no cumplen las normas mínimas de seguridad son inspeccionados y se intercambian datos e informaciones sobre tales inspecciones entre los diversos países firmantes del acuerdo.

Es muy probable que la CEE continúe en esta misma línea e intensifique los controles poniendo en marcha medidas más enérgicas. Todo lo que se haga en esta materia será un beneficio para nosotros. Nuestra situación geográfica hace que nuestras costas se vean bordeadas de un tráfico marítimo muy intenso y en muchos casos llevando en su seno un alto riesgo potencial de contaminación y tragedia ecológica, como es el caso del importante tránsito de petroleros a través del estrecho de Gibraltar.

Impuesto sobre el Valor Añadido.

Otro de los condicionamientos de la CEE para aceptar nuestra adhesión a la misma ha sido el implantar en España el conocido IVA (Impuesto sobre el Valor Añadido). Es un impuesto que no debe afectar a nuestras importaciones y exportaciones, ni tampoco a la construcción naval; pero que sí repercutirá sobre la navegación de cabotaje.

Realmente el IVA supone introducir una filosofía fiscal relativamente nueva, y sus posibles ventajas e inconvenientes para nuestro sector no dependen de esta nueva filosofía en sí, sino de las condiciones de aplicación que se determinen para cada uno de los muchísimos casos en que actuará este impuesto. De todas formas es curioso señalar que probablemente las tarifas de fletes entre España y otros países de la CEE no se verán afectadas por el IVA, mientras que sí estarán afectadas las tarifas de fletes entre dos puertos españoles.

Ayudas comunitarias.

La Comunidad Económica Europea, que recibe fondos procedentes de los Estados miembros, favorece el que se otorguen préstamos en buenas

condiciones financieras a diversos sectores, entre los que se incluyen también los marítimos.

Por ejemplo, y esto interesa a la Marina Mercante, se han otorgado importantes préstamos para mejorar instalaciones portuarias de los Estados miembros, préstamos facilitados por el Banco Europeo de Desarrollo. Estos préstamos han ido a parar prácticamente a todos los países y han contribuido a mejorar numerosas instalaciones portuarias. Podemos citar, por ejemplo, préstamos para mejorar las condiciones de carga y descarga del puerto de Hamburgo; mejoras de acceso en Roenne, en Dinamarca; ampliaciones y mejoras en puertos franceses como Cherbourg, Nantes, etc.; la construcción de un nuevo puerto en Cork (Irlanda); mejoras en accesos de ferrocarril y carretera en puertos italianos, etc.

También la CEE puede financiar inversiones para equipos móviles, tales como buques ferry o aerodeslizadores, para zonas de tráfico que se consideren de interés para la Comunidad. Así ha ocurrido con los transportes marítimos entre Francia y el Reino Unido a través del canal de la Mancha. Es indudable que nosotros podemos hacer ver a la Comunidad que las comunicaciones con el norte de Africa y con Marruecos no son de interés local, español, sino de interés comunitario. Las comunicaciones Algeciras-Ceuta, o las Algeciras-Tánger, por ejemplo, son la vía natural de enlace entre Africa y la Europa Comunitaria. Y este interés puede traducirse en ayudas para mejorar los servicios en este sector.

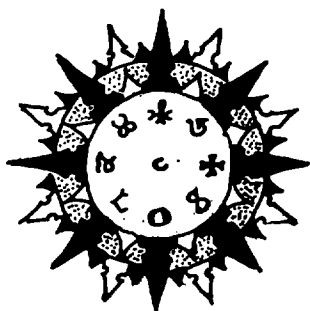
También podemos hacer ver el interés de la Comunidad en construir un acceso fijo (túnel o puente), uniendo a Francia y Gran Bretaña. Al parecer, está dispuesta a realizar inversiones en estas posibles instalaciones. Pudiera, por ello, resultar posible que algún día la Comunidad se interesara por unos futuros túneles bajo el estrecho de Gibraltar, participando en su posible financiación.

Conclusiones.

Tras la firma de la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea surgen artículos y noticias de prensa relativos a lo que ocurrirá a nuestra economía. Al parecer el documento de adhesión firmado consta de 65.000 páginas, dedicadas casi todas ellas a reseñar todas las leyes y disposiciones comunitarias dictadas desde 1957 y que deberemos acatar. De esas 65.000 páginas muy pocas afectan al ámbito de la Marina Mercante. Lo que indica que, de momento, no habrá grandes cambios. Pero estas 65.000 páginas de legislación comunitaria continuarán incrementándose y un sector llamado a un gran crecimiento en el intervencionismo comunitario es el marítimo, del que nos ocupamos.

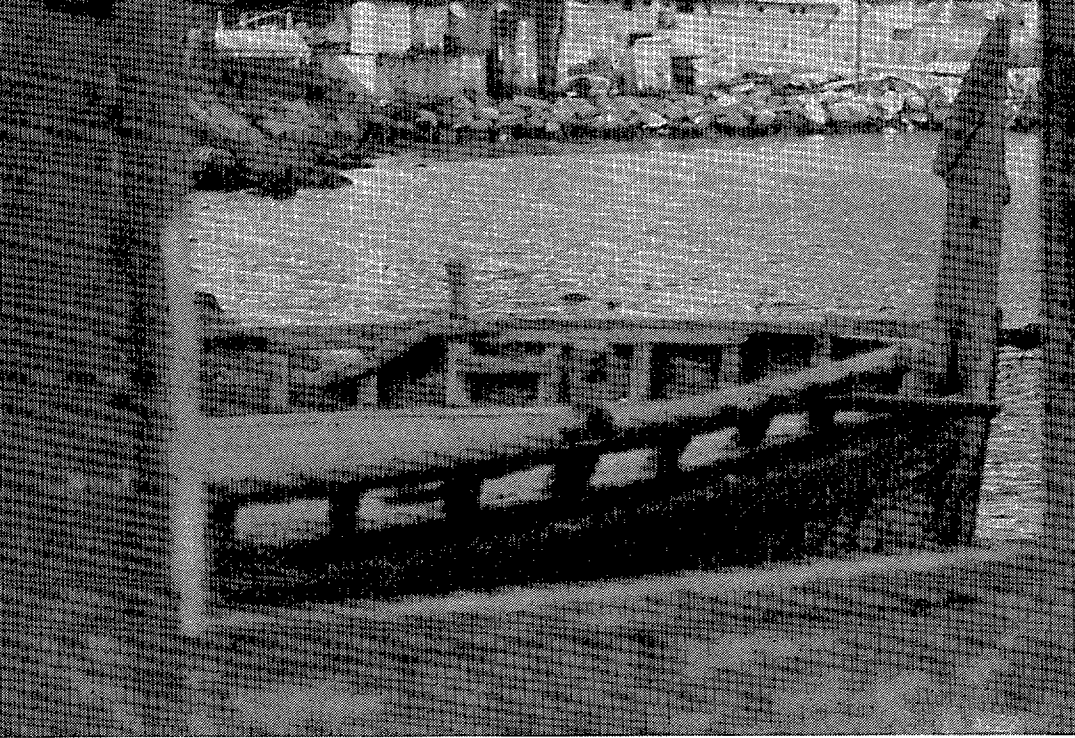
Estamos ya en la CEE. Y podemos preguntarnos, ¿qué va a ser de nuestra Marina Mercante? ¿Mejorarán o no las condiciones de empleo para

nuestra gente de mar? ¿Se beneficiarán los usuarios? ¿Mejoraremos en competitividad con respecto a otras flotas? Preguntas que el tiempo contestará; pero cuya respuesta depende, y mucho, de la imaginación, el tesón y la iniciativa del conjunto del sector.



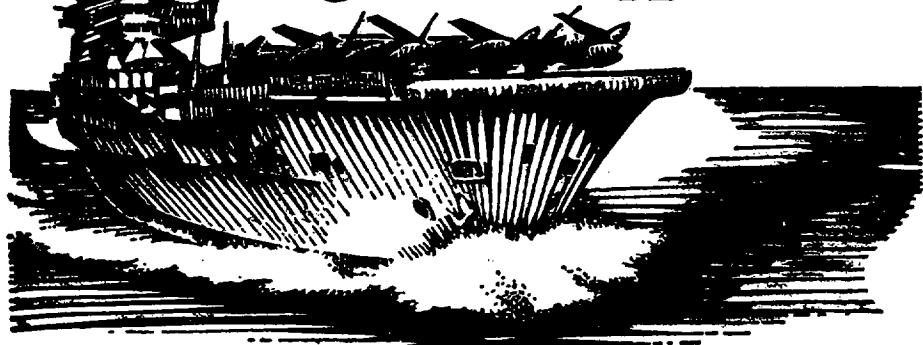
BIBLIOGRAFIA

El contenido de este trabajo ha sido posible gracias a la traducción de numerosos artículos y noticias de la CEE, publicados en el *Journal de la Marine Marchande*, a través de los últimos años. Y muy especialmente a los trabajos de don Lorenzo González, subdirector general de Cooperación Técnica Internacional en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que desde hace años se ocupa, con gran eficacia, de todo lo relacionado con los transportes y la CEE.



Encuadre. Autor: José M.^a Cerezo López.

TEMAS PROFESIONALES



BUQUE DE INVESTIGACION OCEANOGRAFICA



N el coloquio que siguió a la conferencia dada por el Director de Innovación y Tecnología de la Empresa Nacional «Bazán» sobre «Buque Oceanográfico de Investigación», durante la Segunda Semana de Estudios de los Recursos del Mar (Cartagena, 29 octubre-4 noviembre 1984), se planteó la necesidad que tiene España de poseer un buque oceanográfico que sea capaz de realizar campañas en todos los mares, incluida la zona antártica. Esta necesidad surge también del interés del Gobierno español de que España llegue a ser miembro consultivo del Tratado Antártico.

La Empresa Nacional «Bazán» se ofreció técnicamente a acometer el proyecto de dicho buque, y la Dirección General de Cooperación Técnica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores a financiar la elaboración de un estudio de previabilidad del buque.

A partir del acuerdo verbal establecido entre la Empresa Nacional «Bazán» y Asuntos Exteriores, y para darle un carácter formal, se elaboró una «Propuesta de Estudio de Previabilidad del Buque de Investigación Oceanográfica», que fue presentado en el Ministerio de Asuntos Exteriores a pri-

meros de diciembre de 1984, y en el que se exponían someramente las diferentes fases que compondrían el estudio:

- *Recopilación de necesidades.*—En esta fase se trataba de conocer la opinión de aquellos Centros de Investigación españoles que serían, o podrían ser, futuros usuarios del buque.
- *Consolidación de necesidades.*—Una vez sabida la opinión de los Centros mencionados, se debía extraer, del conjunto general de necesidades, aquellas que fueran un «denominador común», y que, por tanto, pudieran satisfacer si no todas las necesidades, sí la mayor parte.
- *Deducción del buque.*—Al conocer los requerimientos que debía cumplir el buque a estudiar, se comenzaría la verdadera labor del proyecto que culminaría encajándolo en unas dimensiones, una disposición general y una especificación resumida.

También se estableció una planificación preliminar de estas fases y se indicó el coste del estudio de previabilidad.

La propuesta fue aceptada por la mesa de contratación del Ministerio de Asuntos Exteriores, y la firma del oportuno contrato tuvo lugar en la mañana del día 19 de diciembre. Esta última fecha marca el comienzo del estudio por la Empresa Nacional «Bazán».

La DIT confeccionó un cuestionario, que remitió a los Centros de Investigación para conocer los requerimientos que debía cumplir el buque.

El cuestionario planteaba de una forma general cuestiones referentes a equipos, habitabilidad, dotación, velocidad, autonomía, etc., y se remitió a los siguientes Centros:

- Instituto Español de Oceanografía (IEO).
- Instituto Geológico y Minero (IGM).
- Instituto de Investigaciones Pesqueras (IIP).
- Instituto Hidrográfico de la Armada (IHA).
- Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).
- Instituto Nacional de Meteorología (INM).
- Instituto de Acústica (IA).
- Instituto Geográfico Nacional (IGN).
- Instituto Nacional de Hidrocarburos (INH).
- Instituto Nacional de Geofísica (ING).
- Dirección de Construcciones Navales Militares (DIC).
- Subdirección de Investigaciones de la Dirección General de Armamento y material (DGAM).
- Instituto y Observatorio de Marina (ION).
- Empresa Nacional de Investigación y Explotación del Petróleo (ENIEPSA).
- Centro de Buceo de la Armada (CBA).

Durante el tiempo que habría de pasar entre la recepción de cuestionarios por parte de los diferentes Centros, su cumplimentación, remisión y, de nuevo, recepción en la DIT, se mantuvieron diversas entrevistas en algunos de ellos con la finalidad de concretar más sus necesidades, dado que, como se ha dicho, el cuestionario era de contenido bastante amplio. En todos los Centros con los que se tuvieron contactos directos se detectó un gran entusiasmo por el proyecto y ofrecieron su apoyo y gran experiencia para que éste llegara a buen fin, además de definir de una manera bastante clara qué y cómo debía ser el buque desde sus respectivos puntos de vista.

A finales del mes de febrero de 1985, con las respuestas de los Centros en poder de la DIT, así como con la información obtenida a través de contactos personales, se elaboró un documento titulado «Estudio de requerimientos básicos», que posteriormente fue remitido a los mismos Centros de Investigación para que, una vez analizado, hicieran sus oportunas puntualizaciones si las hubiere.

El proceso de elaboración de dicho documento fue el siguiente:

- Con las respuestas se confeccionó una matriz conteniendo, para cada uno de los Centros, las necesidades a cada una de las cuestiones planteadas. De esta forma, de una sola ojeada, se tenía visión de todas las respuestas y se podía comparar y obtener conclusiones.
- Se buscó el buque que cumpliera con la mayor parte de los requerimientos de los Centros de Investigación consultados. Para ello se seleccionaron las respuestas con necesidades más amplias con el fin de obtener una solución que satisficiera a todas ellas y con la menor cantidad de cambios si éstos fueran precisos.
- Además de los requerimientos propios del buque, obtenidos del análisis de las respuestas, se añadieron al estudio algunas ideas básicas sobre buques oceanográficos en general y que debía cumplir también el proyecto.

Como resumen puede decirse que los requerimientos que debía cumplir eran los siguientes:

- Capacidad para desarrollar investigación científica en todos los mares, incluida la zona Antártica.
- Habitabilidad suficiente para 30 científicos.
- Espacios dedicados a laboratorios, con los que poder satisfacer todas las ramas de la investigación oceanográfica.
- Velocidad máxima, 15 nudos.
- Velocidad de crucero de unos 12 nudos.
- Capacidad para mantener velocidades bajas durante largos períodos de tiempo.
- Autonomía de agua y víveres para unos 100 días.

- Autonomía de 12.000 millas a 12 nudos.
- Capacidad para llevar un helicóptero ligero y un minisubmarino como ayuda a la investigación.
- Capacidad para embarcar buceadores autónomos (60 m).
- Pañol de explosivos y medios para su manejo y operación.

Además se añadían otra serie de requerimientos que cualquier buque oceanográfico moderno debe cumplir.

Una vez remitido este estudio a todos los Centros consultados, algunos de ellos indicaron ciertas puntualizaciones que fueron tenidas en cuenta, pero en general todos expresaron su acuerdo al mismo.

Las necesidades de intervención submarina que pedía el Centro de Buceo de la Armada diferían de las previstas. La DIT estudió la viabilidad de adaptar al buque oceanográfico un sistema de inmersión a saturación, llegando a la conclusión de que, para cumplir totalmente los requerimientos ahora planteados, se debía proyectar un buque exclusivamente para este fin. Sin embargo, sí que encontró viable, dentro de la filosofía general del buque, el poder montar un sistema de intervención submarina con capacidad para alcanzar los 200 m, con lo que se incrementó sustancialmente la versatilidad del buque.

Una vez conocidos los requerimientos definitivos que debía satisfacer el buque, comenzó el trabajo de su definición.

Se inició el estudio con una recopilación de información sobre buques oceanográficos y oceanografía en general. De dicha información y de las conversaciones mantenidas con los Centros de Investigación se llegaron a concretar una serie de relaciones geométricas y de características fundamentales que cumplían los buques oceanográficos.

Se eligieron unos 20 buques (calificados como básicos) comprobándose que las relaciones geométricas y las características fundamentales eran cumplidas por ellos y, consecuentemente, fueron tomadas como válidas. El buque que debía definirse tenía que cumplir tales relaciones y poseer dichas características fundamentales, pero las relaciones eran muchas y la obtención del buque «óptimo» representaba una faena ardua y larga.

Se pensó en aprovechar la capacidad informática de la DIT para realizar gran cantidad de cálculos en muy poco tiempo y se elaboró un programa de ordenador que contenía toda la filosofía adquirida sobre este tipo de buque, es decir, relaciones geométricas, coeficientes de formas, comportamiento en la mar, estabilidad, pesos, control, seguridad, etc.

Con la ayuda de este programa se podían obtener familias de buques en muy poco tiempo que cumplieran unos determinados requerimientos iniciales y tantas veces como se quisiera, y además la certeza de que los buques resultantes cumplían perfectamente con todas las características de los buques oceanográficos.

Una vez obtenidas dichas familias, más o menos amplias, según los datos

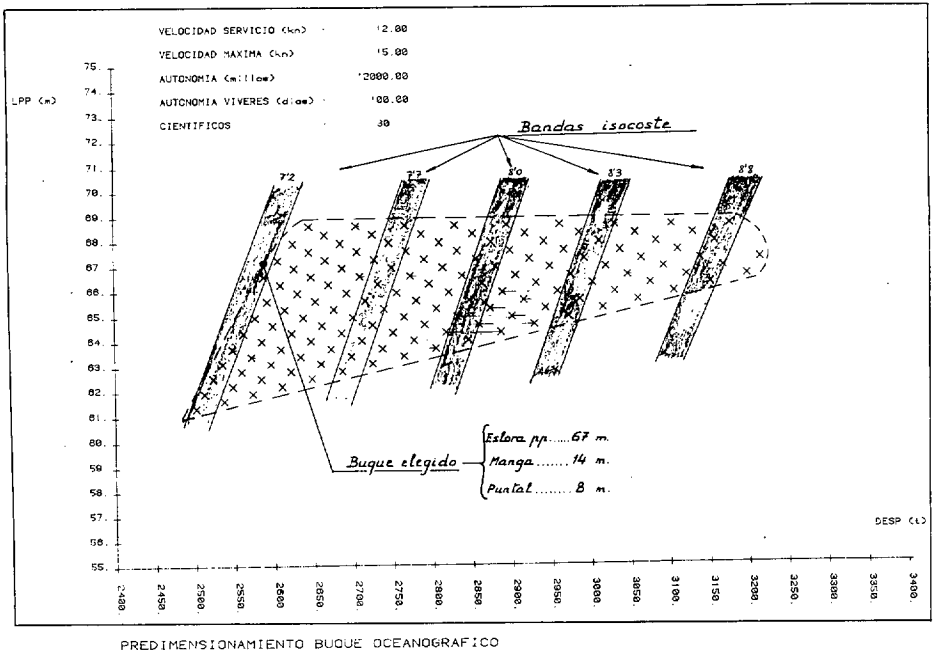


Figura 1.

de partida, y ya que todos los buques resultantes eran viables y satisfacían los requerimientos, se pensó que el buque que pudiera llevar el calificativo de «óptimo» debía ser el de menor coste. Se incluyó en el programa un módulo con la idea de que cada buque de la «familia» generada apareciera con su factor de coste correspondiente. Dicho factor tiene en cuenta, para buques del mismo equipo, la influencia de la eslora, manga, puntal, peso en rosca, potencia, etc.

Con este método se obtuvo una familia que cumplía los requerimientos determinados y cuya representación gráfica puede verse en la figura 1, donde se ha señalado el buque definitivamente seleccionado.

Como puede observarse en dicha figura, el menor factor de coste es 7,2 y la zona que podríamos llamar «óptima» está en la parte superior de la «banda isocoste», de menor valor, próxima a la línea envolvente de la familia de buques viables.

Se observa que la «zona óptima» está rodeando a los buques números 127 y 128, por lo que puede deducirse que el buque de menor coste, y por tanto óptimo, tiene las siguientes características aproximadas:

Eslora entre perpendiculares	67,0 m
Manga	14,0 m

Puntal	8,0 m
Calado	4,8 m
Desplazamiento	2.600 t
Potencia	2.700 S.H.P.
Capacidad de combustible	507 t
Capacidad de agua dulce	130 t
Peso muerto	800 t

El programa de ordenador, bautizado «océano», será de gran utilidad en las primeras fases del proyecto de contrato para poder valorar rápidamente en tamaño y coste las posibles soluciones alternativas que se deducirán de la definición conceptual del buque.

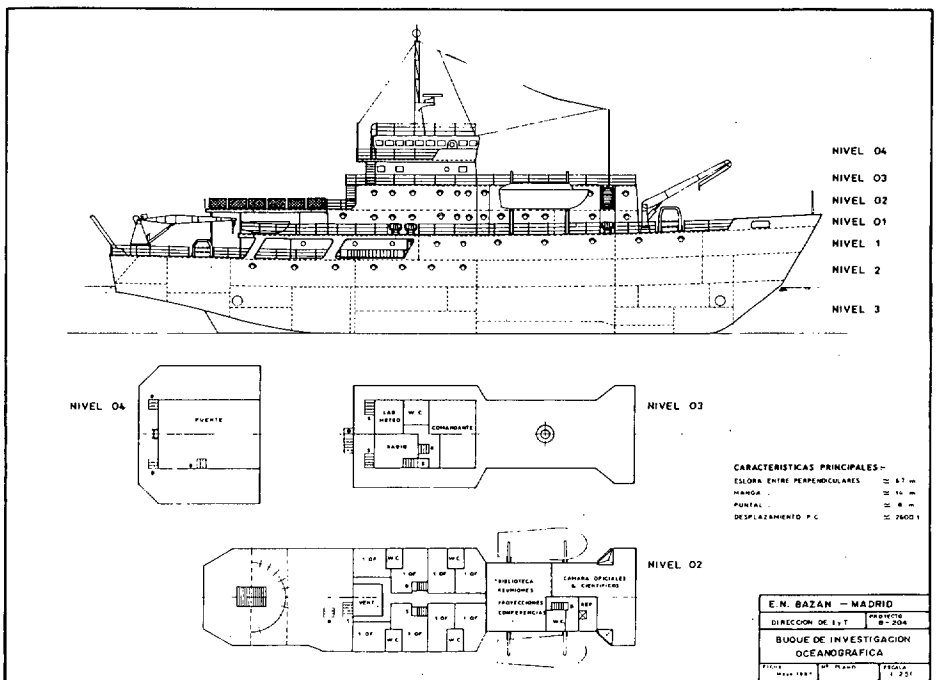


Figura 2.

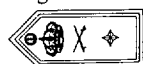
Una vez conocidas las características principales del buque se han desarrollado los planos de disposición general (figs. 2 y 3) siguiendo los criterios fundamentales que se indican:

- Separar las zonas de habitabilidad y de trabajo de la dotación de la de los científicos e investigadores. Se puede observar que desde el nivel

- Situar los locales del ordenador, centro de control y gravímetro en la zona central por ser la de menor movimiento del buque.
- Cuidar al máximo la habilitación, con camarotes individuales o dobles y aseos completos compartidos para oficiales, suboficiales y personal científico. Se ha cuidado igualmente su posición en el buque y su amplitud.
- Dejar una amplia zona de trabajo en la popa de la cubierta principal y hacer lo mismo con la zona de trabajo de proa en el nivel 01. Para habilitar estas zonas a cualquier necesidad, la maquinaria de cubierta que se monte será de fácil desmontaje y de modelos lo más estandarizados posible.
- Situar el puente de gobierno en tal posición que desde él se tenga amplia perspectiva de las zonas de trabajo de popa y proa y de la plataforma del helicóptero.
- Separar la cámara de máquinas en dos compartimientos. En la zona de proa irán instalados los grupos diesel-generadores y en la de popa los motores eléctricos de propulsión. Con esta disposición se persigue y se consigue el mayor aprovechamiento de la zona más amplia y de menor movimiento del buque para zonas de investigación y talleres, así como acortar la longitud de los ejes propulsores.
- Disponer de amplia gambuza frigorífica, dado que el buque debe ser capaz de embarcar víveres para unos 100 días y 70 hombres.
- Disponer de amplios espacios para estudio, conferencias, biblioteca, recreo, etc.
- Separar claramente las zonas funcionales de tal forma que no haya interferencias ni pasos obligados no deseables.
- Disponer de puertas de gran tamaño en las zonas dedicadas a la investigación (laboratorios, pasillos, etc.) que permitan el movimiento de equipos científicos de gran tamaño.
- Disponer de pañolés de explosivos lo más alejados posible del resto del buque.

Se estima que el estudio realizado puede servir para efectuar la definición conceptual del buque, que daría paso a la redacción de un proyecto de contrato, necesario para poder acometer el desarrollo y la construcción del buque.

Remigio DIEZ DAVO



Ing.

Director de Innovación
y Tecnología de la E. N. «Bazán»
de C. N. M.

¿REALISMO TACTICO O CIENCIA-FICCION?

Introducción.



E ha dicho, quizá demasiadas veces, que los oficiales de Marina, sea cual sea su localización temporal o geográfica, se caracterizan por un desmedido conservadurismo profesional, traducido, casi siempre, en obstinada resistencia a aceptar cambios drásticos en la doctrina o en los medios de combate. Creo, con sinceridad, que ello no es totalmente cierto. Ocurre que, interiormente, somos reacios a dar luz verde a cualquier innovación hasta que la experiencia nos demuestra que es totalmente eficaz; más que conservadores, somos extraordinariamente cautos. Pero también sucede que para valorar algo nuevo por vía experimental es necesario, previamente, darle forma material y utilizarlo. Se puede crear, así, un círculo vicioso: no avanzo porque no estoy seguro; no puedo estar seguro porque no doy opción al avance.

Por otra parte, es frecuente que nos sugieran cambios capaces de reactivar nuestra —hoy casi extinta— capacidad de asombro. Así, por ejemplo, no podemos librarnos de cierta sensación de perplejidad cuando oímos hablar de propuestas tan aparentemente absurdas como la *fragata voladora*, el *portaviones sumergible* y otros entes utópicos similares. ¿Qué está ocurriendo en el mundo naval para que publicaciones prestigiosas como el «Proceedings» se atrevan a incluir en sus páginas tan descabellados proyectos? ¿Acaso nos encontramos al borde de una ruptura en el desarrollo —carente de discontinuidades— de los medios de combate? ¿Se trata, quizá, de dar publicidad a ideas extravagantes con la oculta intención de promover fructíferos debates?

En cualquier caso, el tema induce a la meditación y no puede considerarse una pérdida de tiempo dedicar unos minutos a divagar en torno a él. La reflexión puede servir, cuando menos, para ordenar ideas que, de otro modo, permanecerían revueltas, inmersas en un mar de contradicciones en el interior de nuestros cerebros.

Los factores del éxito en el enfrentamiento.

Indudablemente, todos los avances tecnológicos que hoy pueden contemplarse en las nuevas unidades navales persiguen una meta común: lograr

el éxito en el enfrentamiento en la mar, éxito que se basa —hoy como siempre— en *conseguir la neutralización del enemigo al tiempo que se evita la propia*.

Sentada esta premisa, analicemos la secuencia lógica de las acciones que configuran un combate naval, sean cuales sean los oponentes en presencia. Para poner en marcha nuestros razonamientos será preciso comenzar aceptando que, con independencia de las actividades que tengan lugar antes del enfrentamiento, resulta indispensable, para poder entrar en combate, *conocer* la presencia del enemigo. Por otra parte, para avanzar un paso más en el camino del éxito será necesario obtener dicho conocimiento antes de que el oponente pueda advertir la existencia de la fuerza propia. Se llega así a la definición de un primer condicionante, la *ventaja en información*, sin cuya concurrencia la posibilidad de alcanzar el éxito es, al menos, problemática.

Una vez descubierto el enemigo, se impone la necesidad de conseguir su inmediata *neutralización*, buscando, simultáneamente, anular o degradar cuanto antes su capacidad de respuesta. Aparece así el segundo factor posibilitante del éxito, al que cabría bautizar como *ventaja en neutralización*.

Por último, tras este ataque —de resultados aún dudosos— será preciso disponer de los medios adecuados y realizar las maniobras convenientes para eludir el posible contraataque y sus consecuencias, con mayor probabilidad de sobrevivir que el enemigo. Puede hablarse, pues, de una *ventaja en supervivencia*, último de los condicionantes que mediatizan la consecución del triunfo absoluto en el enfrentamiento.

Las *ventajas* citadas se obtendrán a partir de unas *capacidades* a las que, para mayor facilidad, bautizaremos con iguales nombres que aquellas: capacidad de información, capacidad de neutralización y capacidad de supervivencia.

Pues bien, cada uno de los factores anteriormente estudiados influye decisivamente en el logro del fin perseguido, es decir, que la carencia de cualquiera de las ventajas señaladas puede anular las posibilidades de conseguir el éxito. También se deduce fácilmente que, sin renunciar a éste, se puede jugar al alza y a la baja con las magnitudes de los diferentes factores, cuidando siempre de mantener su mutua compensación. Así, por ejemplo, los soviéticos suelen hacer énfasis en la *capacidad de información*, desarrollando un importante sistema de vigilancia oceánica, y en la *capacidad de neutralización*, construyendo buques sobrecargados de armas notablemente eficaces. Sin embargo, otorgan menos valor a la *capacidad de supervivencia*, diseñando unidades excesivamente vulnerables a un impacto en la superestructura por acumulación sobre ella de la casi totalidad de los cargos de munición.

En resumen, *descubrir, neutralizar y sobrevivir* son los principales factores determinantes del éxito. Si no se descubre no se podrá atacar; si no se ataca, difícilmente se podrá neutralizar; si, a fin de cuentas, no se sobrevive

no se habrá alcanzado el éxito absoluto. Analicemos ahora los caminos que conducen a la obtención de las capacidades anteriormente reseñadas.

La capacidad de información.

La *capacidad de información* puede definirse como la medida de la idoneidad de un buque o fuerza naval para conocer la presencia de su oponente antes de que éste descubra la suya; expresa, pues, la posibilidad de lograr la *sorpresa táctica*. Este factor, aun cuando puede tener pequeño valor absoluto, posee enorme peso específico dentro del esquema general del éxito. En efecto, una ventaja de muy pocos segundos en la detección inicial puede llevar a la victoria, al igual que un retraso de similar magnitud puede suponer el fracaso.

Evidentemente existen dos formas de acrecentar el valor de esta ventaja:

- Incrementar la capacidad propia de adquisición de información.
- Reducir o anular la capacidad de adquisición enemiga.

El primero de estos caminos condujo, a través de los siglos, al desarrollo de una apasionante carrera científica cuya meta fue —y sigue siendo— *ganar horizonte*. Uno de sus más destacados hitos fue la aparición del *explorador aéreo*, cuya máxima expresión contemporánea es el satélite artificial. Paralelamente, se produjeron espectaculares avances en el campo de las comunicaciones, como resultado de la necesidad de multiplicar y diversificar las fuentes de las que obtener información. Así nacieron los modernos sistemas de Mando, Control y Comunicaciones (MCC o C3). En la actualidad, el buque de guerra se mantiene en un inestable equilibrio informativo; utiliza un gran volumen de datos procedentes de fuentes externas y otro, no menos importante, adquirido a través de su propia capacidad sensorial. Pero ¿cuál es el signo de la tendencia? Si tenemos en cuenta que los *sensores individuales* embarcados son cada día más complejos y costosos, que el desarrollo de la guerra electrónica les impone serias limitaciones de uso y que su rendimiento no es tan elevado como el de los que se explotan desde el aire, desde tierra o desde los fondos marinos, parece lógico prever la revalorización de los *sensores colectivos*, encuadrados en sistemas de vigilancia de zona, capaces de obtener información que puede ser difundida, en tiempo útil, a todos los elementos de la fuerza naval que actúen en ella.

El segundo camino, cuya meta es obstaculizar la capacidad enemiga de adquisición de información, fue origen de otra apasionante carrera tecnológica dirigida a reducir, distorsionar o anular cuantas manifestaciones físicas (*firmas*) de la fuerza propia pudiesen servir al oponente para la obtención de datos. Los hitos más importantes de esta competición fueron la aparición del *buque sumergible*, antecesor del actual submarino, y el desarrollo de un con-

junto de medios y técnicas de ocultación, perturbación y engaño que, en parte, dan hoy contenido a lo que conocemos como *guerra electrónica*.

Evidentemente, el buque sumergible sigue y seguirá siendo la solución idónea para obstaculizar la detección por parte del enemigo, ya que no existen indicios razonables de que, en el futuro previsible, puedan conseguirse sensores que lleguen a anular su capacidad de ocultación. En cambio, la pugna entre contramedidas y anticontramedidas electrónicas se adivina larga y enconada, sin que se intuya la victoria decisiva, o el simple predominio de unas sobre otras. En consecuencia, parece razonable intentar la ocultación de las plataformas por inmersión y no centrarse exclusivamente en el logro de ventajas, siempre efímeras y dudosas, en el campo de la guerra electrónica.

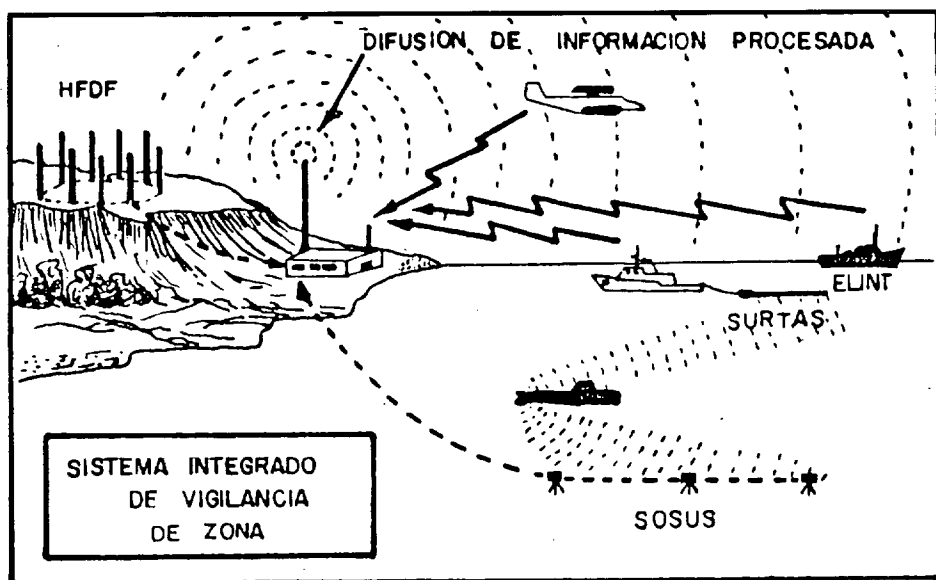


Gráfico número 1.

Como resumen de nuestras reflexiones diremos que los pasos más acertados para conseguir, en un futuro a medio plazo, una mayor *ventaja en información* podrían ser los siguientes:

- Potenciar el desarrollo de los sistemas de vigilancia de zona, dotándolos de sensores colectivos de elevado rendimiento y resistentes a las acciones de guerra electrónica.
- Perfeccionar los medios que posibiliten la difusión, en tiempo útil, de los datos obtenidos por dichos sistemas, proporcionándoles mayor eficacia y seguridad.

- Conseguir plataformas navales sumergibles o semisumergibles, que, sin merma de sus cualidades marineras y de combate, permitan evitar o retrasar la detección por parte del enemigo.

La capacidad de neutralización.

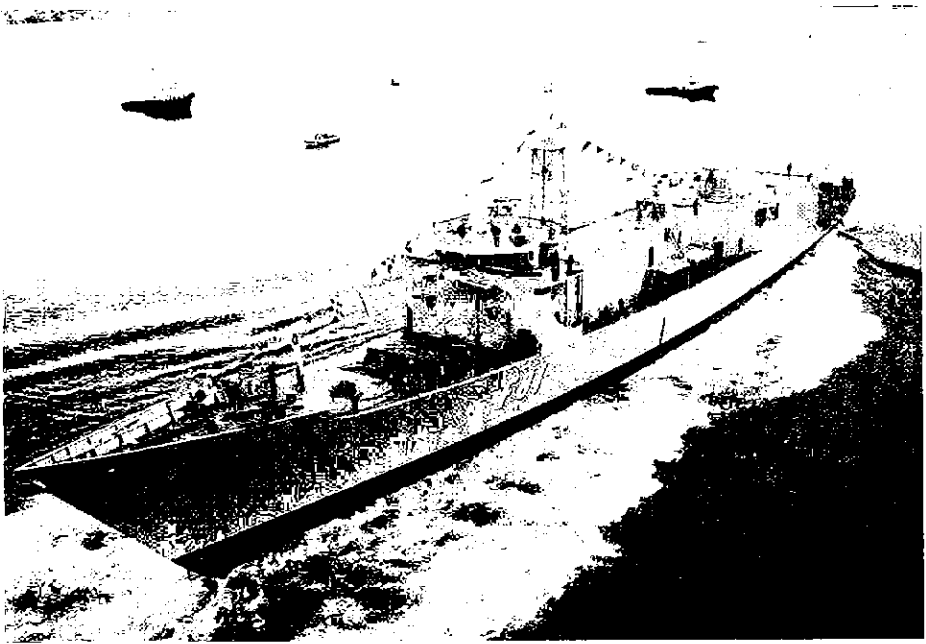
Definiremos la *capacidad de neutralización* como la medida de la idoneidad de un buque o fuerza naval para lanzar un ataque rápido y contundente sobre el enemigo descubierto. La *rapidez* viene impuesta por la necesidad de explotar la ventaja en información previamente obtenida; se precisa *contundencia* para anular, cuanto antes, la capacidad de respuesta del oponente.

La búsqueda del incremento de la *capacidad de neutralización* puede efectuarse, también, siguiendo dos direcciones diferentes:

- Aumentar la capacidad ofensiva propia.
- Reducir o anular la capacidad ofensiva del enemigo.

El primero de estos caminos se bifurcó, históricamente, en dos sendas paralelas. Una de ellas condujo a la progresiva mejora de las características de las *armas duras*; el alcance, la precisión, la potencia, la transparencia y la elasticidad fueron creciendo a través de los tiempos, estableciendo jalones tañ notables como la aparición de la *artillería*, el nacimiento del *misil* y la adopción de la *aeronave embarcada* como vector de ataque. La otra senda llevó al desarrollo de la *movilidad táctica* de las plataformas, con vistas a alcanzar rápidamente posiciones favorables para el combate. Se forzó, así, el abandono del remo por la vela y la posterior sustitución de ésta por un sistema mecánico de propulsión. En la actualidad, también en este aspecto se observa un equilibrio inestable; el crecimiento de la movilidad de las plataformas se ha estancado como consecuencia de la mayor agilidad de los vectores, al tiempo que se ha frenado el vertiginoso desarrollo de las características de las armas al surgir ciertos obstáculos tecnológicos de costosa superación. En el futuro previsible, puede intuirse un nuevo impulso en la mejora del armamento, acompañado de un progreso menos importante en el incremento de la movilidad táctica de las plataformas. Si el buque del mañana ha de sustituir buena parte de su capacidad sensorial propia por otra mucho mayor, posibilitada por los sistemas de vigilancia de zona, es lógico pensar que podrá y deberá ser dotado de armas más numerosas y eficaces y que su movilidad táctica continuará siendo, como hoy, un factor de peso específico no exageradamente alto.

El segundo camino, cuya meta es obstaculizar la capacidad de neutralización enemiga, condujo a la búsqueda de medios capaces de entorpecer o anular la eficacia de sus sistemas de armas y, puesto que tales sistemas son también entes organizados, los esfuerzos se encaminaron a lograr su desorganización. Así se diseñaron las armas blandas, equipos capaces de pertur-



Nuestras fragatas de la clase *Santa Marta* dispondrán de equipos para el intercambio y tratamiento automático de datos. Algunos de sus compartimientos estarán protegidos con Kevlar

bar y engañar a las *direcciones de lanzamiento*, provocando interferencias y errores de cálculo. Actualmente, al igual que sucede en otros aspectos del enfrentamiento, se ha establecido un precario equilibrio entre las armas *duras* y las *blandas*; por ello, las unidades más modernas disponen de ambos tipos de ingenios. En el futuro quizá se haga más énfasis en las armas duras debidamente perfeccionadas, puesto que la eficacia de las blandas seguirá siendo tan efímera y dudosa como la del resto de los medios de guerra electrónica.

Los anteriores razonamientos nos permiten suponer que las formas previsibles de mejorar la *ventaja en neutralización* podrían ser, en orden de prioridad, las siguientes:

- Desarrollar nuevas armas duras, de características más brillantes que las actuales. Podríamos pensar en misiles de muy largo alcance, capaces de identificar a sus víctimas, dotados de gran poder destructivo, muy difíciles de detectar (*transparentes*) y con capacidad de absorción de impactos (*elásticos*). En el campo de la guerra antisubmarina, y refiriéndonos siempre al armamento convencional, no se intuye la aparición de ingenios capaces de destronar al viejo torpedo. Por supuesto, la mejor forma de incrementar el alcance de este tipo de

arma seguirá siendo su transporte a las proximidades del blanco por medio de vectores aéreos.

- Desarrollar armas blandas de gran efectividad, capaces de desorganizar los sistemas ofensivos del enemigo.
- Mejorar la movilidad de las plataformas, dotándolas de mayor velocidad y capacidad de maniobra.

La capacidad de supervivencia.

La *capacidad de supervivencia* es una medida de la idoneidad de un buque o fuerza naval para eludir el contraataque enemigo y sus consecuencias. Se basa, pues, en la eficacia de los medios disponibles para atenuar la *susceptibilidad* y la *vulnerabilidad* de las unidades, términos que corresponden, respectivamente, a las probabilidades de que éstas sean alcanzadas por las armas y de que resulten neutralizadas.

Como en los casos anteriores, se puede actuar de dos formas diferentes para mejorar la capacidad de supervivencia:

- Disminuir la susceptibilidad de las plataformas.
- Reducir su vulnerabilidad.

El primero de estos caminos también sufrió una bifurcación histórica en dos sendas paralelas. Una de ellas, la senda *pasiva*, condujo al desarrollo de los más variados medios de ocultación: camuflaje, productores de humos, amortiguadores de vibraciones, enmascaradores de burbujas, nieblas artificiales, equipos de desmagnetización, recubrimientos anecoicos, enfriadores de exhaustaciones, etc. La senda *activa*, por su parte, llevó al desarrollo de armas defensivas, duras y blandas, capaces de neutralizar las del enemigo. Aparecieron así los medios para la defensa de zona, cuya máxima expresión actual es el «AEGIS», los sistemas de defensa de punto (CIWS) y los equipos de contramedidas capaces de desorganizar los *sistemas de guiado* de las armas lanzadas por el oponente. En la actualidad, cualquier buque de guerra dispone de elementos activos y pasivos que reducen notablemente su susceptibilidad. En el futuro cabe esperar que se desarrollen nuevas técnicas de redoblada eficacia; entre las pasivas resulta prometedora la consecución de buques con capacidad de inmersión; entre las activas puede destacarse la utilización naval del *cañón láser*, ingenio escapado hace ya algunos años del reino de la utopía.

El segundo camino, dirigido hacia la reducción de la vulnerabilidad, condujo al desarrollo de medios evolucionados de Seguridad Interior, al empleo de materiales incombustibles, resistentes al choque y a la fragmentación, y a la adopción de técnicas de construcción naval que favoreciesen la compartimentación estanca y la redundancia y dispersión de equipos. Actualmente todas estas soluciones son de universal aplicación y es difícil imaginar la

existencia de un buque de guerra en que no estén presentes. El futuro puede deparar la aparición de nuevos materiales y medios, capaces de incrementar notablemente las posibilidades de sobrevivir a un ataque.

En resumen, la futura mejora de la *ventaja en supervivencia* exigirá probablemente llevar a cabo las siguientes acciones:

- Desarrollar nuevas técnicas de ocultación frente a las armas y, entre ellas, conseguir plataformas navales sumergibles o semisumergibles.
- Desarrollar nuevas armas autodefensivas, con especial atención al cañón láser e ingenios similares.
- Favorecer la evolución de cuantos medios y técnicas de construcción naval ayuden a mejorar la capacidad de absorción de impactos y de recuperación de la eficacia combativa tras sufrir daños.

El buque del futuro.

Como síntesis de los razonamientos hasta ahora efectuados no es difícil, aunque resulta ciertamente osado, esbozar un esquema del posible buque de guerra del mañana. Aseguran los proyectistas navales que las probabilidades de acierto, al imaginar la configuración física de un buque con veinte años de anticipación, son tan bajas como las que proporcionaría una bola de cristal. Sin embargo, si el plazo se fija en quince años dichas probabilidades alcanzan el 15 por 100, y si se reduce a diez años suben hasta el 50 por 100. Evitemos, pues, que nuestra imaginación vuele más allá de los albores del próximo siglo.

Nos guste o no reconocerlo, el actual buque de superficie es un sistema acusadamente vulnerable; su propia complejidad, por otra parte, obliga a aceptar la imposibilidad física de reponer bajas incluso durante conflictos prolongados. Es preciso, pues, evitar que se produzcan pérdidas exageradas, y la forma lógica de lograrlo será distribuir el poder ofensivo entre gran número de pequeñas plataformas, acción que además favorecerá la ubicuidad de la fuerza.

En consecuencia, nuestro futuro buque de superficie aparecerá probablemente como una plataforma de escaso desplazamiento. Las posibilidades de ocultación ante los sensores y armas del enemigo nacerán de su capacidad, al menos parcial, de inmersión. No es aventurado pensar que una plataforma del tipo SWATH (*Small Waterline Area Twin Hull*) pueda modificar su calado, inundando los flotadores hasta conseguir que tan sólo una pequeña porción de superestructura sobresalga de la superficie. Tal plataforma ofrece, además, notables ventajas en lo que a estabilidad se refiere y permite disponer de una amplia y despejada cubierta para operaciones de vuelo y para alojar lanzadores verticales de elevado número de celdas.

Este extraño buque dispondrá presumiblemente de un número no elevado de sensores que, además, no poseerán características espectaculares.

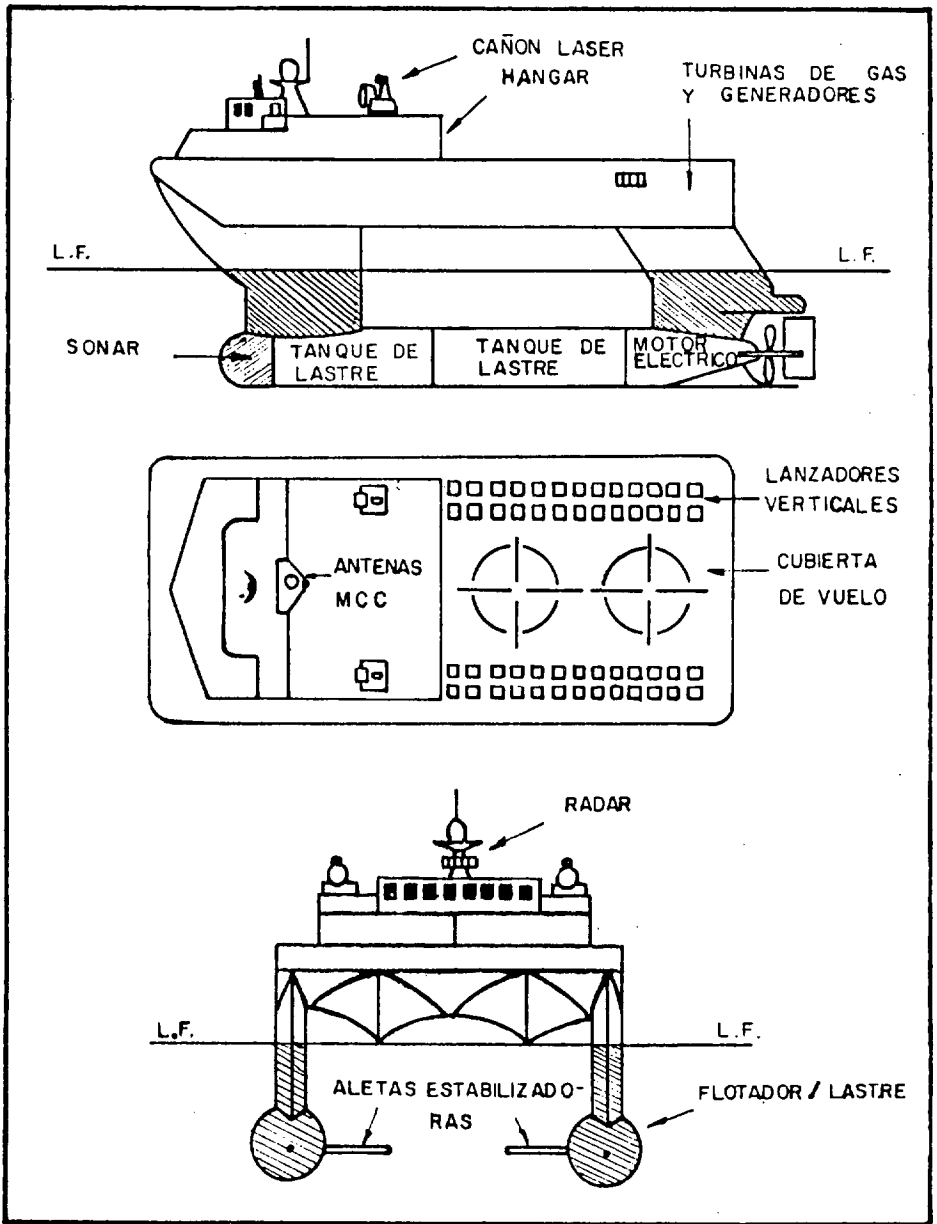


Gráfico número 2: Esquema de un hipotético buque Swath.

La mayor parte de la información necesaria para el combate procederá del exterior y será recibida a través de un sistema C3, notablemente eficaz y altamente protegido contra engaños y perturbaciones.

Contará nuestro quimérico buque con un elevado cargo de misiles, alojados en celdas verticales y capaces de ser lanzados en inmersión. Tales armas, de alcance muy superior al actual, gozarán de gran capacidad de maniobra, dispondrán de sistemas de guiado *inteligentes* (más evolucionados que los actuales sistemas *lógicos*), serán difícilmente detectables y altamente resistentes al impacto y albergarán en sus cabezas un extraordinario poder destructivo. Sobre la cubierta, sumamente estable, se posarán varias aeronaves VTOL de exploración y antisubmarinas, dotadas estas últimas de sistemas de armas no muy distintos de los actuales. El arma defensiva por excelencia será el cañón láser, de enorme precisión y potencia aunque de alcance limitado.

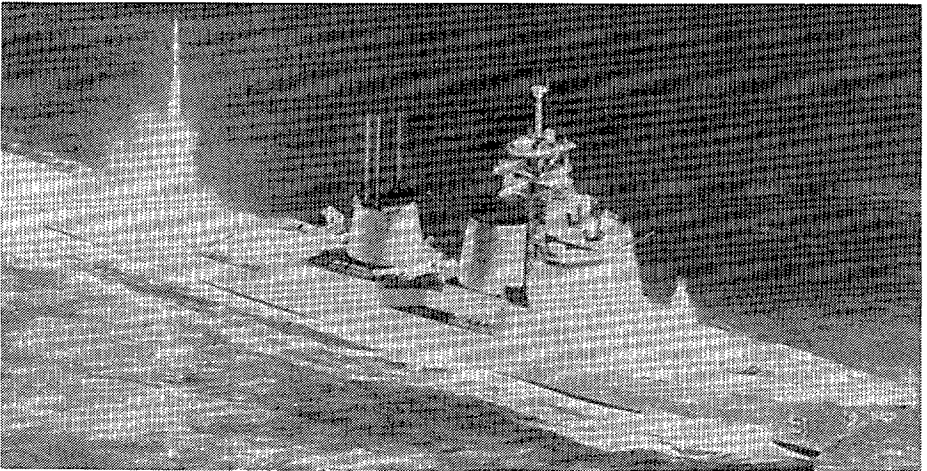
Finalmente nuestro revolucionario buque, construido con materiales incombustibles y muy resistentes al impacto y a la fragmentación, estará perfectamente compartimentado, dispondrá de equipos redundantes y adecuadamente dispersos, contará con eficaces medios para la reducción de todo tipo de firmas y estará dotado de excelentes equipos de seguridad interior y defensa NBQ muy automatizados.

Conclusiones.

Cuando alguien se deja llevar por su imaginación y osa, además, hacer a otros partícipes de sus reflexiones corre el riesgo de pasar por desquiciado. Por otra parte, la mejor cura tras un ataque de *utopismo agudo* suele ser esa dosis de sensatez que proporciona la contemplación de la vulgar realidad. Por ello, me atrevo a invitar al raro lector que haya podido sentirse alucinado por mis extravagantes meditaciones a que repare en los siguientes hechos:

- El buque SWATH posee existencia real desde hace varios años. El *Kaimalino*, prototipo diseñado bajo los auspicios de la U. S. Navy, desplaza solamente 200 toneladas, pero es capaz de operar con un helicóptero *Sea King* en mar de fuerza 5.
- La Royal Navy, en su exposición de material de 1981, presentó un proyecto de patrullero SWATH de 900 toneladas, que puede realizar operaciones de vuelo con helicópteros en mar de fuerza 6 a su velocidad máxima. Sus cascos cilíndricos sumergidos, que albergan los motores de propulsión, disponen de tanques de lastre para modificar el calado, aunque no con fines de ocultación.
- Nuestro Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo investiga sobre la maqueta de un buque SWATH, de aspecto muy similar a los anteriores.

- Las técnicas de intercambio automático de datos entre unidades navales, posibilitantes de *conversaciones* entre ordenadores, se aplicarán muy pronto en nuestra Armada. En otras más avanzadas este intercambio se extiende también a estaciones de tierra, al tiempo que se desarrollan nuevos medios de enlace altamente resistentes a las acciones de guerra electrónica, que sustituirán a los actuales a lo largo de la próxima década.
- Los medios oceánicos de escucha submarina (SOSUS, SURTAS), de exploración de superficie y aérea, de radiolocalización (HFDF) y de obtención de inteligencia electrónica (ELINT) son algunos de los componentes de los actuales sistemas de vigilancia de zona. Los datos obtenidos por estos medios se transmiten a estaciones de tierra encargadas de procesarlos y difundirlos en tiempo útil a las unidades en la mar. Las grandes potencias cuentan, además, con satélites de exploración y de comunicaciones que proporcionan a la vigilancia de zona el carácter de oceánica.



Sobre la cubierta del futuro destructor norteamericano *Arleigh Burke* (DDG-51) puede verse dos lanzadores verticales (VLS), uno a popa del cañón y otro a popa de la segunda chimenea. Las noventa celdas disponibles pueden albergar misiles *Standard*, *Tomahawk* y *Asrok*.

- Los lanzadores verticales (VLS) se instalarán muy pronto a bordo de nuevos buques norteamericanos y británicos. El VLS permite a una fragata disponer de un cargo próximo al centenar de misiles, listos para disparar, en un espacio de dimensiones inferiores a la cubierta de un SWATH. El ritmo de fuego previsible es diez veces superior al que hoy se considera normal; por otra parte, desaparecerán los sectores muertos.

- La famosa *guerra de las galaxias*, de indudable actualidad, gira en torno a las posibilidades de destruir en vuelo los ingenios balísticos, en el espacio exterior, por medio de *cañones láser* instalados a bordo de satélites artificiales. No está lejos el día en que estas armas consigan superar las atenuaciones que hoy sufren en la atmósfera y puedan ser instaladas a bordo de buques de guerra.
- La próxima generación de misiles, actualmente en desarrollo, estará formada por armas capaces de duplicar el alcance de las actuales. En opinión de sus diseñadores, tales misiles superarán ampliamente, tanto en trayectorias rasantes como atacando en picado, la velocidad del sonido, dispondrán de múltiples y protegidos sistemas de guiado, poseerán capacidad de identificación y selección de blancos y serán resistentes a la munición de los actuales sistemas de defensa de punto (CIWS). Por otra parte, sus cabezas podrán ir cargadas con nuevos explosivos como los FAE (Fuel Air Explosives) que ya poseen, hoy en día, un poder destructivo de cinco a diez veces superior, a igualdad de peso, al de los comúnmente utilizados.
- Cada día se extiende más el uso de materiales altamente resistentes a los daños en combate. El «Kevlar», que recubrirá los mamparos de ciertos compartimientos vitales en nuestras fragatas de la clase *Santa María*, se utiliza desde hace años en la confección de chalecos antibalas. He aquí sus más destacadas propiedades: se trata de un material ligero, flexible e incombustible que, a igualdad de peso, es cinco veces más resistente que el acero y diez más que el aluminio. En la actualidad, el empleo combinado del «Kevlar» y otro material llamado «Nomex» permite reducir el peso de una fragata en unas 200 toneladas sin merma de su protección pasiva.

Estos y otros muchos datos, fáciles de encontrar en revistas especializadas e incluso en la prensa diaria, inducen a meditar en la estrechez de las fronteras que hoy separan la ficción de la realidad.

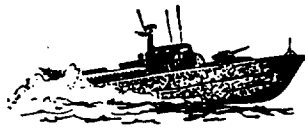
En consecuencia, y a pesar de sus *fragatas voladoras* y de sus *portaviones sumergibles* ¿quién se atrevería a poner en tela de juicio la seriedad del «Proceedings»?

Francisco NÚÑEZ LACACI



CUADRO RESUMEN

META	FACTORES	ACCIONES	MEDIOS	TENDENCIAS
E X I T O	Ventaja en información	Detección	Sensores individuales	Desarrollo moderado
			Sensores colectivos	Vigilancia de zona y C ³
		Ocultación	Medios pasivos	Reducción de firmas e inmersión
			Medios activos	Guerra electrónica (Desarrollo fluctuante)
	Ventaja en neutralización	Ataque	Armas duras	Misiles y aeronaves A/S
			Movilidad táctica	Desarrollo moderado
		Anulación	Medios pasivos	Reducción de firmas e inmersión
			Medios activos	Guerra electrónica (Desarrollo fluctuante)
	Ventaja en supervivencia	Autodefensa (Antisusceptibilidad)	Medios pasivos	Reducción de firmas e inmersión
			Medios activos	Láser y guerra electrónica (Desarrollo fluctuante)
Autoprotección (Antivulnerabilidad)		Absorción	Nuevos materiales y técnicas	
		Recuperación	Nuevas técnicas	



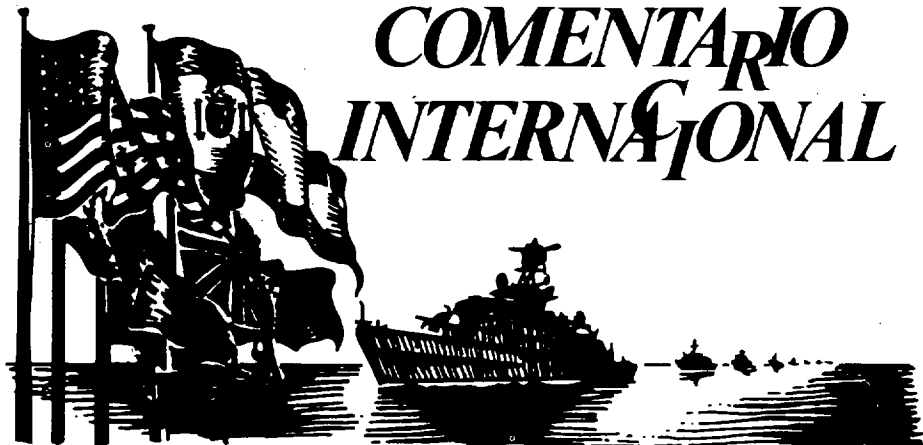
BIBLIOGRAFIA

Sink the Navy! Revista «Proceedings». Junio, 1983.
The Flying Frigates. Revista «Proceedings». Septiembre, 1983.
Too Light on Lassers? Revista «Proceedings». Diciembre, 1984.
New Shape in Ships. Revista «Proceedings». Febrero, 1985.
Modern Warship. Norman Friedman. Conway Maritime Press. Greenwich.

A. NUESTROS COLABORADORES

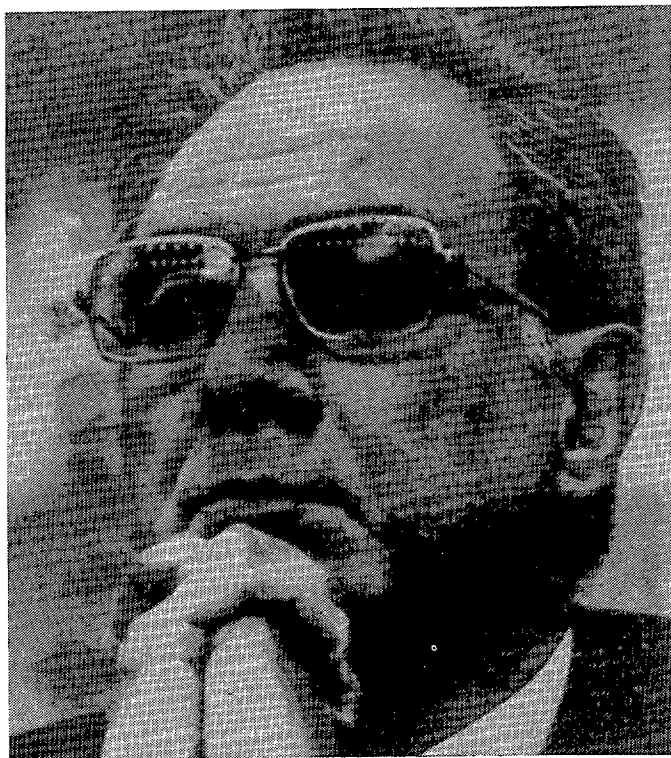
- El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso de publicación. Normalmente, no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia acerca de los mismos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo. En casos muy especiales se devolverán, a petición del interesado, los artículos enviados en cualquier momento.
 - Los originales se mecanografiarán a dos espacios, en papel tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
 - Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.
-

COMENTARIO INTERNACIONAL



Todas las vueltas del verano al comentarista se le presenta el mismo dilema. Lo que quedó en el tintero en junio, fecha tope para el cierre del número de julio, ¿es válido para salir en octubre, aunque sea septiembre el mes del reencuentro con el comentario? Todo dependerá naturalmente de saber conjugar con realismo el binomio interés/actualidad, pues noticias habrán que no hayan perdido su importancia a pesar de los goces estivales, y sucesos de más reciente cuño que habrán de ser flor de un día... de otoño. Y creo que el lector inteligente y amable entenderá el sentido de mis palabras.

Una breve revisión de urgencia de lo que ha sido noticiable durante nuestro paréntesis veraniego arrojará un saldo muy cargado de aconteceres. Entre el alto de julio y la nueva puesta en marcha de septiembre, Andrei Gromyko, el sempiterno ministro de Asuntos Exteriores soviético, fue elevado a la jefatura del Estado, de la mano de Gorbachov. También en Italia Francesco Cossiga sustituyó en la presidencia de la República al venerable Sandro Pertini. El presidente Reagan alarmó a sus conciudadanos, y a quienes no lo eran, con la noticia de su proceso canceroso, al parecer precozmente atajado tras una operación quirúrgica. En Bolivia hubo elecciones democráticas y Hugo Bánzer se alzó con el triunfo, quizá partiendo más de muchos pronósticos. El famoso buque *Rainbow Warrior*, de la organización ecologista «Greenpeace», que un día tanto dio que hablar en España tras su fuga del puerto de El Ferrol, fue hundido al parecer por los servicios secretos franceses, en una peripecia casi rocambolesca que todavía sigue dando que hablar. Ha habido dos golpes de Estado o revoluciones africanas en Uganda y Nigeria, con su consiguiente secuela de confusionismo contradictorio. Un Boeing con numerosos pasajeros norteamericanos fue secuestrado por terroristas internacionales y vivió una penosa odisea hasta su liberación días más tarde. El Papá Juan Pablo II emprendió un nuevo viaje afri-



Cossiga: Relevo en el Quirinal.

cano, provechoso y fructífero como todos, con el remate de un emotivo encuentro con Hassan II de Marruecos. La conmemoración de los diez años de la firma del Acta de Helsinki. Los problemas raciales de Suráfrica y del «apartheid». El lío de los espías alemanes. La «cumbre» árabe de Casablanca propiciada por el monarca marroquí y en la que hubo abandono libio. La tensión libio-tunecina, con el problema del Sudán al fondo... La agenda, ciertamente, no ha sido corta. Entresacamos, pues, de ella las notas más relevantes, o al menos las que más huellas dejaron a lo largo de los cálidos días —y nunca mejor empleada la palabra— veraniegos.



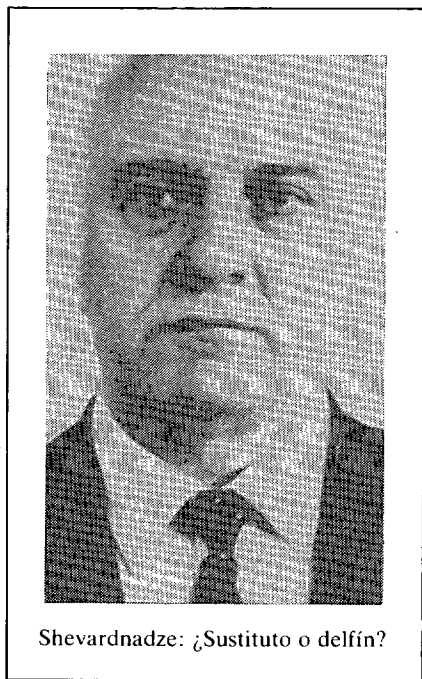
La ascensión de Gromyko.

La elección de Andrei Gromyko como presidente del Presidium del Soviet Supremo de la URSS, cargo equivalente al de jefe de Estado, con todo el «descafeinamiento» que en la Unión Soviética este puesto conlleva,

causó cierta sorpresa en las cancillerías europeas, ya que con dicho nombramiento Gorbachov rompía la línea de sus antecesores inmediatos —Chernienko, Andropov y Breznev—, que concentraron en su persona los atributos de secretario general del Partido y de jefe de Estado. Su relevo por Edouard Shevardnadze, novato en la política exterior, viene a confirmar el supuesto de que, a la postre, Gorbachov consolida su poder en la Unión Soviética a pesar de que no asume la jefatura de Estado.

Es evidente que habiendo desempeñado durante cerca de treinta años la cartera de Exteriores de la Unión Soviética, Gromyko tiene títulos más que merecidos para acceder a la jefatura de Estado; pero tampoco es menos cierto que el cargo ha sido en numerosas ocasiones un retiro dorado para personalidades que habían rendido servicios relevantes a la nación soviética. Véanse los ejemplos de Vorochilov y Mikoyan, aunque el «currículum» más frondoso y dilatado de Gromyko le asegure un lugar de más fuste en la moderna historia soviética.

Hay otro factor que no puede dejar de ser tomado en cuenta; y es que Gromyko desempeñó un papel esencial en el seno del Buró Político cuando se trató de elegir al sucesor de Chernienko, siendo quizá el partidario más destacado de la candidatura de Gorbachov, y quizá en gratitud no exenta de oportunismo político, fue el



Shevardnadze: ¿Sustituto o delfín?

propio Gorbachov el que abogó ante el Soviet Supremo por la separación de ambos puestos (secretario general del PCUS y presidente del Presidium del Soviet Supremo), con la propuesta del veterano jefe de la diplomacia para la más alta jerarquía en el sistema estatal de la URSS, sobre todo en el plano de los honores, de la formalidad jurídica y del protocolo.

Entre las reacciones que el relevo en la cancillería soviética ha producido destaca, quizá, la de la OTAN, que textualmente ha dicho: «Ahora vamos a ver la auténtica política exterior de Mijail Gorbachov», ya que las mismas fuentes atlánticas hacen hincapié en cómo el poder del secretario general del PCUS «se refuerza con mayor rapidez que lo esperado». Así en las relaciones Este-Oeste se espera que los cambios tengan alguna influencia, aunque al principio sólo sea cuestión de nuevo estilo. Pero hay concordancia en las

fuentes consultadas: Gorbachov se está comportando como el auténtico primero entre iguales, y esto es algo que la OTAN considera positivo porque permite que Washington tenga un interlocutor válido. Lo más viable es que Gorbachov pronto adquiera un poder similar al de Leónidas Breznev antes de su enfermedad.

De todas formas, la acusada personalidad de Gromyko habrá de pesar dentro de la dorada jaula a la que se le destina, ya que se recuerda que en su larga carrera contribuyó a redactar la Carta de las Naciones Unidas y tomó parte en las Conferencias de Teherán (1943), Yalta y Postdam (1945) que fraguaron el convulso mundo de la posguerra. De aquí que se haya dicho que mientras Gromyko trabajaba con los grandes de la Tierra —Roosevelt, Churchill y Stalin—, Ronald Reagan era actor principiante en Hollywood; la primera ministra británica, Margaret Thatcher, estudiaba en Oxford, y el líder soviético, Mijail Gorbachov, cursaba aún sus estudios secundarios en un instituto del sur de Rusia.

Con Gorbachov, la ascensión de Gromyko no deja de ser el acceso a la jaula dorada y protocolaria, donde honores no son compartidos con responsabilidades; pero el hecho de que el veterano ex ministro mantenga su puesto en el Politburó impide hablar de una jubilación en toda regla. Su experiencia y su pasado le garantizan una voz en la formulación de los desig-nios exteriores que Gorbachov no dejará de tener en cuenta.



El hundimiento del *Rainbow Warrior*.

El famoso *Rainbow Warrior* (Guerrero del Arcoíris), el barco de la incordiosa organización ecologista «Greenpeace», sobradamente conocido por sus andanzas, y cuya fuga de un puerto español levantó tantos y tan controvertidos comentarios, cayó «misteriosamente fulminado» por dos minas submarinas colocadas en su casco, por debajo de la línea de flotación, cuando el navío se hallaba amarrado en el puerto neozelandés de Auckland, el 10 de julio pasado.

El revuelo político, diplomático y periodístico por el suceso ha sido tremendo. Desde que fuera comprado en 1978 por el grupo «Greenpeace», el barco, de 418 toneladas, un antiguo navío de pesca de arrastre, ha sido un protagonista polémico de campañas contra la pesca de la ballena, el salmón, los vertidos nucleares en el Atlántico y las pruebas atómicas en el Pacífico. Precisamente en el momento de su hundimiento, el *Rainbow Warrior* se encontraba en Nueva Zelanda preparándose para salir hacia el atolón de Muroroa, en la Polinesia, donde Francia hace sus pruebas nucleares, para hacer patente una vez más su protesta contra las mismas.

Las dos explosiones, que tuvieron lugar en un intervalo de sesenta segundos, abrieron un agujero de dos metros de ancho en el casco, y minutos des-

pués el barco se había hundido. Lo más grave fue que la segunda explosión acabó con la vida del fotógrafo portugués de «Greenpeace» Fernando Pereira. Ello ha motivado reacciones aún más fuertes sobre todo en medios oficiales neozelandeses, cuyo primer ministro declaró en una conferencia de prensa que el hundimiento del buque era «un acto de sabotaje con implicaciones de toques terroristas o políticos».

La investigación iniciada ha dado como resultado las detenciones de agentes franceses, aunque el Gobierno galo ha negado oficialmente la participación en el hecho de sus servicios secretos. El propio Mitterrand ordenó al primer ministro Fabius que iniciara una investigación exhaustiva, nombrando para encabezarla a Bernard Tricot, antiguo secretario general de la Presidencia durante el mandato del general De Gaulle y actual consejero de Estado. El prestigio del personaje elegido, calificado unánimemente como «independiente», ha sido interpretado por la opinión pública francesa como una señal de la importancia concedida al caso por las autoridades del país.

No obstante, el informe de Tricot confirma la presencia en Nueva Zelanda y la identidad de seis agentes franceses encargados por la DGSE (Dirección General de Seguridad Exterior), que dirige el almirante Pierre Lacoste, de infiltrarse y recabar información y eventualmente integrarse en las campañas de «Greenpeace» contra las pruebas nucleares francesas en el atolón de Murōroa, en el Pacífico Sur. Así, Alain Turenge (Alain Mafart, comandante) y Sophie Turenge (Dominique Prieur, capitán) recibieron la orden de informar sobre el número, las características y el programa de los barcos (la llamada «flotilla de la paz») que acompañarían al *Rainbow Warrior* hacia Murōroa, teniendo también por misión la identificación de la posible nueva tripulación del buque ecologista, las personalidades políticas, científicas y periodísticas que participaban en la campaña e informar sobre el impacto de la misma en Nueva Zelanda. El informe considera inverosímil que Mafart y Prieur hayan participado directa o indirectamente en la colocación de minas bajo la quilla del *Rainbow Warrior*.

El hecho, sin embargo, es que Alain Mafart y su compañera Dominique Prieur, que viajaban con pasaportes falsos, han sido detenidos y acusados formalmente por el juez neozelandés que entiende del caso de asesinato e incendio criminal, y que el propio primer ministro, David Lange, ha rechazado las conclusiones de la investigación francesa sobre la voladura del *Rainbow Warrior*, calificándolas como «increíbles» y declarando duramente que no se puede tener un tipo de relación aceptable con otro país «que te introduce sus espías e ignora tus mandamientos de detención por asesinato».

A mayor abundamiento, el informe Tricot identificaba a los tres agentes que viajaban a bordo del *Ouvea*, un velero alquilado en Nueva Caledonia, para la misión de información sobre las actividades de «Greenpeace». Se trataba de un subteniente y dos brigadas, entrenados en la navegación del

Pacífico Sur y a los que se les había ordenado el estudio de la posibilidad de infiltrar un barco en las campañas previstas. Los tres abandonaron el yate y regresaron a Francia a través del territorio francés de Numea, presentándose —a sugerencias de Tricot— ante la policía francesa, que los dejó en libertad, lo que ha motivado también la alusión directa de Lange, refiriéndose a ellos como a «la tripulación de un yate francés, buscada por cargos de asesinato (y presuntamente implicada en el caso)».

Las reacciones y las dudas nacidas a raíz de la publicación del informe oficial sobre el atentado que sufrió el *Rainbow Warrior*, hacen temer que el escándalo en que están inmersos los servicios secretos franceses seguirá dejando secuelas. Nueva Zelanda persigue una disculpa oficial de Francia por la presencia de agentes del servicio secreto francés en su territorio, y ésta, hasta el momento de escribir estas líneas, no se ha producido. Es más, nuevas revelaciones implican a otras personas pertenecientes al Ejército en el atentado, sobre todo, de sus «cuadros especiales». Todo muy confuso y embrollado, por lo que tal vez haya que esperar que algún novelista de renombre, a estilo Forsythe, Collins, Lapierre o Larceguey, nos cuente en un relato de ciencia-ficción, con todo lujo de detalles y amplia nómina de personajes, la verdadera historia del hundimiento del *Rainbow Warrior*.



Las revoluciones africanas del verano.

Parecen tradicionales y nunca fallan a la cita. Primero Uganda y justamente un mes más tarde Nigeria, han derrocado a sus gobiernos en golpes de Estado incruentos o semiincruentos. Como gotas de agua gemelas. En Uganda su presidente Milton Obote, que ya había desempeñado otro período de mandato y del que también fue depuesto, fue derrocado por un golpe de Estado militar, dirigido por el general de brigada Basilio Olara Okello, quien se ha colocado al frente de un gobierno militar. Antes que nada el golpe es una lucha tribal, pues Obote pertenece a la tribu langui y Olara Okello a la acholi, su más feroz enemiga. Los acontecimientos parecen exactos calcos de otros anteriores. En Kampala, la capital ugandesa, se decretó inmediatamente el toque de queda y el cierre del aeropuerto de Entebbe. La radio ugandesa nacional interrumpió su programación habitual al mediodía, y un portavoz del general Olara Okello comunicó que los militares habían tomado el poder.

Como digo, ésta es la segunda ocasión en que Obote es víctima de un golpe de Estado. Había vuelto a la presidencia en diciembre de 1981, tras haber sido derrocado por vez primera diez años antes por Idi Amin Dada, quien ha manifestado su apoyo al golpe desde su exilio de Arabia Saudí. En el interregno, el ahora depuesto vivió exiliado en Tanzania, pero llegó al poder en Uganda en las primeras elecciones generales que se celebraron tras la independencia de la ex colonia británica en 1962.

La historia de Uganda es, ante todo, una historia de luchas por el poder. Cuando alcanzó la independencia era entonces un conjunto de reinos tribales y el rey de la mayoritaria tribu buganda, Sir Edward Mutesa, fue su primer presidente.

Obote, que mantenía opiniones progresistas, favoreció una constitución unitaria y se hizo con el poder en 1966. Mutesa se exilió y en 1967 Uganda se convirtió en república, y el hombre que ayudó a Obote a tomar las riendas del país era un joven oficial, Idi Amin Dada, que se convirtió en jefe del Ejército. Las sospechas de corrupción que Obote tenía de Amin Dada se confirmaron cuando éste le derrocó en 1971, aprovechando su asistencia a una cumbre de la Commonwealth, y a Obote no le quedó otro remedio que el primer exilio en Tanzania.

Los casi nueve años que Amin ostentó el poder en Uganda se recuerdan como los más oscuros de Africa. Su ejército torturó y asesinó a miles de inocentes y Uganda se convirtió internacionalmente en sinónimo de atrocidades. Obote regresó nuevamente tras el fracaso de dos administraciones interinas a la caída de Amin, y en 1980 su partido, el Congreso del Pueblo de Uganda (UPC), se hizo con la victoria en las elecciones generales, naturalmente con las consabidas acusaciones de manipulación y fraude y la formación de dos grupos guerrilleros para derrocarlo.

Este último golpe veraniego se ha producido tras semanas de enfrentamientos tribales que culminaron con la desertión de numerosos oficiales de etnia acholi, en el norte, y sin apenas oposición, el general de brigada Olara Okello se apoderó de Kampala. Desde entonces los acontecimientos han tomado un cauce de normalidad. El teniente general Tito Okello (que a pesar de su apellido no es familia del anterior) juró su cargo como nuevo mandatario de Uganda, y dirigirá un consejo militar hasta que se puedan organizar elecciones generales «libres y justas». El exilio, esta vez, del presidente Obote ha sido Kenia..., y a esperar nuevos acontecimientos.

En cuanto a Nigeria, otro golpe de Estado, protagonizado al parecer sin



Obote: Al exilio de nuevo.

figuras por las Fuerzas Armadas, derrocó al Gobierno presidido por el general Mohamed Buhari, quien el 31 de diciembre de 1983 (y nos hicimos eco en un «Comentario Internacional») había derribado también a su vez al presidente constitucional, Shegu Shagari. Otro general, Ibraim Babangida, de cuarenta y cuatro años, es ahora el nuevo jefe de Estado.

La historia de Nigeria es también una historia de golpes y de guerra, y, sin embargo, su independencia en 1960 —y el cronista que esto escribe fue testigo presencial de ella— fue un modelo de armonía y buena disposición. Octavo país del mundo en producción de petróleo, y el más poblado de Africa, con casi ochenta millones de habitantes, Nigeria ha vivido desde 1963 una larga serie de golpes de Estado —seis en total— y cruentas guerra civiles como la que produjo la abortada secesión de Biafra.

El depuesto general Buhari, de cuarenta y dos años, originario de Kaduna, al norte de Nigeria, de religión musulmana, recibió su formación militar en Gran Bretaña, y su mandato se caracterizó por el fuerte carácter nacionalista de un régimen que proscribió los partidos políticos y gobernó sistemáticamente por decreto, basado en la lucha contra la corrupción y la extrema pobreza que asolaba paradójicamente a un país rico en recursos. Durante su gobierno se produjo la expulsión de los extranjeros que vivían en Nigeria atraídos por el poderío económico proporcionado por el petróleo, lo que constituyó el mayor éxodo de la historia.

En 1975, siendo todavía coronel, participó en el golpe de Estado que derrocó al general Gowdon, siendo nombrado gobernador del Estado del Nordeste, y tras el asesinato del general Ramat Mohamed, quien sustituyó a Gowdon en el poder, formó parte del Consejo Supremo Militar, del que fue uno de sus más influyentes miembros.

El nuevo golpe de Estado que ha elevado a Babangida al poder, y que fue anunciado por el general de brigada Dogon-Yaro, pretende instalar en Nigeria un aparato de poder más eficaz que el de los partidos políticos de Shegu Shagari, o el de los militares de la era Buhari, que había prometido tres años de purga económica antes de devolver el poder a los civiles.

Para muchos observadores extranjeros Babangida, el hombre que encabezó el sexto golpe en Nigeria desde que el país lograra su independencia, pretende una política de austeridad y desarrollo con el fin de convertir a su nación en una superpotencia de la zona. Lo que es buenas palabras y mejores propósitos nunca faltan...

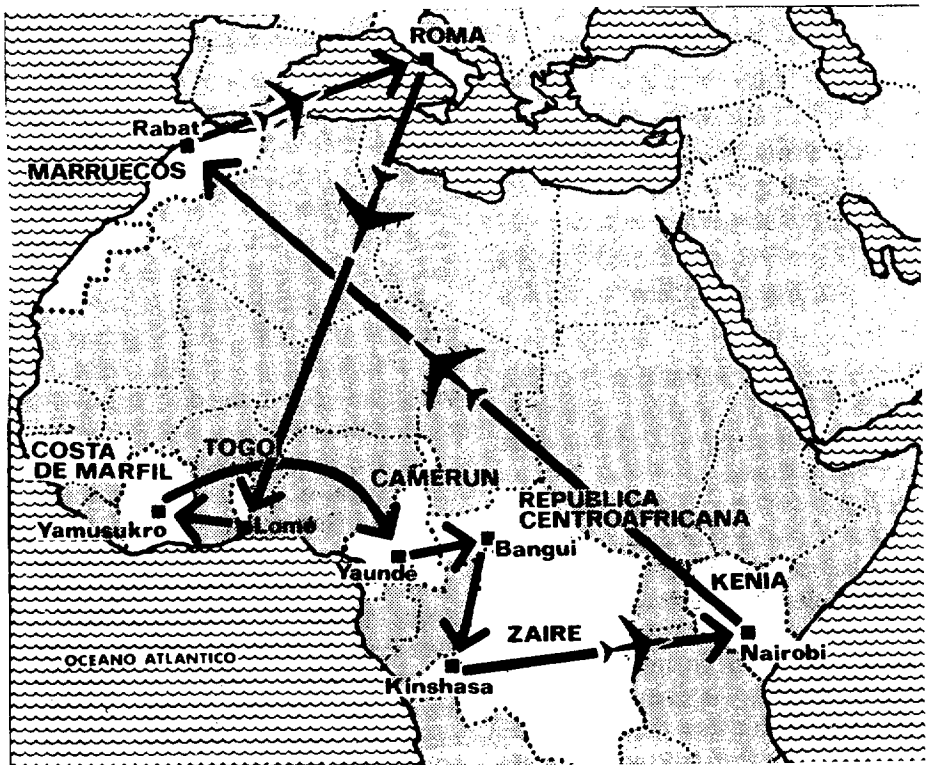


La conmemoración de Helsinki.

El 1 de agosto de 1975 —hace justamente una década— treinta y cinco jefes de Estado y de Gobierno firmaron en la capital de Finlandia un extenso documento de 30.000 palabras, conocido como el Acta de Helsinki, que pre-

tendió formalizar una nueva era en las relaciones internacionales basada en la aceptación recíproca de los distintos sistemas ideológicos, en la seguridad mutua, en la comunicación y cooperación en todos los campos clave para el crecimiento económico. Sin embargo, diez años después los objetivos reflejados en el Acta parecen frustradas ilusiones. El gasto militar mundial ha llegado a límites inusitados y ha permitido el desarrollo de una década prodigiosa para la industria de armamentos. Los ideales que el Acta reflejaba de fijar sobre el papel las normas susceptibles de encauzar de una manera pacífica y equilibrada las relaciones entre sistemas políticos y económicos, antagónicos hasta entonces, no pasaron de una larga etapa de buenas intenciones, y a una programada distensión, que apenas pudo trazar líneas maestras, siguió la creciente marea de tensiones en distintos escenarios y bajo distintas motivaciones, que no han contribuido ciertamente al desarrollo del espíritu del Acta.

Sin embargo, a los diez años de su firma altos portavoces de Estados Unidos y la Unión Soviética —los principales protagonistas de la representa-



Juan Pablo II: Nueva ruta africana.

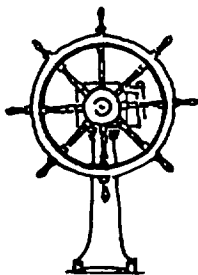
ción— han considerado importante la reunión que los ministros de Asuntos Exteriores de los treinta y cinco Estados firmantes del Acta de Helsinki —caras nuevas, sobre todo— han celebrado en la capital finlandesa entre el 30 de julio y el 1 de agosto para conmemorar el décimo aniversario de la firma del documento.

La reunión ha servido también para que el secretario de Estado norteamericano, George Shultz, haya mantenido su primer contacto con su nuevo homólogo soviético, Edouard Shevardnadze (un hombre del que aún se sabe muy poco en lides diplomáticas), y la entrevista estuvo centrada en la preparación de la cumbre Reagan-Gorbachov, prevista para el otoño, y el análisis de las conversaciones de Ginebra para el control de armamentos nucleares y espaciales.

Entre contactos, entrevistas, pasilleos y algún que otro brindis con excelente champán, la conmemoración ha resultado en algunos aspectos casi ver-sallesca. El embajador de Estados Unidos en Finlandia ha afirmado que el proceso de la distensión sigue siendo viable, en tanto que el portavoz del Ministerio soviético de Asuntos Exteriores, Vladimir Lomeiko, manifestaba en Moscú que el encuentro «había sido muy importante en el actual contexto de tensión internacional».

A los diez años de su redacción, el Acta de Helsinki, que no es sino un catálogo de compromisos sobre buenas intenciones que no puede proporcionar instrumentos que garanticen su aplicación, se ve en cierto modo revitalizada por esta conmemoración en toda regla, que al menos ha servido de comparecencia renovada... o renovable.

J. C. P.





CARTA AL DIRECTOR



ESPETADO almirante y querido amigo:

Acabo de leer el libro de nuestro amigo y compañero G. de Aledo: «Mares, barcos, hombres», de una sentada nocturna. Me ha entusiasmado. Lo que dice y cómo lo dice, y lo que pinta y cómo lo pinta. No sé nada de técnicas de pintura, pero ahora sé algo más. Y en cuanto a sus cuadros, no soy crítico de arte, pero me gustan y para mí eso es suficiente.

Aledo acerca a la gente a la mar. Sus barcos no sólo están en la mar, sino que lo están en el momento oportuno. La luz del sol naciente es distinta a la del ocaso. Eso lo sabemos los que tanto hemos navegado, y Aledo, como marino, también lo sabe, y lo hace sentir y notar con las tonalidades de luces y sombras de sus cuadros.

Y lo que dice, lo dice con sencillez, con las palabras precisas. El capítulo dedicado a los submarinos es una delicia. Quizá esté algo influenciado por mi condición de viejo submarinista. También yo he navegado en el G-7, y he disfrutado de la «chocarronería» de su jefe de Máquinas, el inefable don Santos.

Dirás que por qué escribo contándote todo esto. Sencillamente para que, si lo crees oportuno, la publiques en nuestra REVISTA, la REVISTA de tu digna dirección, para que animes a Aledo a seguir pintado y escribiendo

cosas de la mar, de sus barcos y de sus hombres. Y, en fin, porque quiero hacer patente mi admiración por quien sabe reflejar, a las mil maravillas, un ambiente que tanto amamos y que tanto echamos de menos los que ya estamos anclados en el asfalto.

Mariano HERRANZ PERRUCA



AMPLIACION DE NOTICIA



L alférez de navío comandante del patrullero *PVC-18* nos envía el siguiente escrito para su publicación, en el que se amplía una noticia dada por la REVISTA.

El escrito dice así:

«En el número de la REVISTA GENERAL DE MARINA de su digna dirección, correspondiente a julio del presente año, en el apartado «Comisiones y Auxilios», de la sección «Noticiario», aparece una información en la que se dice que el patrullero *Dragonera* prestó auxilio al pesquero *Maplasa*, el cual tenía una vía impórtante de agua.

Con relación a la misma, tengo el honor de dirigirme a V. E. notificándole que dicha información no es completa, dado que en dicho salvamento intervino de forma activa, además del patrullero *Dragonera*, el patrullero *PVC-18*, del que me honro en ser comandante, localizando al pesquero accidentado y prestando sus medios de achique.

Todo lo cual pongo en su conocimiento, con ruego de que, si V. E. lo estima oportuno, ordene su publicación en un próximo número de la REVISTA.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Ayamonte, a 19 de agosto de 1985

El A. N. (RNA) Comandante,
Fernando ALES MONTES»

OMISION REPARADA

El comandante de la Unidad de Buceadores M.C.M. nos escribe una dolida carta por la que nos hace saber que la magnífica fotografía publicada en la página 49 del número de julio pasado, en la que aparece una pareja de buceadores, desactivando una mina, fue realizada por el sargento BZ Manero, de la U.B.M.C.M., datos que no figuraban en el pie de dicha fotografía. Con estas líneas queda reparada nuestra omisión.



Flotilla de Aeronaves. Autor: José Luis de Cea Cuenca

CARTA AL DIRECTOR



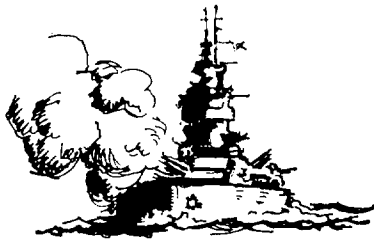
L capitán de navío presidente de la Institución Benéfica para Huérfanos de Suboficiales de la Armada, don Juan Bañeres Benito, ruega la publicación de la carta que ha recibido de la viuda del teniente de Infantería de Marina (E. E.) don Enrique Alvarez Rodríguez, en la cual se refleja, con generosidad, la gratitud de las viudas de nuestros suboficiales hacia esa Institución.

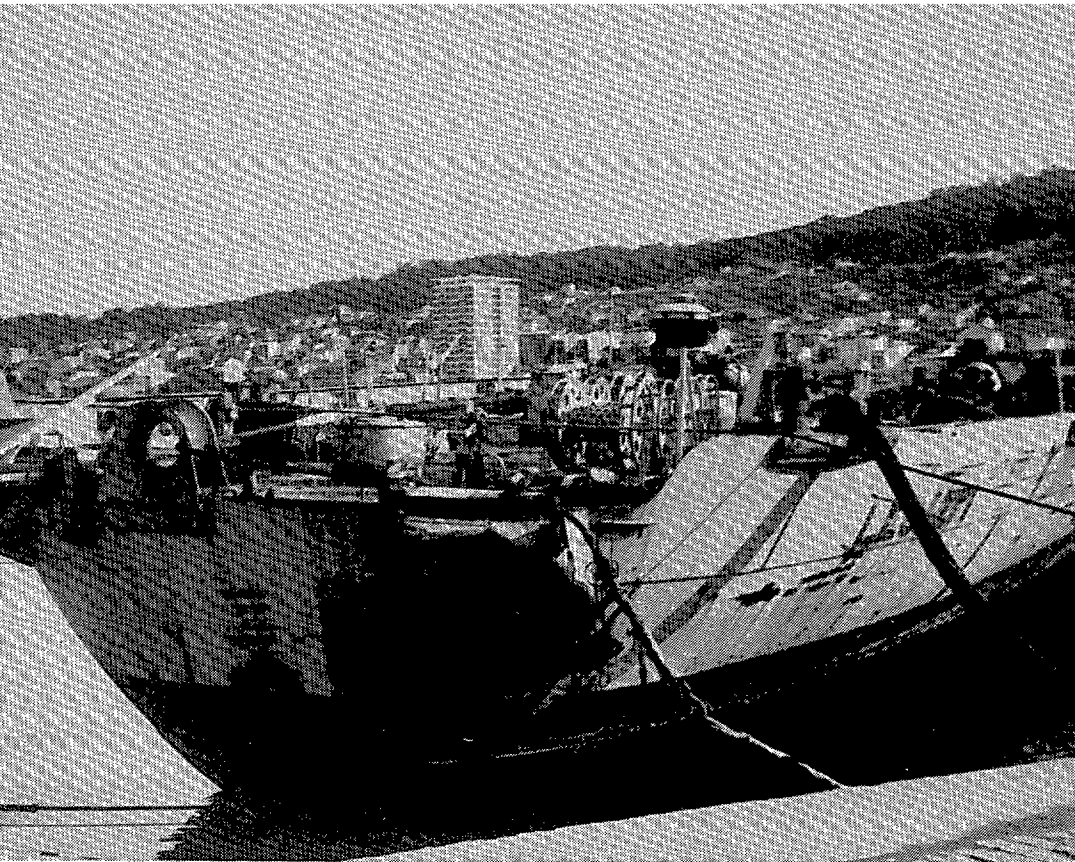
La carta de la viuda del teniente de Infantería de Marina Alvarez dice así:

«Dignísimo señor director de la I. B. de Huérfanos de Suboficiales: Me dirijo a usted para, en nombre de mis hijos y en el mío propio, enviarle una vez más nuestras expresivas gracias por el beneficio que durante años nos han dispensado. Al expirar el plazo de las prestaciones tengo la satisfacción de comunicarles que mi hija María del Mar, última beneficiaria suya, desde el día 1 de junio está trabajando, gracias a las ayudas para sus estudios recibidos por la Institución.

En agradecimiento (aunque poco sea, en comparación con lo que ha supuesto para mí su ayuda), cuando cobre su primera paga les enviará por giro postal 50.000 pesetas en beneficio de la Institución *que tan bien funciona y para que, con la ayuda de Dios, pueda continuar haciendo bien a tantos huérfanos.*

Isabel RUEDA, Vda. de Alvarez»





Spoliarium. Autor: Joaquín Cobo Portillo.

OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES

Tiempo hacía, a nosotros, los que «tejemos» la REVISTA, nos ha parecido muy largo, que no contáramos con los siempre esperados artículos de uno de nuestros más insignes colaboradores, el almirante excelentísimo señor don Indalecio Núñez Iglesias, cuya firma ha prestigiado estas páginas durante décadas. Hoy tenemos la gran satisfacción de ofrecer a nuestros lectores una muy sabrosa OPINION del almirante Núñez sobre algo que alguien ha escrito, y bien escrito, en algunas de estas páginas hace poco tiempo.

El trabajo que nos envía el almirante es el siguiente, que lleva por ingenioso título:

CARTA ABIERTA A UNA VALORACION ESTRATEGICA

Se olvida usted, querida y ponderada valoración, del geobloqueo de Baleares a las costas de Aragón, desde cabo San Antonio y aun más al Sur, hasta la raya de Francia y aun más allá.

Y precisamente esto del geobloqueo es el primero y más importante factor de valoración.

La figura de geobloqueo es posiblemente la más antigua que conoce el arte, por ser en gran parte mitológica, importante ciencia que cuenta la verdad a fuerza de mentiras.

Sabe usted perfectamente cómo Minos I, rey del infierno, fundó la talasocracia cretense, aprovechando la posición geobloqueante de su isla a la Hélade, aunque los crueles historiadores prefieren achacar el hecho a los navegantes fenicios; sabe usted las aventuras del desterrado Dédalo, Premio Nobel de existir entonces, que construyó las alas, pluma y cera, para que con su hijo Icaro se fugaran volando, aunque la investigación crítica concluyese que el verdadero invento fue el barco de vela, que volaba como las carabelas que construyó Nodal en Lisboa, que «eran tan parejas que volaban a la vela».

Sabe usted que Atenas, para hacerse grande e inmortal, necesitó del Príncipe Teseo que, una vela blanca y otra negra, conquistó la isla con la traición de Ariadna y mató al Minotauro, que tauro es apelativo de todos los reyes de la isla, en honor del tauro, buque con mascarón de cabeza de toro, que raptó a Europa para que fuese madre de toda una civilización.

Pero no debo seguir por este camino mitológico, porque se pretende una carta, no un tratado. Sólo se intenta demostrar que las Baleares, respecto a las costas de Aragón, hoy mediterráneas de España, son exactamente iguales que las de Creta, respecto a Grecia, y que Ramón Berenguer III y Jaime I no son más que teseos revividos, que conquistaron las islas con el sano deseo de que sus pueblos pudiesen navegar en paz y prosperidad.

Cuentan los que saben de esto que las repúblicas de Génova y de Pisa, necesitadas del mar para vivir y siguiendo el ejemplo de sus mayores de lago romano y aguas libres, quisieron y pudieron levantar el geobloqueo a que Córcega las tenía sometidas y tras Córcega, como era forzoso y natural, redujeron Cerdeña. Pero desde ambas comprobaron que el corso berberisco o beréber no había cesado, y comprobaron también que procedía de Poniente, y a Poniente fueron en su busca, con grandiosa expedición privilegiada de Cruzada. Pero no sabían bien dónde estaba Poniente y costeando, como se navegaba entonces, recalaron en Blanes sin ver las islas y comprobaron con sorpresa que era tierra de cristianos. Allí les contaron que las bocas del Ebro, tan prestigiadas por la piratería, habían quedado en su poder y que los espumadores habían trasladado sus bases a las Baleares. Les contaron también del prestigio militar que poseía el conde que los gobernaba, Ramón Berenguer III, con tanto entusiasmo y convicción que proyectaban que la Historia lo apelaría el Grande, tanto que lo nombraron general en jefe del grandioso armamento.

Notable éxito, pero la falta de gente para poblar y guarnecer los obligó a evacuar Mallorca y a dejar las cosas como estaban, continuando los catalanes sin poder navegar. Los minos baleáricos continuaron viviendo con la opulencia del botín y de los esclavos cristianos que tiraban del remo.

Jaime I decidió de nuevo levantar el geobloqueo, casi el único gran acierto de su incultura estratégica, como la acreditó más tarde en Almizra y en Corbeil.

En España sabemos mucho de los geobloqueos, sabemos cómo el arzobispo Gelmírez levantó el de las islas Cíes, Ons y Sálvora; sabemos del geobloqueo de Cuba al seno mejicano, pesadilla actual de los Estados Unidos y origen en gran parte, junto con el sonado canal de Panamá, de la guerra hispanoamericana. Sabemos del geobloqueo de las islas de Barlovento, que tanto nos hizo sufrir, y del geobloqueo de la Gran Bretaña a la Europa continental, al menos desde la Invencible, sin Don Alvaro de Bazán, aunque tuviese otros presupuestos estratégicos de atacar a su Marina en las bases, ya que no podía hacerlo en sus buques, propietarios, casi siempre, del barlovento, hasta Trafalgar, con Villeneuve, que rompió la figura de encastillado, como casi un siglo más tarde lo hizo en Santiago el general marqués de Peña Plata, a pesar del precepto y orden de Alfonso X en la segunda de sus Siete Partidas.

El único sistema conocido para evitar el geobloqueo de las Baleares es

que las islas sean españolas, pues así se transforman en malecón defensivo de ese mar sin nombre que nosotros siempre hemos llamado mar de Aragón, con más propiedad que el cursi mar de Alborán, Ibérico en un principio y después de Berbería y que ahora es simplemente estrecho de Gibraltar.

El segundo factor de valoración estratégica es el pequeño tamaño de las islas. Desde al menos el almirante Rodney, de respetada memoria, sabemos que cuando la guerra de la independencia de América, propuso a su Almirantazgo el abandono de todas las islas de Barlovento que ocupaban, para apoderarse de Puerto Rico, isla grande, capaz de disponer de recursos para sus barcos.

Nosotros, comparados con los grandes, somos un país modesto. No podemos almacenar, en tiempos de paz, todo lo necesario para la guerra. Los convoyes para aprovisionarlas serían difíciles y a veces impracticables.

Recuerdo de hace muchos años que un utopista me dijo que había que ir pensando en aprovisionarlas con submarinos. Rápido le contesté: Tendremos submarinos en Mahón para aprovisionarlos, para dar golpes en el vacío, ya que el enemigo será en este caso secundario.

Nuestra política nacional exterior es decididamente pacifista. Nuestro Ministerio de la Guerra se llama de Defensa, no de Ofensa, pues la ofensa sólo la dejamos para los deportes; nuestro general en jefe se llama jefe de Estado Mayor de la Defensa, no de la Guerra. La palabra ofensiva está borrada de nuestra legislación y, en tal situación, las bases deben ser todas metropolitanas, para que cuenten con todos los recursos del país. Las bases avanzadas son necesarias sólo para los grandes, con derecho de veto en la ONU, y es éste el gran problema de los pequeños. Las Baleares necesitan aviación de caza, no de bombardeo; necesitan ligeros de superficie lanzacohetes y, sobre todo, necesitan una organización militar para defensa de sus costas. Pero no puertos para poder encastillarse las escuadras de combate, los portaviones, los submarinos de propulsión nuclear.

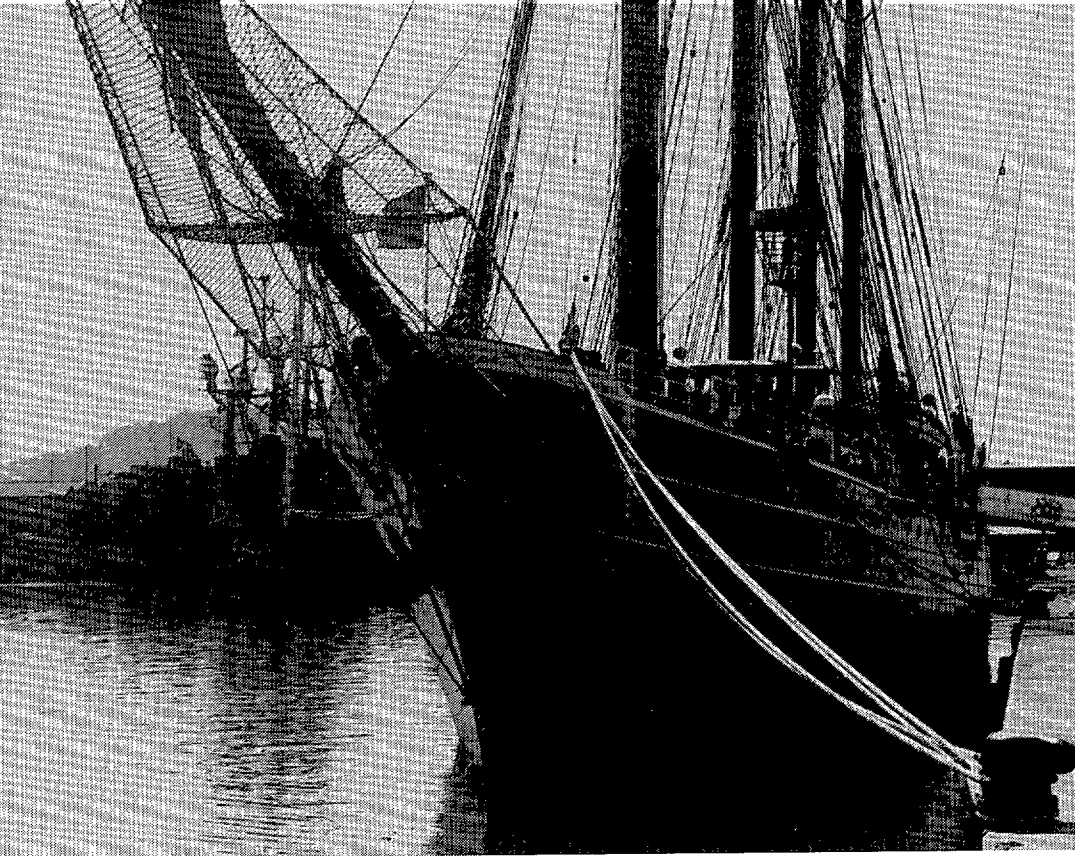
Mahón, por lo pequeño; Ciudadela, por lo minúsculo; Pollensa y Alcudia, por lo abiertos, y Palma, con la misma situación, sin contar los pequeñitos de la isla, pueden servir al enemigo que los ocupe. A nosotros no.

Y no quiero darle la lata más tiempo, porque a nada conduciría, querida valoración, que, por otra parte, nos la hemos hecho todos.

Indalecio NUÑEZ



Nota de la Dirección.—Si alguien se da por aludido en esta «Carta abierta», sabe que tiene a su disposición, también abiertas de par en par, las páginas de esta REVISTA para una posible..., digamos, «respetuosa réplica».



Chile en España. Autor: Alberto González Cela Cervera.



M I S C E L A N E A

“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.

21.628.—Hace cien años.

Abre el número de octubre de 1885, tomo XVII, un artículo titulado *Desarrollo de los blindajes mixtos y de acero*, recopilación y traducción del teniente de navío de primera clase don Víctor María Concas y Paláu, que continúa; se trata de una recopilación de lo que sobre *tan importante asunto* dice el teniente de la Marina de los Estados Unidos Very en su notable obra *Development of Armour for naval use*, cuyo estudio no nos cansaremos de recomendar, no sólo por su gran caudal de ciencia y sobriedad de estilo que le son peculiares, sino por el modo como forma doctrina sobre cada punto concreto. Sigue *Calor interno de la Tierra*, es su autor el teniente de navío don José Gutiérrez y Sobral; se refiere al conocimiento de lo que hay más allá de lo investigado en el interior de nuestro suelo, interesante estudio sobre este asunto. *Los exponentes del poder naval*, por M. Salas; quiere con este trabajo llamar la atención de nuestros lectores, acerca de la importancia que una buena organización de los servicios tiene en la mayor eficiencia de una Marina militar; expone la conveniencia de que todos los temas referentes a la organización naval fueran objeto de estudios y memorias por los jefes y oficiales de todos los Cuerpos de la Armada, adjudicándose, previo informe de una Junta revisora, un premio honorífico a las mejores memorias que deberían ser circulares impresas con profusión, como se hace en Inglate-

rra y Estados Unidos, y, *creemos también*, que en Italia. *Precauciones para naufragos, efectos para salvarse y manera de emplearlos*, es su autor don Alejandro Bouyón, siendo continuación de otro trabajo sobre el mismo asunto, ya publicado, en el que se refería a los varios efectos que, para salvarse en caso de naufragio, contaba el crucero *Sánchez Barcáiztegui*; aquí amplía el tema y da nuevas intrucciones. Siguen *algunas consideraciones prácticas sobre proyectos para buques de guerra*, por el almirante de la Marina británica Sir George Elliot; se trata de un resumen de artículos ya publicados en el *Illustrated Naval and Military Magazine* sobre asuntos marítimos, *con ocasión de la reciente polémica que han sostenido en la prensa las primeras autoridades navales del Reino Unido*; el tema, de gran interés, en su momento, para los de la profesión. Se continúa con un *Estudio sobre la organización de los servicios de la Marina*, por el capitán de navío don Juan N. Montojo, continuación de números anteriores. Un *Informe sobre la pesca en la Gran Canaria y en los bancos de Africa*, por el capitán de fragata don Pedro de la Puente y Olea, dirigido al excelentísimo señor ministro de Marina, en cumplimiento de la misión que se le encomendó por R. O. de 26 de mayo de 1884, hace una exposición minuciosa y datallada de gran interés sobre todo lo concerniente a la pesca en esta zona, personal, importación y exportación, consumo, etc., continúa en el número próximo.

En *Noticias Varias* encontramos, entre otras: *Bote submarino Nordenfelt*; se refiere a las noticias dadas *recientemente* por la prensa extranjera acerca de una *embarcación submarina*, inventada por Mr. Nordenfelt, ampliando aquellas ahora, tomadas del *Times*, manifestando que los ensayos que se efectúan en Dinamarca *ofrecen interés, y no dejaremos de tener al corriente a nuestros lectores de sus resultados*; esperemos a ver en algún otro próximo número estos *resultados*, de los que daremos cuenta a nuestros lectores. *Exposición aragonesa de 1885*, es una nota en la que da cuenta de que *habiendo desaparecido de Zaragoza la epidemia colérica*, ésta, por acuerdo de la Junta directiva, se inaugurará el 20 de octubre; nuestra ¡enhorabuena!

Bibliografía, con la reseña de varios libros españoles y extranjeros. *Erratas y Apéndice*, con varias disposiciones relativas al personal de todos los Cuerpos de la Armada y al material, cierran este número de octubre, al que acompañan algunas láminas ilustrativas de varios artículos.

J. F. G.

21.629.—La Virgen, el Niño... y Alberti.



En relación con un reciente artículo publicado en la REVISTA, en el que se hacía cumplida referencia a la profunda devoción demostrada por nuestro gran

poeta marinero Rafael Alberti a la Virgen del Carmen, demostrada a través de sus conocidos y celebrados tres famosos sonetos, uno de los cuales se reproducía en el mencionado artículo, hemos recibido diversas comunicaciones, entre las que destaca la enviada por el también gran poeta y gran conocedor de

Alberti, Ginés de Albareda, y que consiste en un poemilla inédito, autógrafo de Alberti, dedicado a fray Justo Pérez de Urbel y escrito en el dorso de una estampa de la Virgen y el Niño. El poema, fechado el 24 de agosto de 1925, se titula «Dialoguillo de la Virgen de Marzo y el Niño», y dice así:

Tan bonito como está,
madre, el jardín, ¡tan bonito!
¡Déjame bajar a él!
—¿Para qué?
—¡Para dar un paseito!
—Y, mientras, sin tí, ¿qué haré?
—Baja tú a los ventanales;
dos blancas malvas reales
en tu seno prenderé.
¡Déjame bajar, que quiero,
madre, ser tu jardinero!

No todos los días se encuentra un poema inédito de Rafael Alberti. Nosotros, gracias a la oportuna generosidad de Ginés de Albareda, podemos ofrecer este hallazgo a nuestros lectores.

J. S. A.

21.630.—La galeaza y su artillado.

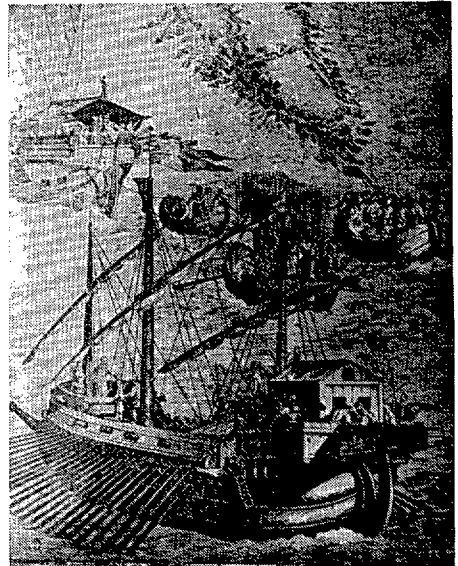


En el siglo XVI la galeaza era la mayor de las embarcaciones de propulsión mixta de remo y vela. Proyecto veneciano, fue más tarde adoptado por la Marina de guerra española tras el éxito del nuevo tipo en Lepanto. En desplazamiento y armamento superaba con mucho a las galeras, incluso a las denominadas «gruesas». En los castillos de proa (semicircular) y popa (truncopiramidal), así como en los espacios libres entre los remos iban los cañones. Del número, complejidad y variedad de éstos nos habla un documento conservado en el Archivo de Simancas (Sección Estado, legajo 594, folio 152) titulado: «Relación de lo que queda de la galeaza a cargo del Sargento Mayor de Calés».

Pero recordemos primero los hechos históricos que antecedieron a la redacción de este documento: Durante la noche del día 7 de agosto de 1588 la Armada Invencible, huyendo de los bajeles de fuego ingleses, abandonó la rada de Calais donde se hallaba fondeada; en la confusión se abordaron la galeaza de don Hugo de Moncada con la nao de Leiva, quedando inútil el timón de la primera. Al no poder seguir a su capitana y ver acercarse al enemigo, don Hugo intento tomar el puerto francés de Calais, pero al estar sobre la barra un golpe de mar arrolló a la galeaza, que fue a los bajos, quedando acostada. Defendida heroica pero inútilmente por el de Moncada, fue abordada y saqueada por el inglés. Posteriormente, por gestión amistosa con el rey de Francia, fue a Calais un comisario español a recoger la artillería y pertrechos que aún quedaban.

He aquí la relación de las piezas que encontró:

Dos cañones de popa.
Dos cañones bastardos.
Dos medias culebrinas.
Dos cañones de cruzía.



- Otros dos cañones.
- Dos calones alemanes.
- Seis pedreros.
- Dos medios sacres.
- Ocho esmeriles.

Según el relator faltaban: doce esmeriles y dos medios sacres.

Es decir, que esta galeaza, llamada *San Lorenzo*, capitana de las de Nápoles, contaba con 50 piezas de artillería.

El historiador contemporáneo Cabrera de Córdoba se referiría a ella asegurando: «...ser el mejor bajel que en su espacio sustentó el mar».

H. O. D.

21.631.—Monasterio.



Muy cerca del Cuartel General de la Armada, en el Paseo de Recoletos,

tenemos el Monasterio e Iglesia de San Pascual, fundado en el año 1683 por el almirante de Castilla don Juan Tomás Enríquez de Cabrera y Álvarez de Toledo, séptimo duque de Medina de Rioseco, XXXIV de los almirantes del referido reino y el último, porque dicho título, ya honorífico, fue suprimido por el rey don Felipe V, por haberse puesto el almirante del lado del archiduque Carlos, pasando a sus filas y huyendo a Portugal.

El Monasterio está a cargo de las monjas Clarisas Franciscanas, siendo su iglesia de mucha concurrencia.

Contrariamente al Almirantazgo de Castilla, hemos de recordar que el de Aragón persiste en nuestros días, siendo el almirante don Iñigo de Loyola de Arteaga-Falguera, XVIII duque del Infantado.

C. M.-V.

21.632.—Tormenta extraña.



La revista inglesa *Times*, con fecha 20 de agosto de 1881, publicaba, tomada del *Sydney Morning Herald*, la noticia de lo

sucedido a la goleta de guerra alemana *Nautilus* en su navegación desde Otahití al puerto de Sydney, la cosa no era para menos, veamos:

En la tarde del 11 de mayo, el buque se encontró envuelto en una perturbación atmosférica extraordinaria, durante la cual el cielo se cargó de celagería parda, cerrándose todo en términos que desde una extremidad del barco apenas se distinguía la opuesta, cuya oscuridad fue seguida de relámpagos y truenos espantosos. La dotación de la goleta esperaba por momentos que un rayo de los que, en un radio de 20 a 30 varas, chocaban en el agua alrededor cayera en el buque que presentaba en esta conflagración una vista imponente y sumamente extraña, pues por la continuidad de los relámpagos parecía como incendiado por varios puntos a la vez. Durante la tormenta hubo bonanza y llovió muy poco.

Traducida, nuestra REVISTA la publicó en su número de octubre del citado año, en su sección de *Noticias Varias*, con el epígrafe que da título a esta *Miscelánea: Tormenta extraña*, y tan *extraña*, ¡menudo susto!

J. F. G.

21.633.—Caridad.

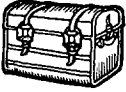


En diciembre de 1616 entraron los turcos en la villa de Adra, en la costa de las Alpujarras, y hallándola con poca defensa por estar la población ocupada en las faenas del campo, fue saqueada; pero los habitantes de Berja, Dalías y otros lugares cercanos acudieron a socorrerla, obligando a los turcos a reembarcar infligiéndoles mucho daño y muriendo muchos, si bien no pudieron evitar que se llevaran el saco y algunos prisioneros. Cuando llegó esta noticia a Granada, por haber quedado pobres y desnudos los vecinos de Adra, el señor arzobispo y algunos señores principales les socorrieron para que comprasen cobertores, vestidos y otras cosas

necesarias, «donde se mostró la caridad de los pechos piadosos que en esta ciudad acuden a todas sus obras».

P. C. M.

21.634.—Fortuna.



Con ocasión del consejo de guerra celebrado en Mesina para concertar el plan de socorro a Malta, apretada por los turcos, en 1566, don Alvaro de Bazán cerró sus razonamientos en apoyo del que proponía: «*En todas las empresas —dijo— después que se han pesado las circunstancias hay que dejar algo a la fortuna*». Es algo que también fue norma de conducta de nuestro capitán medieval don Pero Niño. Indica ánimo, atrevimiento, algo así como ese «*Memento, Audere Semper*» lema de fuerzas de asalto.

En esa «*Fortuna*» más que en el razonado podemos meter la ayuda de Dios «*¡Dios ayuda!*» fue grito de ánimo y de esperanza de los nuestros, junto con «*¡Santiago!*» durante siglos ¿otros tiempos? ¿otras guerras? Sí, pero la ayuda de Dios sigue pidiéndose por muchos de nosotros... ¡Por fortuna!

C. M.-V.

21.635.—San Telmo.



No, no nos referimos al Santo marino, es precisamente a otro u otros que no tenían nada de santos. Veamos quién o quiénes eran éstos; nos lo cuenta fray Francisco Sala y Abarca en su obra *Después de Dios la primera obligación...* (Nápoles, 1681), fue siendo virrey de Nápoles don Pedro Téllez Girón, duque de Osuna, cargo para el que fue nombrado el año 1616. En ocasión de pasar éste una muestra (revista) a las tropas, dice fray Francisco: ...y *haciéndole relación de ella, le dijeron tantos son los soldados efectivos y tantos los Santelmos* (nombre con que solían designar a este género de soldados). *Respondió el Duque, ¿cómo Santelmos? (haciendo el desentendido) pues ¿hay más que un*

Santelmo en Nápoles? Dijéronle que eran ciertos hombres que tenían plaza y no eran de servicio. Dijo les quería que al hacerse otra muestra lo avisasen. Hallose en ella y teniendo persona que le mostrase los soldados, que eran los mozos de mejor talle y vestido, los fue mandando arrimar á otra parte de la gente del tercio, y acabando la muestra vio que pasaban de seiscientos; y juntándoles otros cuatrocientos formó un tercio de mil hombres, y sin dejarlos salir del tarçenal (arsenal), les mandó embarcar y envió a Flandes, donde hicieron servicios señalados, satisfaciendo el daño que en Nápoles hicieron á la real hacienda, comiendo lo que no servían.

Es de suponer que con este sistema que empleó el gran duque de Osuna no quedarían muchos *santelmos* con ganas de imitarlos, por lo menos en su jurisdicción.

Digamos que en Francia también hubo un *passe-volant*, de la misma cuerda que éstos.

J. F. G.

21.636.—Héroe.

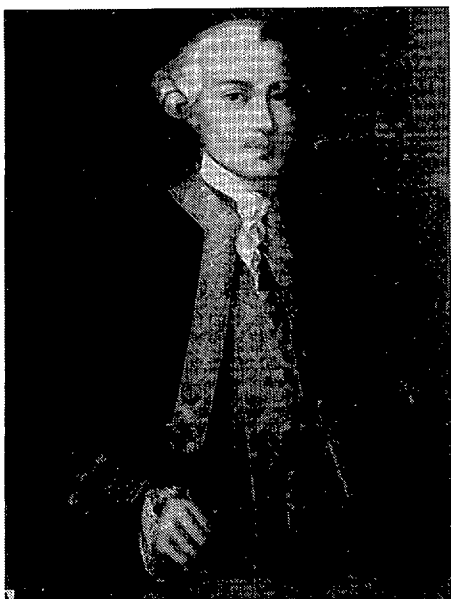


Más conocido es el heroísmo del gobernador del Castillo del Morro, de La

Habana, cuando fue atacada en 1762 por los ingleses, el capitán de navío don Luis Vicente Velasco, comandante del navío *La Reina*. No podemos olvidar, sin embargo, el de su segundo en el castillo, igualmente capitán de navío, comandante del *Aquilón*, un valeroso caballero navarro, don Vicente González-Valor y Bassecourt, Marqués de González.

Sabido es que al quedar embotellada la pequeña escuadra española, pequeña y con barcos en reparación, por fuerzas navales enemigas enormemente superiores, se encomendó la defensa de los castillos a los comandantes de los buques, puestas en tierra también la mayor parte de las dotaciones.

González salió al contraataque secundando a Velasco. Una columna de granaderos ingleses se lanzó al asalto luego de hacer explosión la mina que produjo la brecha en la muralla.



Uno de los que cayó primero fue Velasco, que encargó especialmente a González la defensa de la Bandera. Y a fe que cumplió como bueno muriendo heroicamente luchando, espada en mano, contra los grandes mocetones de casaca encarnada, de gran acometividad.

El Rey Carlos III recompensó a Velasco y a González, dándoles sendos títulos nobiliarios; al primero el de Marqués del Morro (de Velasco, después), y a González el de Conde del Asalto, a título póstumo, dándoselo con efectividad a su hermano don Francisco, capitán de Guardias Españolas.

En la medalla que se acuñó para perpetuar la gloriosa defensa del Morro aparecen juntas las efigies de Velasco y de González.

C. M.-V.

21.637.—Juzgado.



El día 31 de enero de 1788, con objeto de que el subdelegado de Marina destinado en Granada para el acopio de cañamos para

los reales arsenales pudiera desempeñar con la debida exactitud su encargo, S. M. determinó que se estableciera en Granada un Juzgado de Marina permanente, nombrando para su asesoría al Oidor de la Chancillería don Juan Antonio González Carrillo. Diez años más tarde, S. M. ordena al Presidente de la Real Chancillería de Granada que expida orden circular a los tribunales y jueces y justicias de los pueblos para que aprehendan a los desertores y prófugos de Marina que no llevaran pasaporte; que se gratificara a los aprehensores con diez pesos por cada uno, por ser necesarios para los buques de guerra armados y que deban armarse.

P. C. M.

21.638.—Bandera.



Sabido es que por real decreto de 28 de mayo de 1785 quedó determinado que la bandera de los buques mercantes fuera *sin escudo, debiendo ser la lista de enmedio amarilla y del ancho de la tercera parte de la bandera, y cada una de las restantes partes dividida en dos listas iguales encarnada y amarilla alternativamente...*, hasta que otro real decreto de 19 de julio de 1927 dispuso que:

Art. 1.º La bandera nacional de la Marina mercante estará compuesta de tres bandas horizontales, de las cuales la superior y la inferior tendrán el mismo ancho y serán de color rojo; la de la central será de color amarillo y tendrá doble ancho que las rojas.

Art. 2.º El decreto empezará a regir desde el 1 de enero de 1928.

Merecen conocerse los motivos por los que se cambiase la bandera por la nacional de guerra; lo indica la exposición al Rey del ministro de Marina que lo era a la sazón el almirante don Honorio Cornejo y Carvajal:

Desde hace tiempo las aspiraciones de la Marina mercante eran tener una bandera igual

a la nacional... estos mismos deseos han sido significados varias veces por los españoles residentes en Ultramar, que, al ver a los buques mercantes, no veían en ellos la verdadera bandera de la Patria.

J. F. G.

21.639.—Mejoras.



Don Ramón Quintana, presbítero de Llanes, propuso a Floridablanca para levantar a los puertos de la pobreza en que se hallaban, crear un fondo para jubilaciones, invalidez y pensiones de la marinería y sus familiares, así como para enganchar marineros voluntarios, tener los puertos bien limpios y sus muelles sólidos y reparados, y le indicaba los arbitrios que se podían imponer para constituir un fondo que permitiera dar dos reales diarios a marineros inválidos o jubilados, y la mitad a sus viudas.

P. C. M.

21.640.—Salvando un error.



Salvar un error me parece una lealtad del que escribe con respecto a sus lectores:

Repasando el libro de «Gloriosas Efemérides de la Marina de Guerra Española» veo que allí quedó, que Cervantes en la Batalla de Lepanto (véase la Efemérides correspondiente al 7 de octubre) tomó parte en ella formando en las filas del Tercio de don Lope de Figueroa. Realmente pertenecía entonces al Tercio de don Miguel de Moncada y se sabe de cierto, también, que su compañía la mandaba el capitán don Diego de Urbina. Muy cierto es también que se portó heroicamente batiéndose como bueno, aquejado como estaba por la enfermedad, recibiendo honrosas heridas de las que siempre se sintió orgulloso.

Cuando se curó de éstas, después de cinco meses de hospital, fue cuando se alistó en el

Tercio de don Lope de Figueroa el 29 de abril de 1572. En este Tercio llamado «de la Liga contra el Turco», de índole naval, sirvió hasta 1575, tomando parte en todas cuantas acciones de guerra se sucedieron en la compañía del capitán don Manuel Ponce de León, no desmereciendo en modo alguno del espíritu mostrado en Lepanto, «La más alta ocasión que vieron los siglos», según su acertado decir. Estuvo en la campaña que se remató con la acción de Navarino; estuvo en La Goleta y en Túnez, cuando la rindió don Alvaro de Bazán, al que denominó «Rayo de la Guerra, Padre de los soldados y venturoso y jamás vencido Capitán». Sirvió con entusiasmo, dejando éste reflejado en el famoso discurso de Las Armas y Las Letras que puso en boca de Don Quijote. Es sabido que rubricó su servicio al Rey con el cautiverio en Argel una vez que fue apresada la galera *El Sol* en la que regresaba a España, y en aquel se mostró tan heroico como en los combates.

El error de la unidad en que combatió en Lepanto puede provenir de que hubo dos galeras *Marquesa*, una de Doria y otra de Nápoles. Cervantes iba en la primera, mandada por el capitán Francisco Sancti Pietro, guarnecida por tropa del Tercio de Moncada. En la otra *Marquesa*, la de Nápoles, iban los soldados de don Lope de Figueroa. La de Doria se batió en el ala izquierda, mandada por Barbarigo.

Sea cual sea su Maestre de Campo y su galera en Lepanto nos podemos sentir orgullosos de que su más largo servicio fue en un Tercio de la Armada.

C. M.-V.

21.641.—Escuela Naval.



A finales de 1907 la Cámara de Comercio de Cádiz editó un folleto exponiendo las razones por las que la Escuela Naval debía ubicarse en San Fernando. Al folleto se le dio bastante publicidad y de él se envió un ejemplar a cada miembro del Parlamento.

MISCELANEA

La Ley de 7 de enero de 1908 dispuso la vuelta de la Academia Naval a San Fernando, quedando disuelta la Escuela flotante al ser desarmada la *Asturias*.

Con posterioridad a esta fecha hubo varios intentos y proyectos de traslado de la Escuela a otras ciudades como Cádiz, Ferrol, Cartagena, Mahón, San Sebastián y algunas otras poblaciones marítimas que presentaron ofertas. En algunas de ellas se celebraron sesiones municipales muy polémicas al tratar sobre el particular.

Como es sabido se inauguró el nuevo cen-

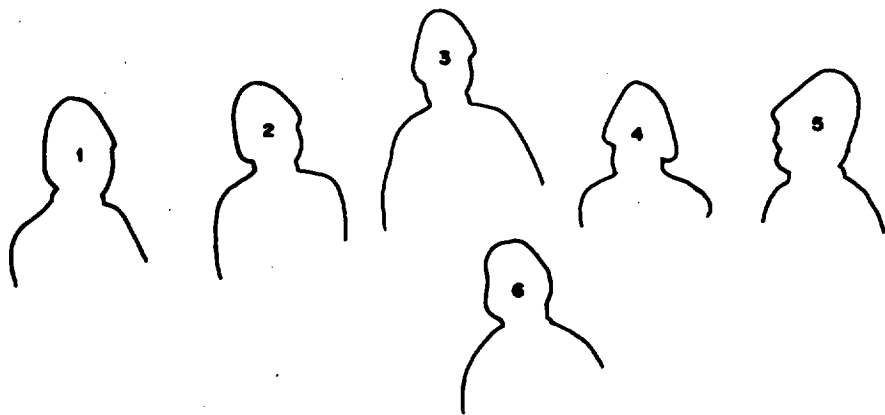
tro en el edificio de la población de San Carlos, de San Fernando, el 10 de enero de 1913, de acuerdo con la R. O. de 1 de febrero de 1912.

J. M.^a B.

21.642.—Fernando Poo (1902).



Fotografía tomada el 30 de junio de 1902, día en que se izó la bandera en las nuevas posesiones del Muni, sustituyendo a la francesa.



Ese día llegó a Santa Isabel de Fernando Poo el *Rabat*, barco que llevó a la comisión española. Para recibir a los comisionados formó columna de honor la Compañía de Infantería de Marina que guarnecía Fernando Poo.

Parte de esta fuerza acompañó a Bata a los comisionados españoles, cabiéndole la gloria al Cuerpo de Infantería de Marina de haber proporcionado la fuerza militar que acreditara la soberanía española en las posesiones del Muni.

Mandos de dicha Compañía.

1. Teniente Corral.
2. Capitán Albarracín. Subgobernador del Muni.
3. Teniente Martínez.
4. Teniente Montojo.
5. Teniente Jaquotot.
6. Alférez Cándido Díaz del Río Montero.

A. D. del R. F.

21.643.—¿Duda aclarada?



Sabido es que Hernán Cortés, el gran conquistador de Méjico, nació en Medellín (Badajoz) el año 1485, lo que, sin embargo, se ignora son el día y el mes en que vino al mundo; ni él, Cortés, ni sus amigos y biógrafos han hecho nunca mención de estas fechas, cosa que no es muy de extrañar ya que por esa época no era costumbre el uso de los libros parroquiales, que, más tarde, el cardenal Cisneros hizo obligatorios.

Sin embargo, por el año 1599, se publicó en Madrid un poema, *El Peregrino Indiano*, en octavas, dividido en veinte cantos, escrito por don Antonio de Saavedra Guzmán, en el que podemos leer:

«Cuando nació Lutero en Alemania
Nació Cortés el mismo día en España»

Don Cesáreo Fernández Duro, en su *Armada Española* (tomo I, pág. 301), al reproducir esta afirmación, añade: *Díjolo don*

Antonio de Saavedra Guzmán en el «El Peregrino Indiano», dando por tanto, la edad de 1485 á nuestro héroe.

Efectivamente, nació Lutero en Alemania, en Eisleben (Sajonia), el 10 de noviembre de 1483, por lo que don Cesáreo interpreta erróneamente lo que Saavedra dice del mismo día, equivocando además el año, recordemos que Cortés nació el año 1485. En cuanto al día 10 de noviembre, fecha del nacimiento de Lutero, no nos atrevemos a afirmar sea este mismo día el del nacimiento de nuestro héroe, del que en este año de gracia de 1985 se cumple el quinto centenario de su nacimiento.

J. F. G.

21.644.—Apostaderos.



Cuando España poseía las diversas colonias, la capitania del puerto de La Habana era desempeñada por un capitán de navío. Las de Matanzas, Trinidad, Ponce y Cárdenas, por un capitán de fragata.

También eran desempeñadas por capitanes de fragata las filipinas de Manila y Cavite y las portorriqueñas de San Juan, Mayagüez y Guayama. La cubana de Sagua la Grande y la filipina de Zamboanga, por tenientes de navío. Otras ayudantías de distrito eran desempeñadas por tenientes de navío, alféreces de navío y de fragata y por oficiales de Infantería de Marina, como Vertientes, Manzanillo, Guantánamo, etc.

J. M.^a B.

21.645.—Vieja foto.



Ante la tumba de Colón en la Catedral sevillana, mayo de 1929, posaron don Julio Guillén (núm. 4) y varios jefes y oficiales, de los cuales el único identificado es el capitán Médico Ripoll (núm. 11).

¿Podrían nuestros lectores identificar a los demás?

B. N.



MARINOGRAMA NUMERO 211

Por DOBLAN

1	2	H	3	G	4	G	5	C	6	7	1	8	D	9	T	10	I								
L	A	M	A	R	D	E	L	A	S																
11	K	12	M	13	K	14	1	15	K	16	N	17	J	18	H	19	A	20	C	21	A	22	G		
A	N	T	I	L	L	A	S	E	S																
23	D	24	C	25	K	26	1	27	A	28	F	29	F	30	D	31	A	32	F	33	N	34	M	35	K
U	L	I	S	L	E	Ñ	A	L	A	B	R														
35	N	36	1	37	E	38	F	39	L	40	B	41	K	42	K	43	L	44	C	45	L				
A	D	A	E	N	T	E	N	U	E	S															
46	A	47	N	48	A	49	1	50	B	51	N	52	H	53	M	54	A	55	E	56	A	57	1		
S	U	R	C	O	S	D	E	O	L	E	A														
58	E	59	11	60	C	61	D	62	G	63	B	64	K	65	B	66	K	67	K	68	K				
J	E	D	E	L	O	S	Q	U	E	A															
66	F	69	M	70	A	71	1	72	L	73	N	74	G	75	J	76	A	77	N	78	K				
S	A	L	T	A	N	A	L	A	D	E															
79	D	80	G	81	C	82	11	83	J	84	1	85	L	86	E	87	B	88	C	89	K	90	1	91	M
S	B	A	N	D	A	D	A	P	E	C	E	S													
92	K	93	N	94	B	95	G	96	A	97	N	98	A	99	N	100	D	101	K	102	B	103	A		
V	O	L	A	D	O	R	E	S	L	U	I														
104	B	105	M	106	J	107	M	108	B	109	1	110	D	111	M										
S	D	E	D	I	E	G	O																		

MARINOGRAMA NUMERO 212

Por DOBLAN

1	L	2	K	3	D		4	K	5	J		6	K	7	G	8	I		9	A	10	H				
11	B	12	D	13	H	14	D	15	I	16	F	17	H	18	F	19	C		20	E	21	G		22	J	
23	L	24	I	25	O	26	G		27	B		28	C	29	E	30	C	31	I	32	D		33	C		
34	F	35	G	36	I		37	N	38	E		39	K	40	C	41	N	42	J	43	B	44	F	45	N	
	46	E	47	A	48	I		49	M	50	N		51	N	52	K		53	L	54	H					
55	D	56	A	57	N	58	I		59	A	60	G		61	D	62	O	63	K	64	A	65	N	66	D	
67	G		68	C	69	N	70	F	71	C	72	E	73	C	74	M	75	H	76	N	77	I	78	J	79	H
	80	K	81	M		82	A	83	A	84	J		85	L	86	B		87	N	88	D	89	G			
90	I	91	L	92	M	93	E	94	F	95	C		96	B		97	B	98	F	99	B		100	E		
101	N	102	G	103	A	104	O	105	H	106	D		107	D		108	M	109	O	110	I	111	N	112	D	

DEFINICIONES

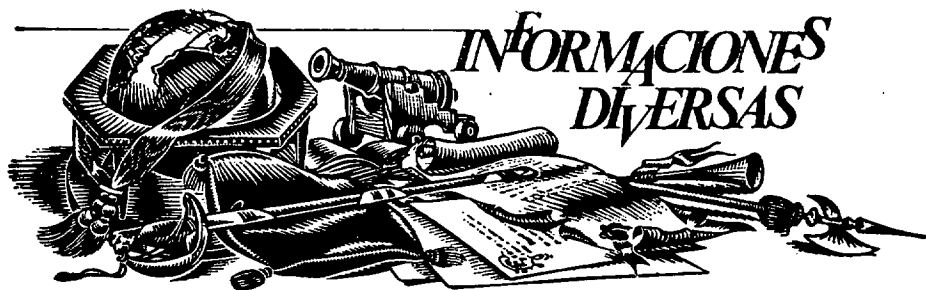
Palabras

A.—(Plural.) Campamento de moros	83 59 9 47 64 82 103 56
B.—(Plural.) Cada uno de los dos soldados de a pie armados de ballesta, que solían acompañar a los caballeros en la guerra	97 43 11 96 27 86 99
C.—Adquiera o gane, a fuerza de armas, una fortaleza, territorio, etc.	40 19 71 28 73 30 33 68 95
D.—(Plural.) Pieza de artillería de calibre pequeño	14 106 66 112 3 55 107 12 32 88 61
E.—Grupo poco numeroso de soldados, que se emplea en diferentes servicios extraordinarios	46 38 72 29 20 100 93
F.—Soldado de tropas ligeras	94 34 16 70 18 98 44
G.—Mar.—Situat un buque al costado de otro o de un muelle. batería, etc.	7 35 67 102 21 26 60 89
H.—Soldad o aflojad la escota	17 13 105 75 54 10 79
I.—Mar.—Dar a la nave el rumbo conveniente	36 15 77 31 8 110 24 90 58 48
J.—Barca de río	42 78 84 22 5
K.—Mit.—Nombre bajo el cual fue venerado como divinidad marina, en la mitología griega, el hijo de Atamante y de Ino: Melicertes	63 39 4 80 6 2 52
L.—Nav.—Ant.: Cataviento	1 91 85 53 23
M.—Altura a que llega la superficie de un líquido	92 74 108 49 81
N.—Medio punto del timón	57 51 50 65 69 41
N.—Almirante veneciano del siglo XVI que se distinguió extraordinariamente en las luchas navales contra Génova (1350-1355)	87 76 37 45 111 101
O.—Met.—Masa de vapor de agua condensado, que se encuentra suspendido en la atmósfera	104 62 25 109



Puerto de Barcelona. Autor: Juan Manuel Mochón Carmona.

Omisión.—La portada del número de julio es reproducción de un cuadro del capitán de corbeta González Aledo, detalle que se había omitido y ahora se publica.



INFORMACIONES DIVERSAS

LOS DESCUBRIMIENTOS ESPAÑOLES EN AUSTRALIA



UESTRO muy activo embajador de España en Canberra, don Francisco Utray, gran entusiasta de nuestra REVISTA, nos envía interesantes informaciones sobre recientes actos conmemorativos de los casi desconocidos descubrimientos de marinos españoles en aguas del Pacífico Sur. Con gran satisfacción por nuestra parte, transcribimos algunas de estas interesantes informaciones.

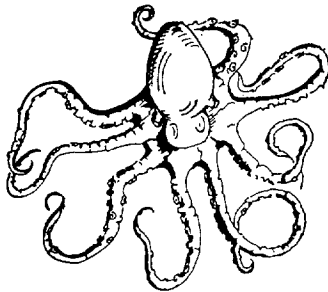
«En mi reciente visita oficial al Estado Federado australiano de Queensland —nos informa el embajador— me ha correspondido el honor y la satisfacción de descubrir, en el Parlamento de Brisbane, un busto de Luis Váez de Torres conmemorativo de su travesía por aguas australianas en el otoño de 1606, *casi dos siglos antes que los famosos viajes del capitán Cook.*

Me desplazé en la misma ocasión a la isla del Jueves, en el distrito o condado de las “Islas de Torres”, para inaugurar también un pequeño monolito con una placa conmemorativa del paso del “San Pedrido” del almirante Váez.

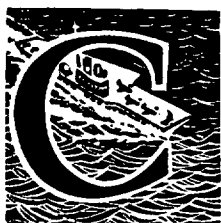
Por otro lado, estoy en comunicación con uno de los investigadores australianos sobre estos temas, el señor Robert J. King, y le he pedido autorización para publicar dos de sus estudios que me han parecido de interés para España, a saber: “Spanish concern about the tiny island” (Norfolk Island), publicado en la revista *Hemisphere* de septiembre/octubre 1983 y “The territorial Boundaries of New South Wales in 1788”, publicado en el “Journal of Australian Association, Maritime History The Great Circle” en octubre 1981.»

Hemos solicitado del señor Utray que nos envíe un extracto, en español, de esos dos estudios del investigador señor Robert J. King para publicarlos, en su momento, en la REVISTA. Quede patente, desde ahora, nuestro agradecimiento al embajador Utray y al señor King.

J. S. A.



JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE REALES DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR



ON motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada, tuvo lugar en la Escuela Naval Militar el brillante acto de jura de Bandera y entrega de Reales Despachos a los nuevos oficiales que han finalizado su carrera.

Este acto fue presidido por Sus Majestades el Rey y la Reina, a quienes acompañaban Sus Altezas Reales el Príncipe de Asturias y la Infanta Doña Elena.

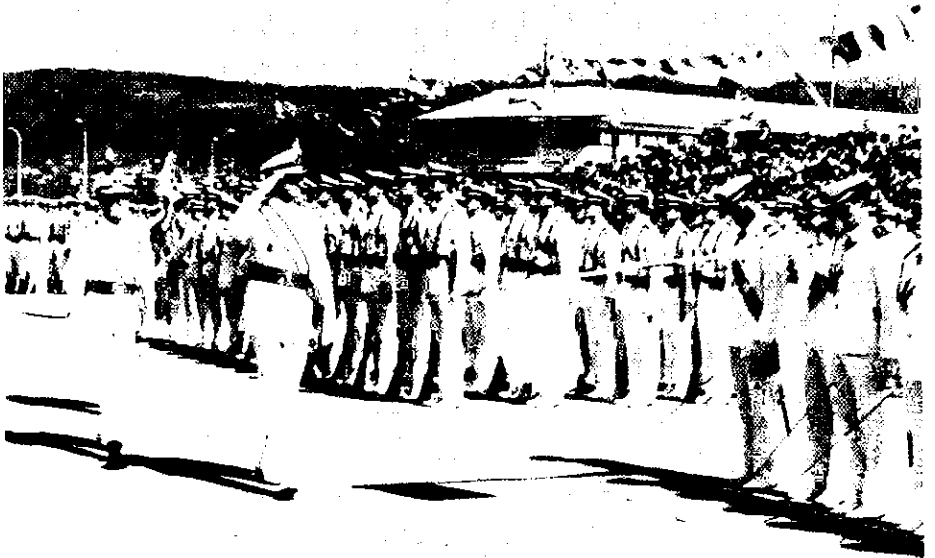
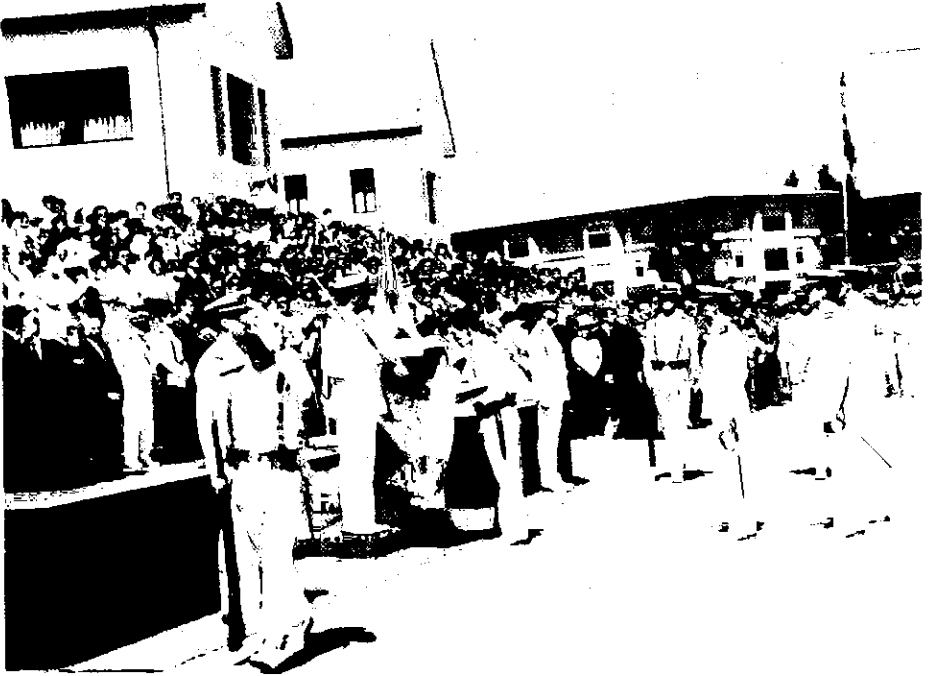
A la llegada de Sus Majestades, que fueron recibidas por el ministro de Defensa, almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico y capitanes generales de la VIII Región Militar y I Región Aérea, comandante general de la Flota, contralmirante director de Enseñanza Naval y comandante-director de la Escuela Naval Militar, se les rindieron los honores de ordenanza por el batallón de alumnos.

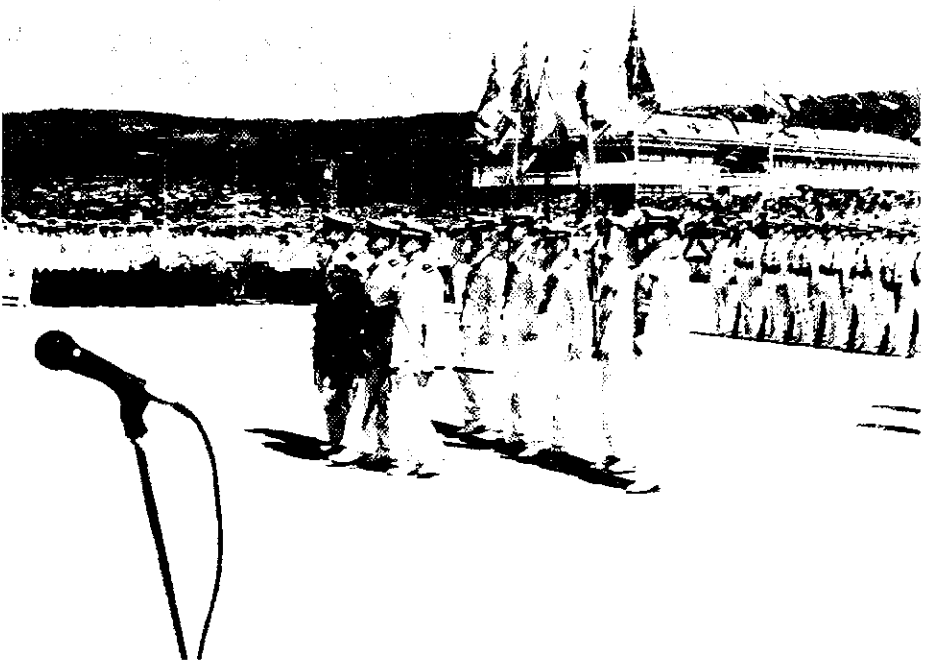
Entre las autoridades civiles se encontraban el presidente de la Junta de Galicia, delegado del Gobierno, senadores y diputados de la provincia, embajador de Tailandia, rector de la Universidad de Pontevedra, gobernador civil de Pontevedra y el presidente y fiscal-jefe de la Diputación y de la Audiencia Provincial, respectivamente, así como los alcaldes de Pontevedra y Marín.

Una vez que Su Majestad el Rey pasó revista a las fuerzas que le habían rendido honores, se celebró el santo sacrificio de la misa, oficiada por el vicario general castrense, monseñor Estepa Llauréns, y al finalizar este acto religioso se efectuó la ofrenda de una corona de laurel a los Caídos, que fue portada por los números uno de cada promoción de nuevos oficiales.

Seguidamente prestaron juramento de fidelidad a la Bandera los aspirantes de las promociones 389 del Cuerpo General, 119 de Infantería de Marina y 64 de Intendencia, en total 68 alumnos.

INFORMACIONES DIVERSAS





A continuación, y una vez leídas las órdenes ministeriales de nombramiento de nuevos oficiales, les fueron entregados los despachos correspondientes a los nuevos alféreces de navío y tenientes de los Cuerpos de Infantería de Marina, Intendencia, Sanidad, Jurídico e Intervención, en total 130 oficiales. Después que fueron entregados estos Reales Despachos Su Majestad el Rey impuso la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco a los nuevos oficiales que obtuvieron el número uno de sus respectivas promociones.

Como es ya tradicional, por los agregados navales a las embajadas de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Méjico, Perú, Portugal y Uruguay, se hizo entrega de premios especiales que las Armadas de estas naciones conceden a los nuevos oficiales que se han distinguido a lo largo de su carrera.

Por último, el comandante-director, capitán de navío Molinero Fernández, pronunció una alocución en la que tras agradecer a Sus Majestades y al Príncipe de Asturias e Infanta Doña Elena su presencia en tan significativo acto, mostró su júbilo en esta especial circunstancia por el triple motivo de ser la festividad de la Virgen del Carmen, nuestra Patrona, por la jura de la Bandera y por la promoción a la categoría de oficiales de aquellos alumnos que habían finalizado sus estudios.

Al referirse a estos últimos señaló que su formación no terminaba en las aulas de la Escuela, sino que es continua y nunca puede darse por completa.



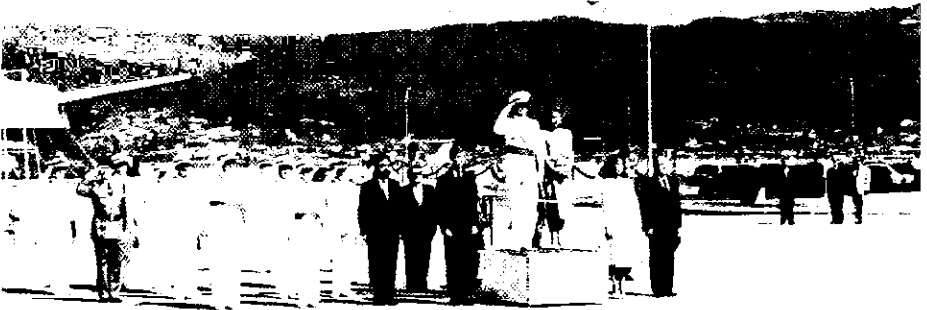
La labor de la Escuela Naval Militar ha consistido en darles una base suficiente para esta formación, cuidando que esta base fuera equilibrada, y prestando especial atención a cada uno de los tres aspectos fundamentales que requiere la capacitación para el mando: competencia, personalidad y espíritu militar.

Seguidamente aludió a los aspirantes que habían jurado bandera, con lo cual han realizado el acto de aceptación solemne del primero y más trascendente de los compromisos cívicos y sociales de todo buen español: el patriotismo, que significa compromiso con la Patria, hombres, tierras y mares de una nación; valores, tradición y cultura de un pueblo; historia, presente y destino único de una comunidad singular: España.

Afirmó que por eso pueden sentirse legítimamente orgullosos, y está justificada la emoción de cuantos son testigos de este juramento, plenamente identificado con su profunda significación.

El capitán de navío Molinero Fernández, como final de su brillante alocución, llena de contenido, invitó a todos a gritar con él, como expresión de júbilo en fecha tan memorable: ¡Viva España! ¡Viva el Rey!

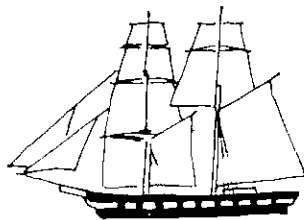
Por último, y después de cantar el himno de la Escuela Naval Militar, el batallón de alumnos y una compañía de marinería desfiló ante Su Majestad el Rey.



Posteriormente se celebró un almuerzo en el comedor de alumnos, presidido por Don Juan Carlos, al que acompañaban autoridades, profesores y alumnos.

Merece destacarse en el acto la presencia en el puerto de diversos buques de la Armada, tales como el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, yate *Azor*, fragata *Andalucía*, buque hidrográfico *Malaspina*, patrulleros *Tabarca*, *Nalón* y *Ulla*, goleta *Arosa*, además de las unidades pertenecientes a la Flotilla de la Escuela Naval Militar.

J. L. T.



CONCURSO DE ARTICULOS SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA

Próxima la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, y consciente de lo que significa tal acontecimiento histórico en el marco de la Armada, la REVISTA GENERAL DE MARINA convoca un concurso de artículos con arreglo a las siguientes

B A S E S

1) Se concederá un premio de 75.000 pesetas al artículo que mejor estudie la gesta del Descubrimiento de América y refleje la proyección hispana del mismo. Dichos trabajos deberán haber sido publicados en revistas españolas, portuguesas o iberoamericanas de carácter marítimo en las fechas comprendidas entre el 1 de octubre de 1985 al 1 de octubre de 1986.

2) Los trabajos que opten al premio deberán remitirse por triplicado y serán dirigidos al señor director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 1. 28014 Madrid.

3) El plazo de presentación de los artículos terminará el 1 de diciembre de 1986.

4) El premio será indivisible, pero podrá quedar desierto si a juicio de la REVISTA GENERAL DE MARINA ninguno de los trabajos es acreedor a dicho premio.

5) Se valorará de modo especial la documentación o bibliografía inédita que se aporte al trabajo presentado.

6) De estimarse procedente el trabajo será reproducido en la REVISTA GENERAL DE MARINA en su número de marzo de 1987.

7) La presentación de los trabajos implica la aceptación de todas y cada una de las bases del concurso.

INAUGURACION DEL CENTRO DE DESARROLLO DE SISTEMAS DE ARMAS DE LA E. N. «BAZAN»



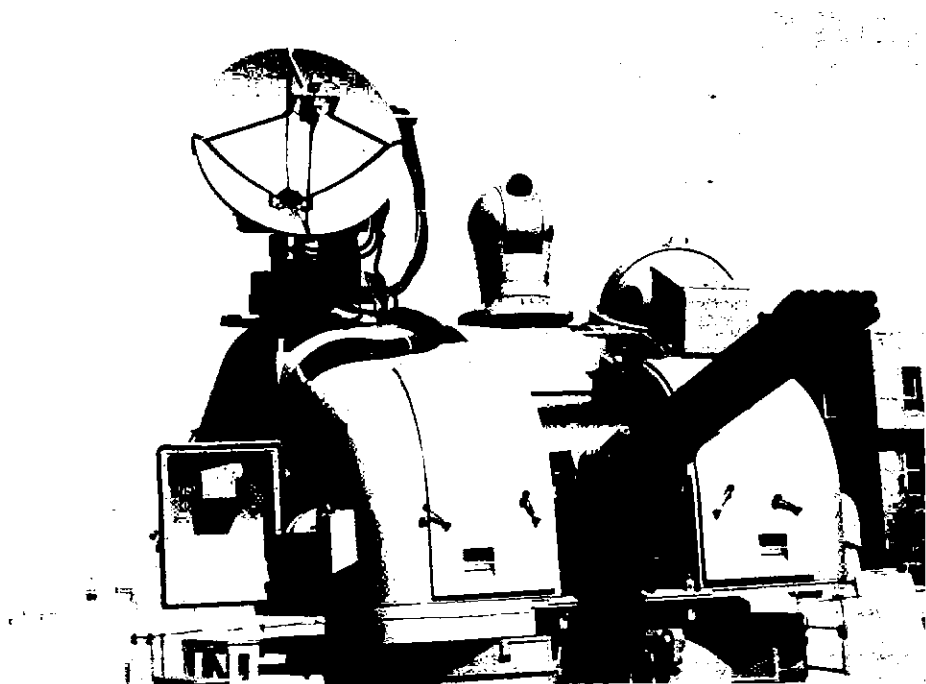
El pasado día 28 de junio fueron inauguradas las instalaciones, talleres y el Centro de Desarrollo de Sistemas de Armas que la E. N. «Bazán» ha montado en su fábrica de Artillería de San Fernando.

A l a c t o , que fue presidido por el vicealmirante director de Construcciones de la Armada, don Ricardo Alvarez-Maldonado, y el presidente de la E. N. «Bazán», don Jorge Mercader, asistió también el vicealmirante comandante general del Arsenal de La Carraca, los contraalmirantes jefes de la O. A. D. de la DIC y de la Base Naval de Rota, así como el director gerente de la E. N. «Bazán».

El sistema Meroka Naval es un desarrollo propio de la industria de Defensa española y supone un avance tecnológico en los sistemas de armas en nues-

Momento de la inauguración por el vicealmirante director de Construcciones de la Armada, don Ricardo Alvarez-Maldonado.





Montaje Meroka Naval.

tro país. Las instalaciones inauguradas se han construido y equipado con la ayuda de la Armada española con el fin de completar el desarrollo del Programa Meroka Naval, que se encuentra en fase de producción.

La colaboración Armada española-Bazán ha podido lograr, con tecnología propia, el diseño y producción del Meroka Naval, así como otros sistemas de armas, campo en el que hasta ahora la dependencia del exterior era casi absoluta.

El nuevo Meroka Naval será instalado inicialmente en los buques más modernos de nuestra flota, portaaviones *Príncipe de Asturias* y las fragatas tipo FFG, que completarán el futuro Grupo de Combate.

Este equipo constituye, a nivel mundial, uno de los pocos que pueden contrarrestar la amenaza de los misiles de superficie contra los buques, amenaza con la cual se enfrentan las Marinas de todas las naciones. El resultado espectacular de los misiles tipo «Exocet» en la guerra de las Malvinas demostraron la imperiosa necesidad de los sistemas de defensa de punto antimisil.

Por sus características especiales de forma, velocidad y perfil de vuelo, los misiles de superficie (superficie-superficie y aire-superficie) pueden acercarse a los buques hasta distancias en las que entre la detección del misil y el

momento del impacto sólo transcurren unos pocos segundos. El tiempo de reacción para asegurar la supervivencia del buque queda, por tanto, reducido a un mínimo y durante él deben quedar resueltos los problemas de localización, identificación, cálculo de trayectoria, cálculo balístico y disparo sin margen posible de error.

Este planteamiento del problema ha sido la base del desarrollo del Sistema Meroka Naval, englobado dentro de la denominación genérica CIWS (Close in weapon system), en el que el elemento humano, por su lentitud, ha quedado prácticamente eliminado y todas las funciones antes señaladas están gobernadas por ordenador, controlando en tiempo real las secuencias de los acontecimientos.

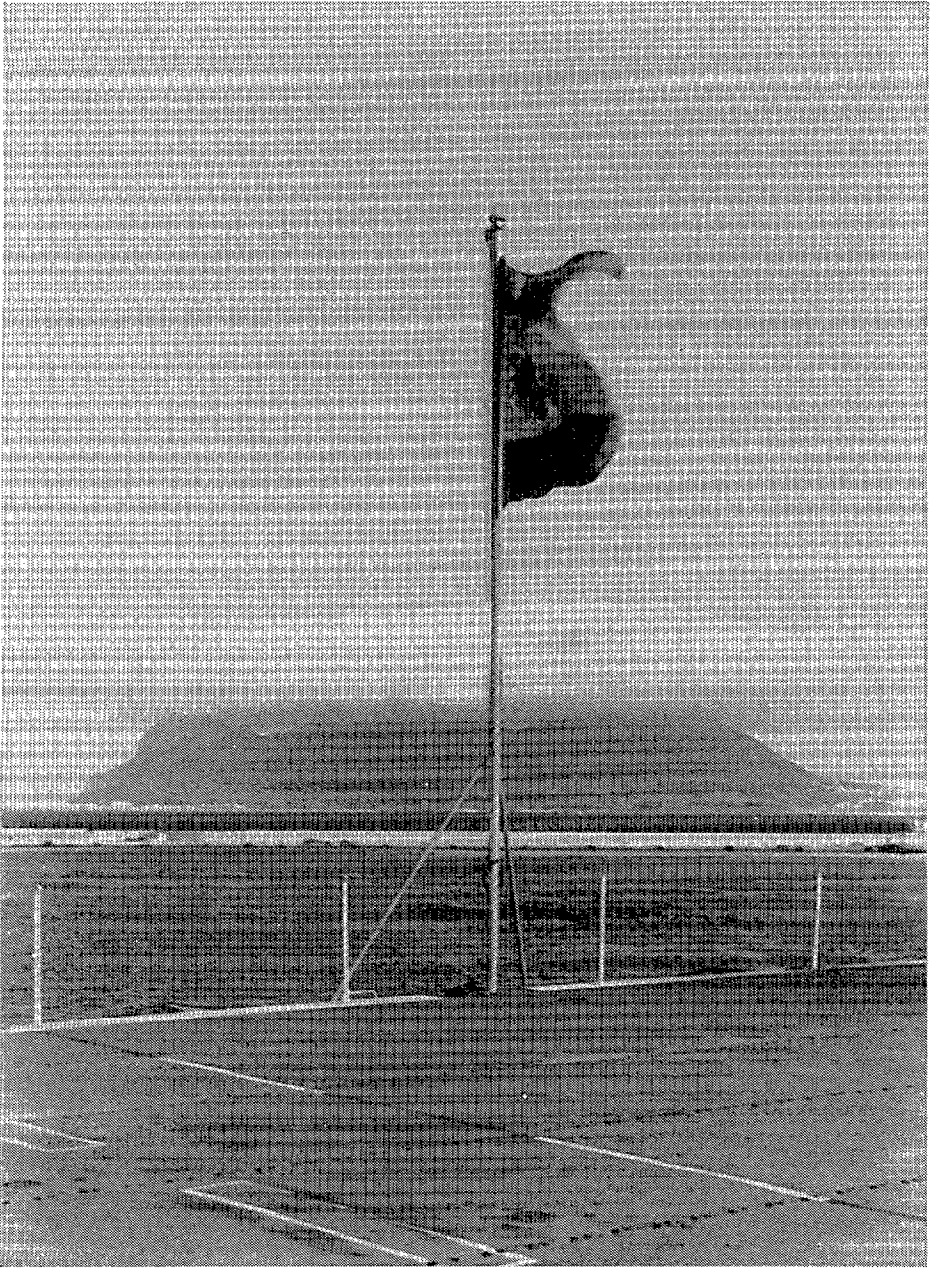
La configuración de un sistema naval Meroka automatizado consta de:

- Un radar de detección con su equipo de identificación (optativo, pues puede ser el que disponga el buque).
- Un radar de seguimiento monopulso.
- Un sistema oprónico de visión diurna y nocturna.
- Los calculadores de trayectoria y balísticos.
- Uno o varios montajes navales Meroka.
- Las unidades de control y servosistemas.

La rapidez de respuesta del sistema, su óptima capacidad de seguimiento incluso a baja cota, las características del arma (salvas de 12 proyectiles a un ritmo de 9.000 disparos por minuto dentro de la salva) y el empleo de munición subcalibrada convierte este equipo en uno de los mejores candidatos para la defensa antimisil.

Este desarrollo y los restantes, actualmente en distintas fases de adelanto en la Fábrica de Artillería, convierten a la E. N. «Bazán» en una empresa de punta dentro del área de sistemas de armas de alta tecnología para la defensa.





Próxima victoria (Peñón). Autor: Francisco Leyva Alcántara.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Adiestramiento de la Fuerza Naval.

Ejercicio Tiro de Concurso de la 21.^a Escuadrilla.—Estos ejercicios se efectuaron en aguas de Baleares y Cádiz, en los que participaron las cinco



corbetas que constituyen la 21.ª Escuadrilla de Escoltas. Asimismo se efectuaron lanzamientos de misiles para el adiestramiento y comprobación de los sistemas de armas de las unidades participantes en estos lanzamientos, que fueron las siguientes:

CORBETAS LANZADORAS

Descubierta.
Cazadora.
Vencedora.

UNIDADES COLABORADORAS

Patrullero *Lazaga.*
Patrullero *Barcelo.*
Patrullero *Bonifaz* con buceadores
HC's y aviones de la FLOAN

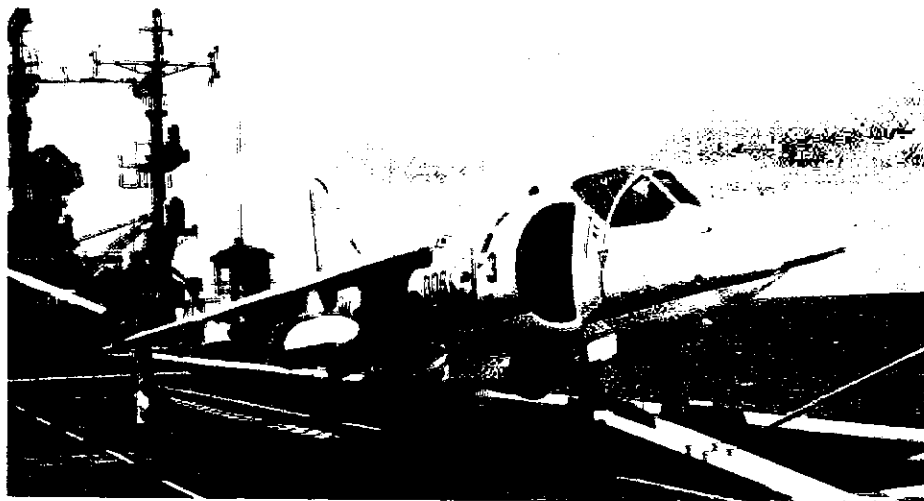
Ejercicios aeronavales del GAN.—Tuvieron lugar en aguas atlánticas, Cádiz-La Coruña-Cádiz, para el adiestramiento del Grupo Aeronaval de la Flota mediante la realización de diversos ejercicios aéreos, tácticos, de superficie, A/S y tiro, con la participación de:

GRUPO AERONAVAL

Dédalo, con la UNAEMB.
Gravina.
Marqués de la Ensenada.

UNIDADES COLABORADORAS

S-61 Delta.
Patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho.



GRUPO AERONAVAL

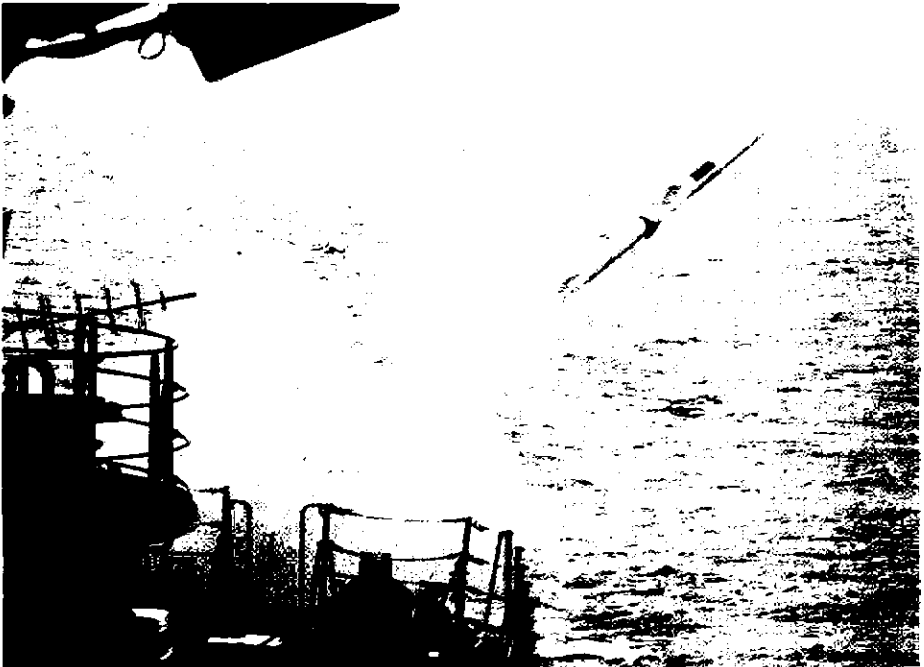
Cantabria
Mendez Núñez
Blas de Lezo
Asturias
CB's I. Elena e I. Cristina.

UNIDADES COLABORADORAS

Aviones PM del Ma 22
Aviones MV de la FLOAN

Durante estos ejercicios efectuaron escala en La Coruña para participar en el desfile naval, junto con otras unidades, ante Su Majestad el Rey.

Tiro de concurso de las fragatas y lanzamiento de misiles.—Se realizaron en aguas de Cádiz y Baleares para incrementar el nivel de adiestramiento y capacidad operativa de las unidades participantes, incluyendo la realización de diversos ejercicios en los tránsitos a las zonas de tiro. Participaron las unidades siguientes:



31.ª ESCUADRILLA DE TRAGATAS UNIDADES COLABORADORAS

Extremadura.

Asturias.

Baleares.

Cataluña.

S-61 Delfín.

BA Cíclope.

AR Cádiz.

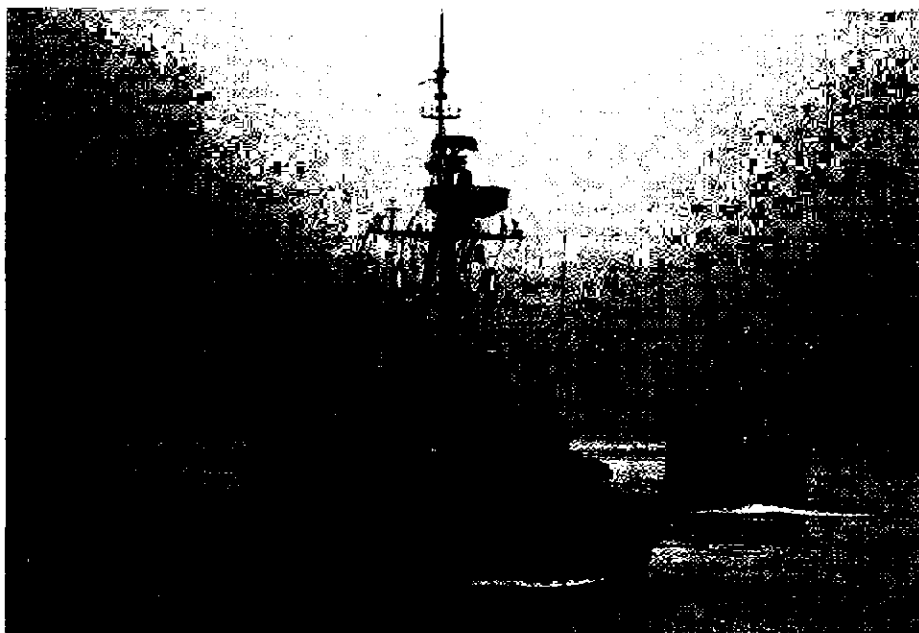
Patrulleros de la Zona Marítima del Mediterráneo.

CB Vencedora.

HC's y aviones de la FLOAN.

Buceadores de las Zonas Marítimas del Estrecho y Mediterráneo.

Ejercicio ARMAS-11 de la 11.ª Escuadrilla.—Estos ejercicios tuvieron lugar en aguas de las Zonas Marítimas del Cantábrico, Estrecho y Mediterráneo, incluyendo tránsitos Ferrol-Rota-Cartagena-Palma-Rota y regreso a El Ferrol, con la realización de diversos ejercicios aeronavales y antisubmarinos, y la participación de las siguientes unidades:



ESCOLTAS

Churruca.
Gravina.
Méndez Núñez.
Blas de Lezo.
Marqués de la Ensenada.

UNIDADES COLABORADORAS

Patrulleros de las Zonas Marítimas del
 Estrecho y Mediterráneo.
 Submarino *Siroco.*
 BP *Teide.*
 AR *Cartagena* y BA *Cíclope.*



Ejercicio SWORD FISH-85.—Consistió en un ejercicio de submarinos contra submarinos, programado por la Marina portuguesa y realizado en aguas atlánticas de esta nación, con la participación de las unidades siguientes:

PORTUGAL	FRANCIA	ESTADOS UNIDOS	ESPAÑA
2 submarinos. 3 escoltas. 2 buques de apoyo.	Submarino <i>Espadón</i>	Aviones de PM.	Submarino <i>Delfin.</i> Aviones de PM del Ejército del Aire.



Ejercicio multinacional de MCM OLIVES VERTES-85.—Fue éste un ejercicio de guerra de minas programado por la Marina francesa y realizado en aguas al oeste de Marsella para el adiestramiento de las unidades participantes, que fueron las siguientes:

FRANCIA	GRECIA	ITALIA
4 dragaminas. Unidad de buceadores. Buque de mando, de apoyo y patrullero. 1 submarino. Aviones y HC's.	2 dragaminas.	2 dragaminas.

REINO UNIDO	ESTADOS UNIDOS	ESPAÑA
4 dragaminas.	Aviones P3C minadores.	DM <i>Guadamedina</i> .
Unidad de buceadores.	Unidad de buceadores.	DM <i>Guadalete</i> .
1 buque de apoyo.		DM <i>Guadiana</i> .
		BS <i>Poseidón</i> .
		Unidad de buceadores.

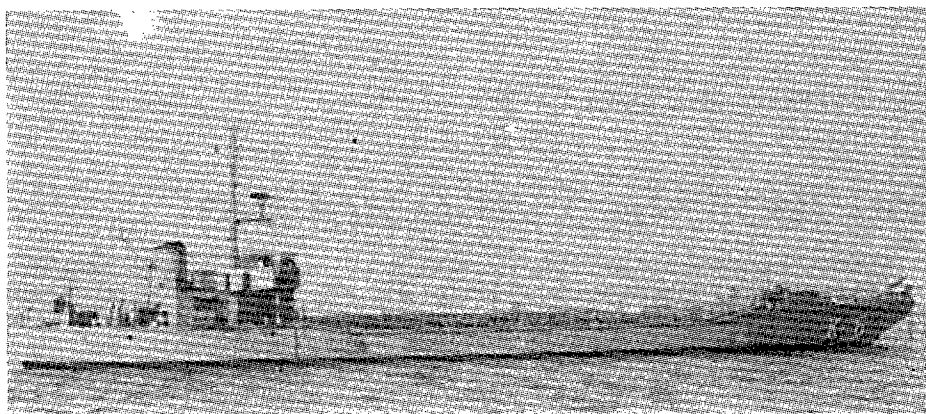
Estados Unidos

Ejercicio PASSEX con la Marina británica.—Se realizaron a propuesta de la Marina británica con motivo del tránsito del HMS *Minerva* por aguas de la Zona Marítima del Cantábrico, participando por parte de nuestra Armada la fragata *Extremadura*.

Colaboraciones con otros Ejércitos.

Como es habitual, diversas unidades de nuestra Armada colaboraron con el Ejército de Tierra en varios cometidos, como el transporte de efectivos en el archipiélago canario, abastecimiento de agua a los peñones del norte de Africa y remolque de blancos para ejercicios de tiro de las baterías de costa.

Asimismo se colaboró para el lanzamiento de misiles *Hawk* en aguas del golfo de Cádiz, con la participación de patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho, aviones y helicópteros de la FLOAN y la Agrupación de Blancos de la Escuela de Artillería y Tiro Naval «Janer».



Comisiones y auxilios.

Comisiones.—La corbeta *Cazadora* asistió a la Semana Naval de Kiel en representación de la Armada, atendiendo a una invitación cursada por el alcalde de dicha ciudad germana. Durante el tránsito para efectuar esta comisión efectuó ejercicios PASSEX con la unidad italiana *Orsa*, que también se dirigía a Kiel.



Auxilios.—Helicópteros de la FLOAN, unidades de la Comandancia Militar de Marina de Algeciras y buceadores de la Zona Marítima del Estrecho colaboraron de forma activa y destacada con motivo del incendio debido a una explosión de los petroleros *Campo Navia* y *Petrogen One*. Estos auxilios consistieron fundamentalmente en operaciones contra-incendios, evacuación de heridos y cadáveres y operaciones de limpieza, búsqueda y rescate de víctimas de este siniestro.

El patrullero *Tagomago* prestó auxilio al pesquero *Goierra*, con incendio a bordo, en aguas del banco sahariano, incendio que logró sofocar la dotación de este patrullero.

A su vez, el destructor *Almirante Ferrándiz* y el patrullero de altura *Atrévada* auxiliaron eficazmente al pesquero *Peixe do Mar*, que fue ametrallado en aguas del banco sahariano por elementos desconocidos, resultando incendiado dicho pesquero y tres tripulantes heridos de bala. Se recogieron a los heridos y fueron prestados los primeros auxilios, siendo posteriormente transbordados al buque-hospital *Esperanza del Mar*. Una vez sofocado el incendio provocado en el pesquero por este repudiable ataque fue remolcado hasta el puerto de Las Palmas por otro pesquero, mientras las unidades antes mencionadas de nuestra Armada permanecían en aquellas aguas en su misión de vigilancia.

Conmemoraciones.

50.000 horas de patrulla marítima.—En la Base Aérea de La Parra, Jerez, sede del Ala 22, se celebró una importante conmemoración para el Ejército del Aire y de la Armada. Con la asistencia del jefe de Estado Mayor del Mando Aéreo Táctico, general Garrido Jiménez, que presidió los actos, se conmemoraron las 50.000 horas del Ala 22, a la que pertenecen los aviones de patrulla marítima.

En el hangar más próximo a las pistas, adornado con banderas nacionales y una alfombra de flores ante el altar con el escudo de la patrulla marítima, se celebró la Santa Misa, oficiada por el capellán de la Base. Autoridades, invitados y familiares de aviadores y marinos caídos en acto de servicio en patrulla marítima, llenaban prácticamente el hangar. Tras la misa, el

coronel Goy, jefe del Ala 22, pronunció unas breves palabras, en las que entre otras cosas puso de relieve que por encima de todo dedicaba esta celebración a todos aquellos compañeros que ya no estaban entre nosotros, y que con su vida rindieron el más alto tributo en el servicio de la Patria.

Después del homenaje a los caídos, ya en la pista del aparcamiento, se efectuó el desfile de las fuerzas participantes en este acto, constituidas por soldados de aviación y marinería del Grupo Anfibio de la Flota.

Deportes.

IX Trofeo «Aguiles de Vita».—Del 22 al 26 de junio último se ha celebrado en aguas de Baleares la regata correspondiente al IX Trofeo «Aguiles de Vita». La regata constaba de las siguientes etapas:

Palma-Porto Cristo = 55 millas.

Porto Cristo-Mahón = 55 millas.

Mahón-Andraitx = 120 millas.

En todas las etapas quedó en el primer puesto el *Sirius II*, patroneado por el capitán de navío Sánchez-Barcáiztegui, tanto en su clase como en tiempo real y en la general compensada, proclamándose, por consiguiente, vencedor absoluto del trofeo. La entrega de premios tuvo lugar en el Club de Vela de Andraitx, con asistencia de las primeras autoridades regionales.



XXIX Campeonato de la Marina.—La embarcación *Norte*, tripulada por Rafael Iturrioz y Antonio Rodríguez, representando a la Comisión Naval de Regatas de Cádiz, resultó vencedora en el XXIX Campeonato de Vela de la Marina, ya que, tras lograr el Memorial «Alvaro Urzáiz», se adjudicó también el trofeo «Marqués de la Victoria.»

El Trofeo «Eduardo Velarde» lo conquistó la embarcación *Canarias*, tripulada por Victoriano Sánchez-Barcáiztegui y Carlos Montesinos, que representaban al Club Naval de Regatas de Canarias. El acto de entrega de los distintos trofeos tuvo lugar en la sede del Real Club Náutico de Cádiz, bajo la presidencia del capitán general de aquella Zona Marítima.



V Trofeo Capitán General.—El capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Rodríguez-Guerra, clausuró el V Trofeo «Capitán General», en un acto celebrado en las instalaciones de la Junta de Educación Física y Deportes de San Fernando. El trofeo de campeón absoluto recayó en el Tercio de Armada, unidad que consiguió la mayor puntuación en las distintas pruebas deportivas realizadas.

Pintura.

Grupo Pictórico «ANCLA».—En la reunión últimamente celebrada fue nominado por los asistentes como presidente del Grupo Pictórico «ANCLA» Rafael Romero y Díaz del Río, que releva a Diego Ruiz López. El nuevo presidente, acuarelista, cuenta ya con un amplio historial artístico, y ha expuesto en La Coruña, Ribadeo, Gijón, El Ferrol, etc.

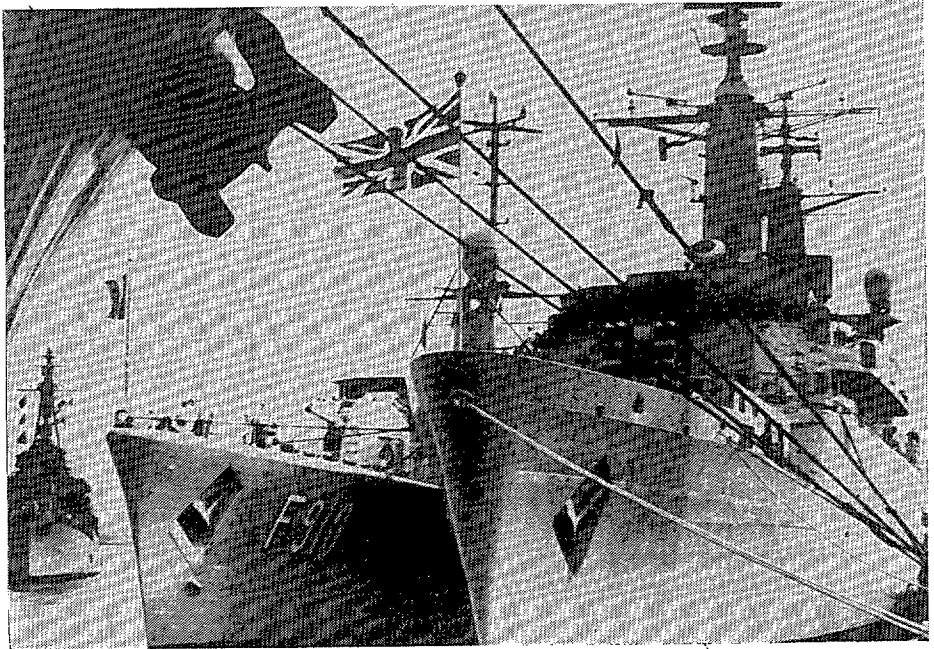
En esta misma reunión se acordó celebrar unas exposiciones colectivas en Vigo y Marín a lo largo de este mes de octubre y noviembre.

Visitas.

Jefe del Estado Mayor de la Marina francesa.—Durante la visita oficial realizada a España por el almirante Yves Leenhardt, cabe destacar su presencia en la Zona Marítima del Estrecho, en la que visitó el Tercio de Armada, Panteón de Marinos Ilustres y, posteriormente, la Flotilla de Aeronaves.

de

Buques de la OTAN.—Una agrupación de la Stanavfortlant de la OTAN efectuó una visita de tres días al puerto de Cádiz, al mando del comodoro Richardsson, que arbolaba su insignia en la fragata *Brilliant*.



Buques franceses.—Asimismo visitó Cádiz una agrupación de la Marina francesa, constituida por el escolta *Vauquelin*, transporte *Orage* y submarino *Bevezier*, al mando todos ellos del comandante del *Vauquelin*, capitán de fragata Jusset.

EXTRANJERO

Brasil.

Nuevos submarinos.—En unos astilleros de Kiel, República Federal de Alemania, ha sido puesta la quilla, o primer anillo, del primero de dos submarinos de la clase 209 (tipo 1400) que Brasil ha encargado a la industria naval alemana, si bien la segunda de estas unidades será construida en los astilleros del Arsenal de la Marina en Río de Janeiro. Sus características principales son:

Eslora = 61,5 metros.

Diámetro = 6,2 metros.

Desplazamiento = 1.400 toneladas en superficie.

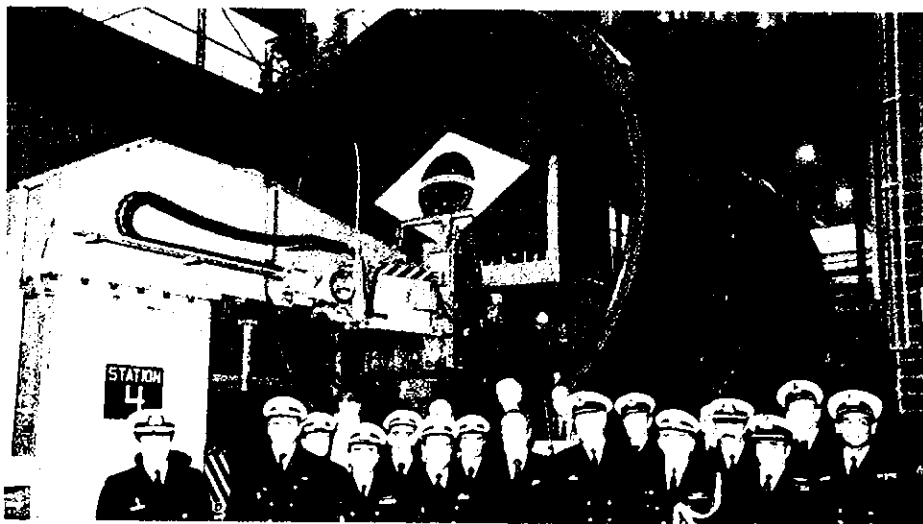
1.600 toneladas en inmersión.

Velocidad máxima = 25 nudos, sumergido durante una hora.

Autonomía = 15.000 millas.

Propulsión = cuatro motores diesel de 12 cilindros,
dos motores eléctricos.

En cuanto a su armamento, la Armada brasileña quiere adquirir el sis-



tema *Harpoon*, pero dadas las limitaciones estadounidenses para la exportación de estas armas, las autoridades brasileñas se inclinan por el SM 39 *Exocet*, ya que Francia ha levantado las restricciones para su exportación.

Llevará, además, ocho tubos lanzatorpedos aptos para el *Tigerfish*, con una capacidad de carga de seis torpedos, además de los ocho que lleve en los tubos.

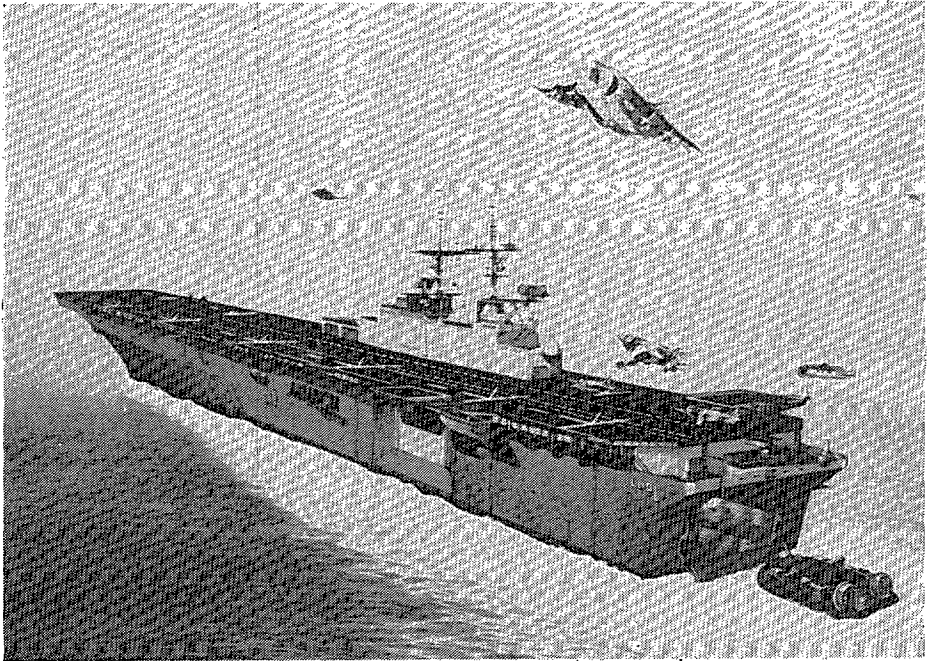
Para el control de armas se basa en el sistema británico de combate submarino y de control de tiro KAFS (Killer submarine Action and Fire control System).

Egipto.

Dragaminas tripartitos.—Al parecer, el gobierno de El Cairo va a firmar un contrato con unos astilleros holandeses para la construcción de dos dragaminas del tipo tripartito.

Estados Unidos.

Buques LHD-1.—Ha sido puesta la quilla del nuevo buque de asalto anfibio *Wasp*, LHD-1, similar en muchos aspectos a los de la clase LHA *Tara*-

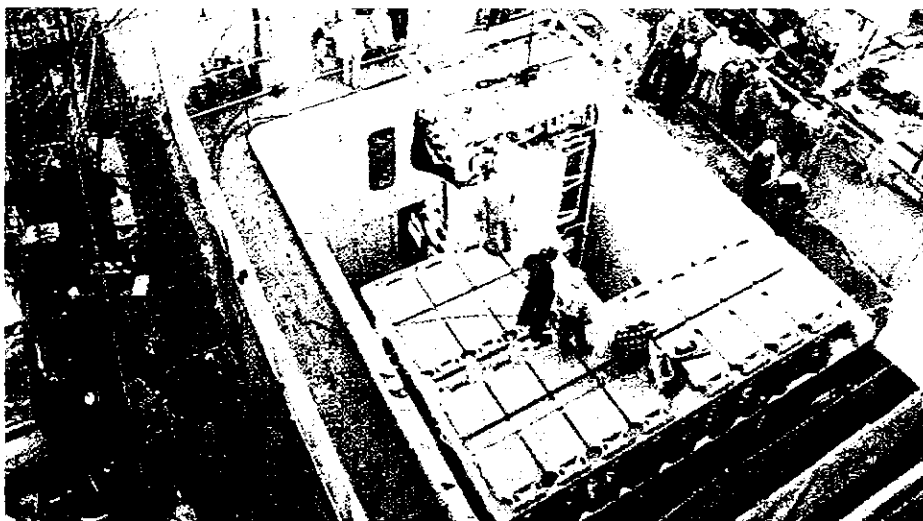


va, aunque con sustanciales perfeccionamientos. Sus características principales serán:

- Dimensiones = 281 × 34 × 6 metros.
- Desplazamiento = 40,500 toneladas.
- Potencia = 70,000 HP sobre dos ejes.
- Velocidad = Superior a 20 nudos.

En cuanto al armamento varía notablemente con respecto al de los LHA. Llevará misiles *Sea Sparrow*, y los tres montajes de cinco pulgadas serán sustituidos por tres sistemas *Phalanx* de defensa de punto, además de ocho ametralladoras de 0,5 mm. Su dotación se calcula en 1.080 hombres, con una capacidad de transporte de 1.870 hombres.

Estos buques podrán transportar los nuevos vehículos de desembarco de colchón de aire (LCAC) y los convencionales, así como aviones *Harrier* y toda la gama, en proporciones adecuadas, de los helicópteros de la Infantería de Marina americana, incluyendo el CH 53E.



Su misión primordial consiste en el embarque, transporte, desembarco y apoyo a una fuerza ya desembarcada. Los planes presupuestarios ya aprobados comprenden la construcción de cinco unidades en total, y la primera, el *Wasp*, se espera entre en servicio en 1989.

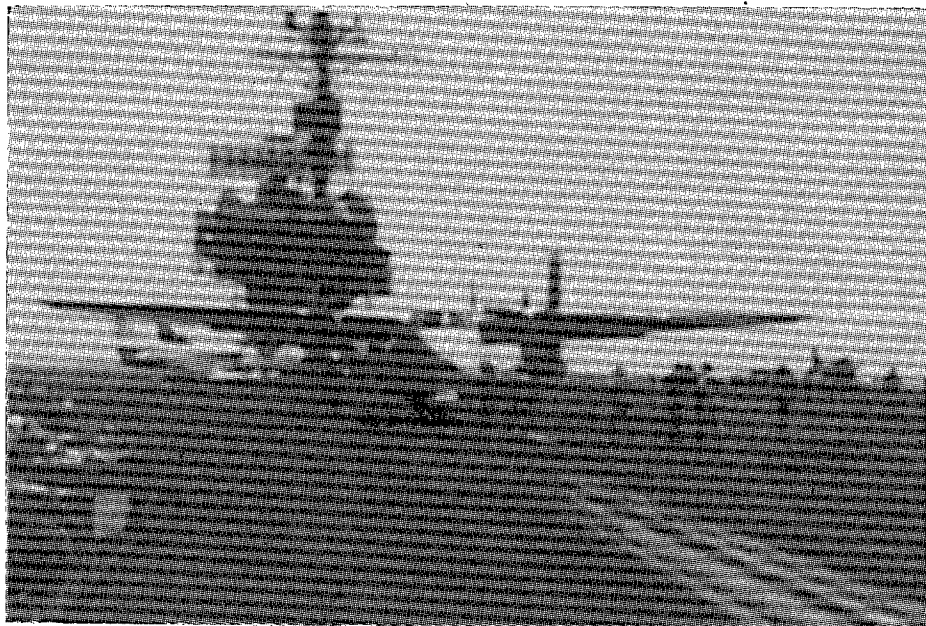
—

Lanzamiento vertical de misiles.—El crucero CG-52 *Bunker Hill*, quinta unidad de la clase *Ticonderoga* (AEGIS), es el primero de esta serie que

montará el sistema VLS (Vertical Launching System), capaz, como se sabe, de lanzar misiles contra blancos aéreos, de superficie y submarinos. En total cuenta con 16 contenedores para los misiles.

✍

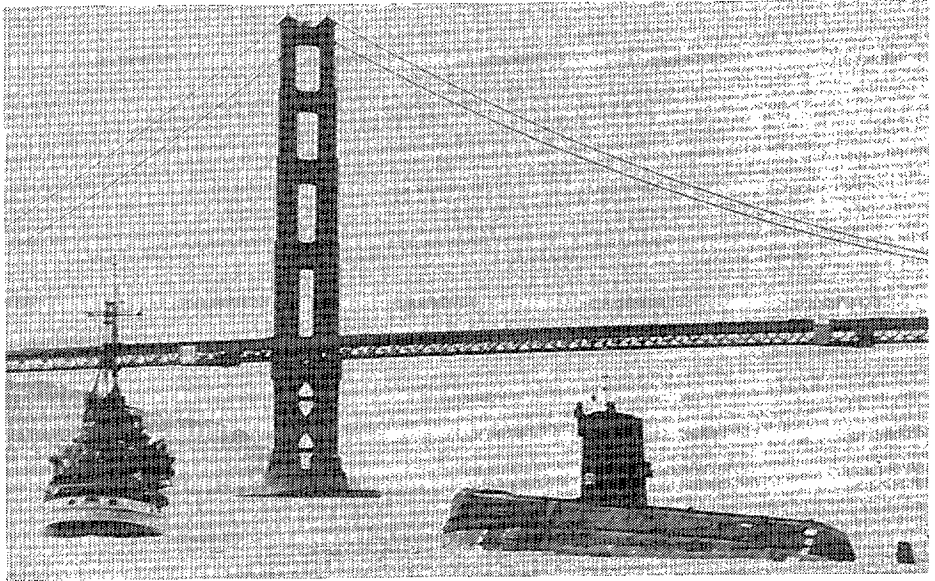
Avión de suministro a portaviones.—La casa Grumann ha firmado un contrato con la Marina norteamericana para la construcción de aviones tipo C-2A *Greyhound*, cuya misión principal consiste en el suministro de material y personal a los portaviones, y mediante su empleo se complementa una buena parte de la logística de estas unidades.



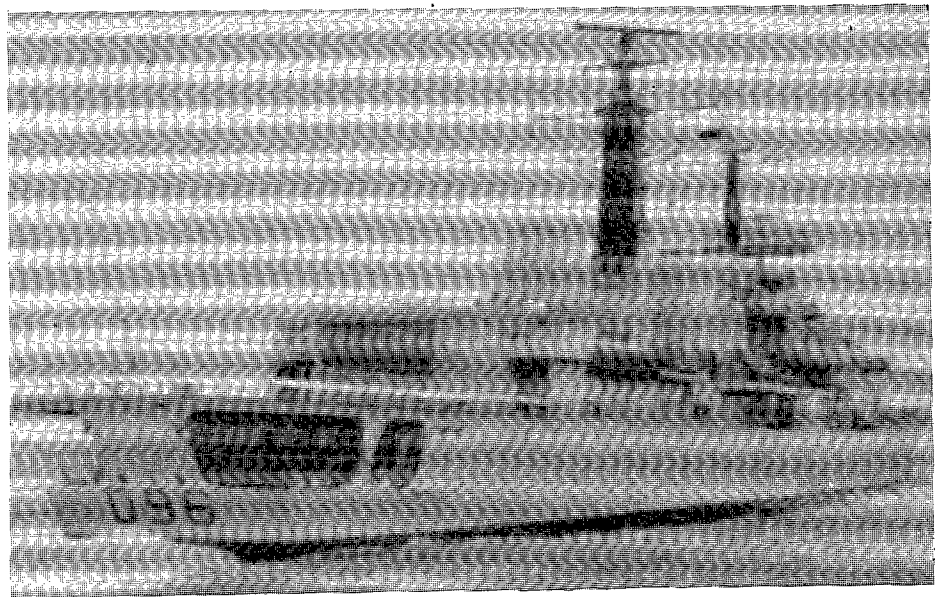
Al Museo Marítimo.—El submarino norteamericano *Nautilus*, primero de los movidos por energía nuclear, y construido hace veinticinco años, inicia su última singladura antes de incorporarse al Museo Marítimo de los Estados Unidos. En la fotografía le vemos bajo el puente Golden Gate, en San Francisco.

Reino Unido.

Destructor «Gloucester».—Han finalizado satisfactoriamente las pruebas de mar del HMS *Gloucester*, perteneciente al tipo 42 de destructores. La principal misión para la que han sido diseñadas estas unidades consiste en



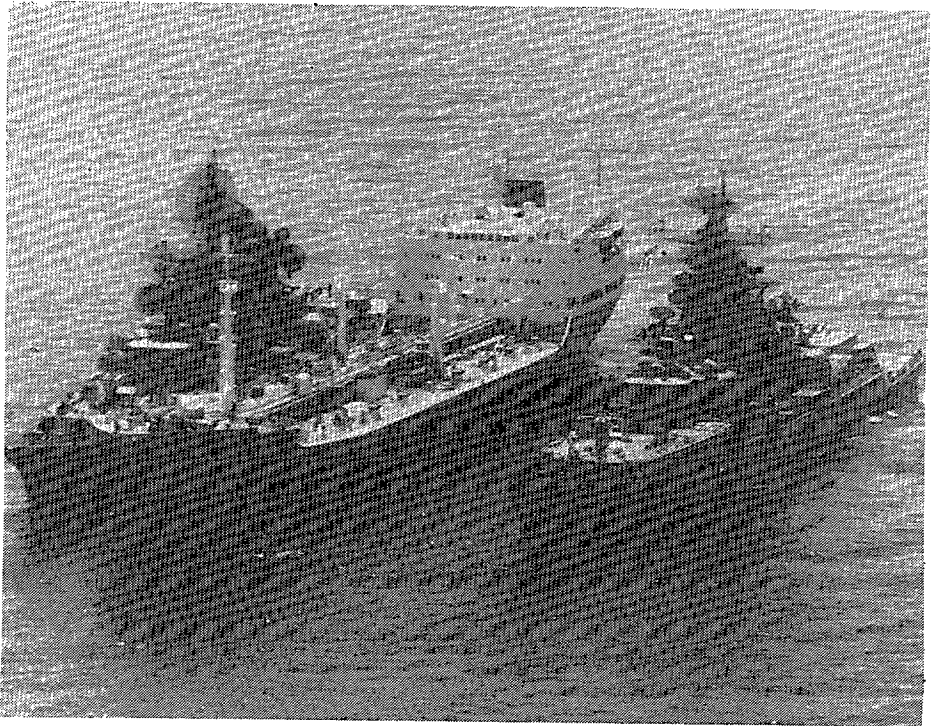
proporcionar un área o zona de defensa para una agrupación naval de combate, para lo cual, el armamento principal consiste en un lanzador doble del misil *Sea Dart*, que puede actuar contra aviones, misiles y blancos de superficie. Asimismo, lleva un montaje sencillo de 4,5 pulgadas Mk 8. Para accio-



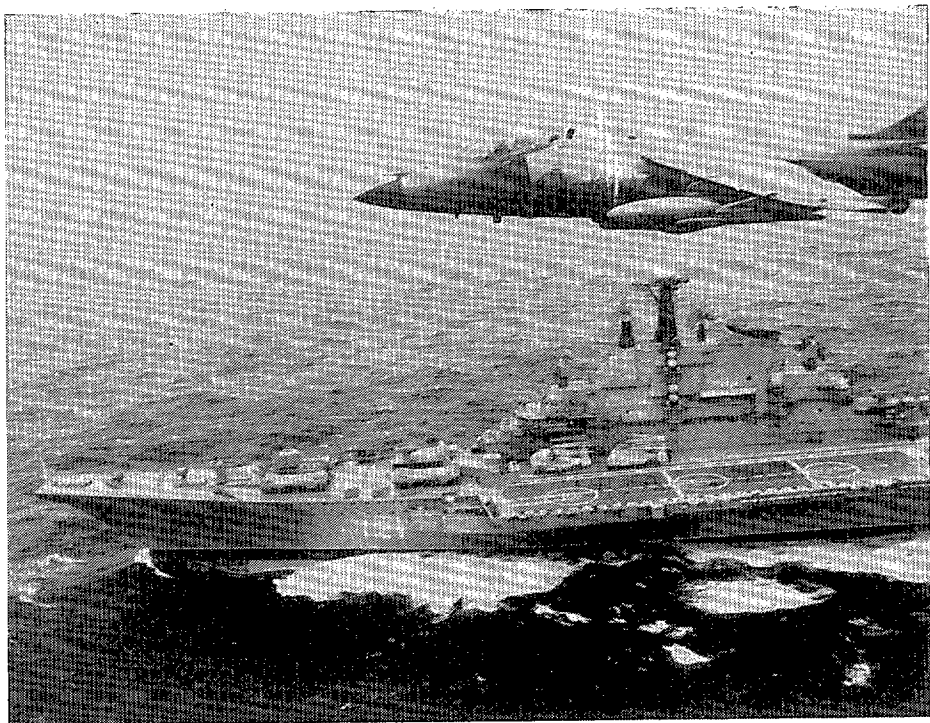
nes antisubmarinas, estas unidades van dotadas de un helicóptero *Lynx*, el cual puede igualmente lanzar misiles aire-superficie, con lo que el alcance táctico de sus armas antisuperficie queda así notablemente ampliado.

Unión Soviética.

Actividades navales.—Los buques de la flota soviética siguen en continua presencia en todos los mares. En la primera de las fotografías que ilustran estas líneas podemos apreciar a dos cruceros, *Kresta I* (derecha) y *Kresta II*, petroleando de un buque de abastecimiento soviético en aguas del Mediterráneo occidental. Estos buques fueron fotografiados por un avión *Nimrod* británico de patrulla marítima, y posteriormente fueron avistados a la altura de las costas portuguesas, en navegación, al parecer, hacia su base en Murmansk.



En la segunda de las fotografías aparece un portaaviones de la clase *Kiev*, fotografiado por uno de los aviones *Harrier*, del portaaviones británico *Illustrious*, mientras navegaba en aguas del Atlántico oriental, con rumbo al norte.



MARINA MERCANTE

La Marina mercante española, ante el Mercado Común Europeo.

En unas interesantes declaraciones, el director general de la Marina mercante, don Fernando Salvador, aborda el tema de las repercusiones de nuestro ingreso en el Mercado Común, en la forma siguiente:

«Indudablemente, nuestra entrada va a tener repercusiones, lo que pasa es que en materia de transporte marítimo la Comunidad Económica Europea apenas si tiene legislado. De hecho, en contra de la normativa europea, Francia no embarca ningún marinero que no sea francés. Francia mantiene ciertas reservas de carga, y otros países mantienen medidas de apoyo a los cabotajes de barcos de cada bandera. Recientemente está en discusión y pendiente de aprobación un documento para una política única de transporte marítimo dentro de la Comunidad. En cualquier caso, es cierto que tendremos que reforzar nuestros departamentos internacionales, y también es cierto que tendremos que seguir más de cerca toda la política comunitaria

en materia de transporte marítimo, y, además, pasaremos a formar parte a niveles de definición dentro de esa política. Pero política, como decía antes, que no se ha consumado.

Baste decir, por ejemplo, que Grecia era uno de los países que con su entrada en el Mercado Común creía que se iban a convertir un poco en los navieros de la Comunidad y, sin embargo, no ha sido así; es una de las grandes desilusiones griegas en la CEE.»

Sobre cómo va a afectar a la legislación española la entrada en la CEE, el director general manifiesta que «obviamente va a tener que cambiar, y en algunos casos ya se ha hecho. El tema de la reserva de bandera, que teníamos por concepto de Estado, deberá desaparecer de la legislación. Lo que hemos hecho es una reserva de bandera liberalizando mucha mercancía y dejando a aquellas que consideramos imprescindibles para el mantenimiento de nuestra flota mercante. Y hay también una orden de liberalización que desvincula del concepto de comercio de estado el transporte de determinadas mercancías, como los cereales, que antes era obligatorio traerlos en barcos españoles por comercio de Estado; ahora también tienen que traerlos buques españoles, pero por cuestiones de abastecimiento y estrategia nacional y de mantenimiento de nuestra flota mercante. Si no se toman en nuestro país medidas de este tipo, no podremos tener nunca una flota mercante propia. Tenemos que prohibir que se traigan en barcos extranjeros determinadas mercancías o de lo contrario nos quedamos sin barcos».

Por otra parte, los armadores de la Comunidad Europea están muy preocupados por los problemas del transporte marítimo. Según un informe del comisario europeo responsable de los transportes comunitarios, Stanley Clinton Davis, se señala que «frente a las amenazas que pesan sobre la Marina mercante de la Europa Comunitaria, se propone mantener el empleo en el sector a través de una mejor concentración entre empleadores y sindicatos. La supervivencia del transporte marítimo europeo depende del esfuerzo de este diálogo. No hay que olvidar que la profesión abarca a armadores, expedidores y marinos... cada uno debe comprender los problemas de los otros y obrar en consecuencia».

En cuanto a la política marítima, la Comisión Europea solicita, una vez más, la implantación de una política de los países comunitarios en el sector del transporte marítimo. La Comunidad Europea ha realizado, en 1982, más del 20 por 100 del valor total del comercio mundial.

El 98 por 100 de los intercambios comerciales de la Comunidad Europea con el resto del mundo se ha realizado por vía marítima, y el 30 por 100 del comercio interno de la Comunidad. Ante estas cifras, existe la necesidad de una política de transportes «comunitaria, multilateral y de orientación comercial para proteger sus intereses sobre el mercado mundial».

Rompehielos atómico ruso de transporte.

En Kerch (URSS), en el mar Negro, se construye el *Sevmorput*, el primer buque en el mundo de transporte rompehielos, con instalación energética atómica de 40.000 HP, que se utilizará para transportar barcasas o contenedores de estándar internacional en zonas árticas.

La eslora del buque es equivalente a tres campos de fútbol y la manga mide 32,2 metros. Tiene una capacidad de 33.500 toneladas. El *Sevmorput* navegará en aguas limpias con una velocidad de 21 nudos. En cualquier campo de hielo podrá desplazarse a una velocidad de cinco nudos, y es capaz de resistir el empuje de los hielos árticos.

El buque atómico de transporte puede llevar a bordo 74 barcasas, de 19 metros de eslora y 10 de manga cada una. El *Sevmorput* será tripulado por 64 personas.

de

Discursos en el relevo de la presidencia de «ANAVE».

En el relevo de presidentes de la Asociación de Navieros Españoles, el presidente saliente, don Fernando Fernández Tapias, el nuevo presidente, don Juan María Gómez Mariaca, y el entonces ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, señor Barón, pronunciaron muy interesantes discursos sobre nuestra Marina mercante, de cuyos textos entresacamos los siguientes párrafos:

Del discurso del señor Fernández-Tapias:

Al analizar lo que ha sido el año transcurrido en el panorama internacional, no cabe sino hablar de la persistencia de una crisis, aparentemente interminable, en la que la contundencia de las cifras supera cualquier comentario. Por ello bastan algunos ejemplos que dan idea de la situación:

En todo el mundo se producen continuas quiebras de empresas navieras. Ejemplos recientes son los del grupo griego Hellenic Lines o el sueco Saleninvest, en el campo privado, con una cifra de pasivo de 120.000 millones de pesetas, y la irlandesa Irish Lines y las dos portuguesas Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (CTM) y C. Nacional de Navegação (CNN).

La flota petrolera mundial perdió en un año 235 buques y 9,8 millones de TRB. Es el mayor descenso de tonelaje en el sector durante los últimos años. Su nivel actual es el de hace diez años.

A nivel de flotas por países, el Reino Unido perdió el 17 por 100 de su flota, 3,2 millones de TRB, en 1984. También se han producido grandes descensos en las flotas de Liberia, Noruega, Francia, Alemania... Más del 10

por 100 del tonelaje mundial está amarrado en la actualidad y otro tanto se considera como margen excedente por baja utilización.

De la distorsión del mercado puede dar idea el que la cotización actual de un petrolero de gran porte, en el mercado, es de cuatro millones de dólares, pero construido nuevo costaría cuarenta. Un carguero de 15.000 toneladas viene a cotizarse actualmente en millón y medio de dólares, y construido nuevo costaría 15 millones. Hay, pues, motivos para calificar la situación de absolutamente desquiciada.

Los niveles de excedentes en la flota mundial hacen impensable en los actuales momentos que llegue la ansiada recuperación de los mercados. La deuda de navieros de todo el mundo con las entidades de crédito sigue creciendo, situación que tiene su lógico reflejo en España, donde depende de una pura decisión política que las instituciones financieras se queden con buena parte de la flota actual, o, por el contrario, mantengan los activos operacionales a través del empresario naviero.

Una situación tan absurda tiene que tener salidas, pero no faltan oportunidades para que, movidos por intereses diversos, pero no auténticamente navieros, haya quien se lance a la construcción de barcos sin mercado para ellos.

Estamos en el umbral de un nuevo Plan de Flota, que a nuestro juicio debería contemplar dos áreas: un análisis de la situación real del sector, y de la necesidad de una Marina mercante eficaz y competitiva para la economía nacional, y una serie de propuestas prácticas y realistas que permitan tomar decisiones inmediatas.

Estas dos áreas, de análisis y propuestas como las que, de una forma u otra, ha adoptado la propia CEE, en el caso español requieren una concentración inmediata, y que represente una auténtica reactivación. ANAVE no regateará su constante colaboración para que el nuevo Plan de Flota sea en la realidad lo positivo y eficaz que la situación requiere.

Del discurso del señor Gómez-Mariaca:

Es proverbial el espíritu de colaboración que siempre ha animado a ANAVE y a su presidencia con su ministro, con su equipo ministerial y con las ilustres personalidades que son responsables, en distintos sectores, de las relaciones con la Marina mercante.

Yo os garantizo que a partir de ahora voy a poner el mejor de mis esfuerzos porque esa colaboración, esa comprensión y ese esfuerzo común consigan cotas tan ambiciosas como sea posible.

En un segundo término, quiero dar las gracias muy expresivas, reiterando las que le he dado antes, un poco en la intimidad de esta Asamblea, a nuestro presidente Fernández-Tapias.

Fernando Fernández-Tapias se hizo cargo de la Asociación de Navieros Españoles cuando en España se empezaban a sentir los síntomas serios de la crisis mundial del transporte marítimo.

Hoy, cuando deja el timón de ANAVE, resulta que todos estamos convencidos que esta crisis ha sido la crisis mundial más grave y más larga que hemos tenido en el último medio siglo y que, en materia de Marina mercante y transporte marítimo, la más larga y más profunda de la Historia.

Esa concurrencia de circunstancias ha hecho que la presidencia de Fernando Fernández-Tapias se haya caracterizado por una labor auténticamente oculta de trabajo, porque ha sido una labor por la supervivencia.

Del discurso del señor Barón:

Dentro de la concienciación del gobierno por los temas de Marina mercante, podemos enmarcar la creación por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, el pasado mes de junio, de la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo, en la que por primera vez en la historia de la Marina mercante se institucionaliza la concurrencia de representantes de diversos ministerios para el estudio de los problemas del tráfico marítimo y también, por primera vez, el Gobierno crea la Comisión Interministerial para el Estudio de la Reforma de la Administración Marítima, cuyos trabajos están en desarrollo, y que permitirá potenciar la Administración Central y Periférica actual para poder atender las crecientes necesidades del sector.

La inauguración del segundo Plan de Flota, un Plan que pretende configurarse como un conjunto de medidas que, apoyadas en un ejercicio de previsión de la situación en los próximos cinco años junto con una perspectiva más global a diez años, en la que se contemple la plena integración de España en la CEE, fomenten la competitividad de la Marina mercante para que ésta pueda equilibrar su actividad y, consecuentemente, generar una carga de trabajo al sector industrial.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

La Flota pesquera española ante la CEE.

El director general de Ordenación Pesquera, don Fernando González Laxe, ha manifestado en unas declaraciones sobre nuestro ingreso en el Mercado Común que tras la entrada de España en la Comunidad Econó-

mica Europea se producirá una casi plena utilización de la flota pesquera en aguas comunitarias.

En lo que respecta al número de barcos, la valoración también es positiva, ya que antes existían 106 licencias, que tras el ingreso desaparecen. A partir del 1 de enero habrá 150 barcos pescando simultáneamente. «La reducción del número de barcos sólo va a ser de 29, al pasar de 329 a 300. Estos buques se pueden acoger a las primas de reestructuración pesquera, que son de 1.000 Ecus por tonelada de registro bruto, por lo que un barco de 200 toneladas de registro bruto puede percibir alrededor de 25 millones de pesetas», según el responsable español de negociación.

En días de pesca se pasa de 28.000 durante 1985 a 51.000 durante el próximo año, «lo que supone una casi plena utilización de la flota pesquera en aguas comunitarias».

En lo que respecta a los mercados, no se producirán problemas para nuestros productos, según González Laxe, ya que no va a haber más importaciones procedentes de la Comunidad y el tope de lo que podrán exportar hacia España los países miembros de la Comunidad se ha fijado en la media de los tres últimos años. A partir de esa cifra se prohibirá automáticamente la exportación durante el período transitorio. Además, los niveles de precios que existen en los países comunitarios y en España tampoco van a ser favorables a un incremento fuerte de las exportaciones hacia nuestro país. «En lo que respecta a los acuerdos internacionales que tiene suscritos actualmente España —veintitrés—, frente a ocho de la Comunidad Económica Europea (CEE), será ésta la que se haga cargo a partir de la fecha de la adhesión, prevista para el 1 de enero de 1986, de la gestión de los mismos, incluido el de Marruecos. Sin embargo, las contrapartidas económicas las tendrá que seguir pagando España», ha señalado en las declaraciones González Laxe. También destacó que a partir de la fecha de la adhesión las autoridades de la Comunidad sumarán las peticiones de los países miembros y las de España y Portugal en el momento de negociar los acuerdos de carácter internacional.

J. Laxe

El misterioso caso del pesquero *Montrove*.

Continúa el misterio en torno al desaparecido pesquero *Montrove*. Muchas han sido las noticias de Prensa, contradictorias casi siempre, sobre tan impenetrable suceso. Según el diario "El País", parece ser que el gobierno español sospecha que el pesquero gallego, desaparecido misteriosamente hace un año en el banco sahariano, haya sido transformado en su estructura de casco y esté siendo utilizado, bajo pabellón extranjero, para actividades que se desconocen, probablemente ilegales. Esta es una de las hipótesis a las que han llegado expertos policiales españoles, tras una minu-

ciosa investigación encargada directamente por la Presidencia del Gobierno, según manifestó el delegado gubernamental en Canarias, Eligio Hernández.

La investigación, que aún no ha sido cerrada, lleva a la conclusión de que pierde consistencia la hipótesis, hasta ahora barajada, de un supuesto abordaje o hundimiento del buque. Todas estas revelaciones serán remitidas a modo de informe policial al presidente del Gobierno, Felipe González, que sigue de forma muy personal este caso.

El 19 de julio de 1984, una tripulación compuesta por 14 españoles y dos marroquíes partían del puerto de Las Palmas con destino al banco de pesca sahariano. Pasaron veintisiete días hasta que el armador Luis Paz Casal comunicó la desaparición del *Montrove*. A pesar de desconocer el paradero del barco y de la tripulación, la Mutua de Previsión de Riesgo Marítimo pagó el importe total de seguro.

Todavía no ha aparecido ni el más mínimo resto del *Montrove* ni pistas sobre los tripulantes. En opinión de las diversas fuentes consultadas, parece improbable que, en caso de que el pesquero hubiera naufragado, no se encontrara ni un solo rastro de la embarcación. Ninguno de los 300 barcos y aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea que participaron en la operación de búsqueda del *Montrove* avistaron vestigios de éste, ni siquiera residuos de gasóleo.

Varios expertos que han participado en la elaboración del informe interministerial sobre la desaparición del pesquero coinciden en afirmar que la única posibilidad es que el *Montrove* se encuentre en algún país africano al sur de Cabo Verde. Según estas fuentes, «cualquier cosa puede suceder en estos países sin que se enteren las autoridades».

Esta hipótesis coincide con las últimas investigaciones ordenadas por la Presidencia del Gobierno, en el sentido de que el barco pueda haber sido transformado sin conocimiento de las autoridades africanas y estar realizando actividades distintas a las pesqueras.

En el caso de que esto fuera así, lo más probable es que los tripulantes pudieran haber sido secuestrados o asesinados, dado que ninguno de ellos se ha puesto en contacto con sus familias.

Al parecer, hace algunos meses, especialistas del Centro Superior de Información de la Defensa (CESID) se desplazaron a varios países africanos para estudiar las pistas del caso *Montrove*. Hasta ahora se desconoce el resultado concreto de estas investigaciones, aunque han circulado informaciones en las que el CESID vinculaba al barco con el tráfico de armas u otro tipo de actividades ilegales.



El sector pesquero gaditano, en situación grave.

De acuerdo con la información contenida en un muy documentado artículo publicado en el "Diario de Cádiz" en el pasado verano, el sector

pesquero gaditano sobrevive a duras penas de una larga crisis que comenzó en 1977 y que ha reducido la flota, en menos de diez años, a 97 barcos. Lo que tradicionalmente fue motivo de riqueza se ha convertido en causa de una profunda preocupación empresarial y laboral. Cádiz tiene una flota anticuada que acude a caladeros caros, donde cada año se pesca menos. Los buques arrastreros al fresco están ya a punto de extinguirse, lo que ha obligado a los armadores a tomar medidas urgentes, que inyecten, de alguna manera, vida al puerto de Cádiz.

Según representantes de los armadores gaditanos, la crisis del sector pesquero surgió en 1977, a raíz de dos hechos: la huelga de las tripulaciones, que paró la flota durante un mes y produjo un letargo del movimiento financiero del que algunos armadores no pudieron recuperarse, y la ampliación de las aguas territoriales a 200 millas. Surge, entonces, con virulencia la política de extensión de los países africanos, obligando a la suscripción de convenios pesqueros cada vez más onerosos, que implican el pago de licencias, limitaciones en las capturas y mallas.

El año de la huelga hay en Cádiz 128 barcos, pero entre los años 1977 y 1980 se produce una disminución drástica de la flota al fresco de un 40 por 100. Se asume, entonces, la problemática de los caladeros, pero aparecen otros problemas como la subida del petróleo y los incrementos salariales de los trabajadores portuarios, que hacen caer de nuevo otros buques.

Así, a partir del 80 comienza la transformación de barcos al fresco en congeladores, que tienen menos gastos. Hasta el momento lo han hecho 22 buques y ahora están en proceso de transformación otros tres. Los congeladores no comercializan en el puerto de Cádiz, sino que lo hacen en Las Palmas de Gran Canaria y Huelva, donde se concentra la descarga de marisco y cefalópodos.

Paulatinamente, el puerto de Cádiz ha entrado en una lenta agonía. Ahora sobreviven con mayor o menor fortuna 31 barcos, pertenecientes a 23 armadores, que hacen frente a sus problemas desde una cooperativa, ARCOMAR, que controla la venta de pescado, fabricación de hielo, depósito de efectos navales y las relaciones con el exterior, es decir, la firma de convenios que permitan a los barcos faenar en aguas africanas.



Gran éxito de la fórmula española de «empresas pesqueras conjuntas».

La fórmula española de las «empresas pesqueras conjuntas», contemplada con recelo por la Comunidad Económica Europea (CEE) al comienzo de las negociaciones bilaterales, podría ser adoptada en el futuro por la propia Comunidad. Gracias a dicha fórmula, más de 200 buques, casi todos grandes congeladores, aportados por empresarios españoles a 120 empresas conjuntas de 19 países, han podido faenar sin trabas en caladeros exteriores

y distribuir unas 60.000 toneladas anuales de pescado en el mercado nacional.

En un artículo firmado por Melchor Enrique, del diario "Ya", se informa que la fórmula española de las empresas conjuntas, cuya proliferación levantó fuerte polémica en el sector, porque supone la pérdida de buques nacionales, obligados a faenar bajo la bandera de otros países, tiene, según fuentes oficiales, un futuro halagüeño. Pese al recelo comunitario inicial, hay indicios para pensar que dicha fórmula puede incluso ser adoptada en reglamentos comunitarios.

El sector pesquero ha sacado buen partido a las empresas conjuntas, una de las modalidades de cooperación internacional más eficaces para superar las dificultades para la pesca surgidas tras la ampliación de las aguas territoriales en todos los países. España tiene hoy unas 120 empresas de este tipo en 19 naciones, a las que ha aportado más de 200 barcos, que suman más de 100.000 toneladas de registro bruto y desembarcan anualmente en los puertos españoles unas 60.000 toneladas de pescado, valoradas en 18.000 ó 20.000 millones de pesetas.

Dicha fórmula consiste, fundamentalmente, en la aportación de buques, tecnología y/o tripulación española a sociedades de capital exterior que operan en caladeros no españoles bajo la bandera del país al que correspondan.

Pese a que el mercado comunitario tiene un déficit de un millón de toneladas de pescado, en la CEE es prácticamente desconocida la fórmula española, aunque es muy posible que la CEE acabe por adoptar un sistema singular en la futura regulación de sus relaciones pesqueras con otros países. Regulación que será preciso modificar en un plazo no superior a los dos años, porque la incorporación de España y Portugal trastocará los esquemas actuales de la pesca en la Comunidad, que se verá convertida en el primer mercado pesquero del mundo y tendrá la segunda flota mundial.

Como resultado de las negociaciones, la fórmula española seguirá vigente para nuestro país durante el período transitorio de siete años. Lógicamente, para las 40 empresas constituidas con Irlanda y el Reino Unido desaparecerá de modo inmediato el cupo libre de aranceles, aplicándose el acuerdo global alcanzado en Bruselas para la pesca. Y también variará lo relativo a la tripulación, que podrá ser cubierta íntegramente por pescadores españoles, "ascendidos" a la consideración de comunitarios.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Buenas expectativas en la marcha de la reconversión naval.

Tanto la Prensa especializada como la general viene ocupándose con loable interés del proceso de la reconversión naval que tantas dificultades hubo de vencer para iniciarse. El diario "ABC", en un trabajo sobre el tema, informa que la Gerencia del Sector Naval, órgano creado para la reconversión del sector, recibió durante los siete primeros meses del año un total de 118 solicitudes de construcción de nuevos buques, nivel calificado de «muy importante». Sin embargo, la producción no ha cumplido los objetivos marcados y la actuación de las entidades financieras está dificultando y retrasando el proceso.

De las solicitudes, que representan 211.000 toneladas de registro bruto compensado (TRBC), la Gerencia ha aprobado 103 con un total de 199.000 TRBC, un valor base de los nuevos buques de 74.700 millones de pesetas, y un máximo de crédito a conceder por las entidades oficiales de 44.200 millones. La Gerencia, en una nota, califica de «importante» esta cifra, conforme a los objetivos de la reconversión del subsector, pero añade que «no se puede decir lo mismo del nivel de producción registrado en los astilleros durante este período».

Según los datos disponibles, el nivel de producción durante el primer semestre se sitúa en 38.000 TRBC, lo que representa un 37 por 100 de la producción, objetivo señalado en el Plan de Reconversión.

La nota señala también que durante este período se han puesto en marcha todos los mecanismos previstos en el Plan de Reconversión. Así se ha creado el Fondo de Promoción de Empleo, en el que han ingresado ya unos 3.800 trabajadores del subsector y se han concedido las subvenciones para ajuste laboral. Estas subvenciones suponen algo más de 6.000 millones de pesetas, mientras que las empresas han procedido a presentar las correspondientes solicitudes de subvenciones y créditos para el saneamiento y nuevas inversiones, que representan unos 7.200 millones de pesetas.

Las últimas solicitudes, según la nota, fueron aprobadas por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno el pasado día 29 de julio.

La Gerencia informa también que durante este período se ha procedido a la formalización de las dos agrupaciones empresariales de Gijón y Bilbao, que comenzarán a ser operativas una vez cumplidos todos los trámites.



Finalizada con éxito la «operación Elcano», de «Bazán»-Ferrol.

El *Castillo de Lorca*, uno de los cuatro buques de la «operación Elcano», que se desarrolla en la Empresa Nacional «Bazán», de El Ferrol, finalizó

ayer satisfactoriamente sus pruebas de mar y fue entregado en la Comandancia de Marina de esta localidad a la casa armadora.

Fruto de esta operación, navegan ya desde hace tiempo el *Castillo de Monte Aragón* (159.000 toneladas) y el *Castillo de Lopea* (154.000 toneladas).

La «operación Elcano» consiste en un «trabajo de cirugía naval», que se desarrolla por primera vez en España, en el cual, partiendo de dos buques petroleros en servicio y de dos buques híbridos, se han cortado por la mitad y se han unido la popa de uno con la proa del otro y así sucesivamente. Con ello se han conseguido cuatro buques, dos petroleros y dos bulkcarriers.



El Japón insiste en la restricción a la construcción naval.

El Ministerio de Transportes japonés informa que ha prorrogado la restricción de dos años de la producción de la industria naval para otros dos años, a partir del 1 de abril de 1985. La citada ampliación fue aprobada por el Consejo de Racionalización Naviero y de Construcción Naval, que ha establecido el volumen total de la construcción naval en 4,10 millones de toneladas brutas compensadas para el año 1985-86 y en 4,00 millones de toneladas para 1986-87.

El volumen de 1983-84 fue de 4,41 millones de toneladas, o sea, del 74 por 100 de la capacidad de construcción naval disponible en los 33 principales astilleros, y el de 1984-85 de 4,06 millones de toneladas, o sea, del 68 por 100 de la capacidad.

La prórroga refleja las perspectivas de una prolongada crisis en la construcción naval mundial y las peticiones por parte de los astilleros europeos de una renovación de las restricciones a la producción por parte de Japón.



El buque cablero español, aceptado por los países del Acuerdo Atlántico.

Representantes de las administraciones telefónicas de 15 países integrados en el Acuerdo Atlántico sobre cables submarinos reunidos en La Toja, decidieron aceptar la incorporación de un barco cablero español y que éste tenga su base de operaciones en Vigo. Este acuerdo, que, según el responsable del Departamento de Internacional de Telefónica, se viene negociando desde hace siete años, reviste gran trascendencia para nuestro país, ya que supone una inversión de 5.500 millones de pesetas, lo que se traduce en trabajo para unas 400 familias del sector naval durante dos años, y una vez que entre en funcionamiento ocupará del orden de un centenar de trabajadores, de la zona de Vigo primordialmente, durante veinticinco o treinta años.

Otros temas abordados en esta reunión internacional de "A Toxa" (La Toja) fueron los relacionados con el mantenimiento de los cables submarinos y la cuota de participación en el mismo de cada uno de los países integrados en el "Acma Meeting". Actualmente existen cinco barcos cableros situados estratégicamente en el Atlántico para la reparación de este tipo de averías. España no contaba con ninguno, por lo que tenía que recurrir a los servicios de países extranjeros.

«Dado que es importante el peso que tiene la Telefónica en el concierto mundial de las comunicaciones por cable submarino, ya que ocupa el tercer lugar en el mundo, detrás de Estados Unidos e Inglaterra, pensamos en construir nuestro propio barco cablero. El contrato para su construcción en astilleros santanderinos se firmó en Madrid a finales del pasado mes de febrero, para su entrada en servicio a mediados del próximo año.»

Como dato significativo de la importancia que para nuestro país tendrá el acuerdo alcanzado, el responsable del Departamento de Internacional de la Telefónica señaló que la red cablera española comprende unos 30.000 circuitos y unos 32.000 kilómetros. «Es evidente que los cables se rompen y hay que repararlos. Si para ello tenemos que llamar a un barco inglés o francés, tenemos que pagarles en divisas el servicio y los costes son elevados.

✍

EL IVA Y LA NAUTICA

Propuesta del IVA	Situación del sector	Repercusiones	Propuesta de ADIN														
<p>Art. 29 Apdo. 2.º</p> <p>Aplicación de un impuesto del 33 % en las entregas, arrendamientos, importaciones, etc. de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos de más de 7,5 m de eslora.</p>	<p>8.000 puestos de trabajo directos.</p> <p>3.000 puestos de trabajo eventuales.</p> <p>25.000 puestos de trabajo indirectos.</p> <p>2.600 establecimientos comerciales relacionados con la industria náutica.</p> <p>98.224 embarcaciones en 1985 (2%) Francia (13%) Italia (10%) Noruega (162%)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Caída radical del consumo interior. - Encarecimiento del producto de cara al mercado exterior, con la consiguiente reducción de las exportaciones. - Freno de las inversiones previstas. (En 1984, significaron un 15 % en relación al año anterior.) - Anulación de la competitividad por la falta de creación de nuevos modelos. - Freno a las demandas de instalaciones portuarias que, para el año 2000 preveían un parque mínimo de 191.120 embarcaciones y un máximo de 238.900. 	<p>Aplicación del 33 % en embarcaciones de más de 12,5 m de eslora, o bien de más de 20 toneladas.</p> <p>El parque de embarcaciones entre 7,5 y 12,5 m de eslora, corresponde al 65 % del volumen de negocio del sector.</p> <p>El paso de aplicar el 33 % a este segmento del mercado afectará, en unidades reales, a unas 150 embarcaciones/año. Es decir, un diferencial impositivo adicional realmente irrisorio (unos 220 millones de Pts./año), en comparación al daño que puede causar al sector industrial náutico.</p>														
EL IVA EN LA CEE*	<p>1980-1984:</p> <p>Exportación + 15 % Importación - 7 %</p> <p>El sector está formado por pequeñas y medianas empresas que, en ningún caso, sobrepasan los 150 empleados.</p>																
<p>* Se aplica a todas las embarcaciones. En Italia se aplica a las embarcaciones de menos de 18 Tm.</p>																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Francia</td> <td style="text-align: right;">18,60 %</td> </tr> <tr> <td>R. F. Alemana</td> <td style="text-align: right;">14,00 %</td> </tr> <tr> <td>C. Bretaña</td> <td style="text-align: right;">15,00 %</td> </tr> <tr> <td>Luxemburgo</td> <td style="text-align: right;">12,00 %</td> </tr> <tr> <td>Holanda</td> <td style="text-align: right;">19,00 %</td> </tr> <tr> <td>Dinamarca</td> <td style="text-align: right;">22,00 %</td> </tr> <tr> <td>Italia</td> <td style="text-align: right;">18,00 %</td> </tr> </table>	Francia	18,60 %	R. F. Alemana	14,00 %	C. Bretaña	15,00 %	Luxemburgo	12,00 %	Holanda	19,00 %	Dinamarca	22,00 %	Italia	18,00 %			
Francia	18,60 %																
R. F. Alemana	14,00 %																
C. Bretaña	15,00 %																
Luxemburgo	12,00 %																
Holanda	19,00 %																
Dinamarca	22,00 %																
Italia	18,00 %																

Parece ser que la Comunidad Económica Europea carece de conciencia marítima a juzgar por los pesados impuestos con que, a través del famoso y terrible IVA, grava la industria de la construcción de embarcaciones y buques de recreo. La Asociación de Industrias Náuticas (ADIN) ha emprendido una loable y oportuna campaña de información sobre este lamentable hecho, con objeto de llamar la atención de la opinión pública y de las autoridades competentes en el asunto a fin de paliar este grave contratiempo que amenaza con «hundir» el sector industrial náutico. Como muestra de dicha campaña ofrecemos una reproducción del anuncio aparecido en la Prensa nacional, cuyo contenido expresa con meridiana claridad la gravedad del problema y sus posibles soluciones.

J. S. A.

ECOLOGIA MARITIMA

Las aguas costeras españolas, en situación grave.

En estos últimos años las costas españolas han sufrido el inevitable deterioro que comporta el desarrollo de la era industrial. La explotación económica de nuestro litoral en numerosas ocasiones no ha conocido control. El turismo masivo, que ha carecido en muchos casos de una planificación e infraestructuras adecuadas, con una especulación desmedida del terreno, ha provocado en numerosas ocasiones una modificación radical sobre la ecología de nuestras costas. La sobreexplotación de los recursos, el desagüe de los residuos industriales (la contaminación producida por estas instalaciones suele ser nociva en casos como el mercurio o el plomo y otras muchas sustancias químicas tóxicas), los residuos urbanos (el agua de alcantarilla y el agua de mar se mezclan muy mal y en la mayor parte de los casos las aguas de alcantarilla vuelven a subir a la superficie) son los factores concretos que provocan la ruptura del equilibrio marino.

Estas afirmaciones, preocupantes, se contienen en un muy acertado artículo firmado por Sofía Mercader, periodista experta en temas de ecología marítima, publicado en el diario "Ya". Sobre la contaminación de hidrocarburos, la gran peste de los océanos, Sofía Mercader afirma que el petróleo arrojado al mar es uno de los más graves atentados contra la Naturaleza, dificulta la oxigenación de las aguas y al mismo tiempo consume el oxígeno que necesita para su propia degradación. La contaminación impide la fotosíntesis indispensable para el desarrollo del fitoplancton (es decir, del plancton vegetal). En consecuencia, numerosos animales resultan intoxicados y llegan a desaparecer al romperse el ciclo de la cadena alimenticia. Las canti-

dades de hidrocarburos derivados del petróleo que llegan anualmente a la mar, según sus distintas procedencias, son las siguientes: por operaciones marítimas, 1.000.000; accidentes marítimos, 420.000; escapes en producción marítima (off-shore), 50.000; descargas de tierra, 1.230.000; fuentes naturales, 200.000; atmósfera, 300.000. Las industrias que contribuyen más a esta cantidad son las refinerías de petróleo, las centrales térmicas que quemán derivados y los centros de almacenamiento y distribución de estos productos.

Otros factores que influyen en la contaminación son el arrastre por los ríos de pesticidas y otros productos químicos que, como el DDT, se encuentran en concentraciones apreciables en el mar.

Detras de la creciente contaminación aumenta la preocupación ciudadana por el medio ambiente, y aunque los gobiernos toman medidas jurídicas, éstas son todavía ineficaces. Hay que tener en cuenta que los contaminantes vertidos en el mar sufren unos procesos muy lentos y en muchos casos desconocidos. Por tanto, es difícil predecir las consecuencias.

Se abren nuevas vías de optimismo con las modernas técnicas de depuración, pero quedan muchas décadas para alcanzar el equilibrio perdido.

En España, las nuevas medidas de sanidad en las playas se han incorporado recientemente. Las consejerías de Salud y Consumo de cada Comunidad Autónoma son las encargadas de hacer un informe sobre el estado de sus costas.

La vida del planeta depende del hombre. Ninguna especie puede vivir por encima de sus recursos. Las predicciones de los científicos señalan al mar como la principal despensa del futuro, para hacer frente a la escasez de recursos y el creciente aumento de población. Pero puede resultar, si no terminamos con la degradación, que en la única despensa que nos queda entren los ratones.

Ante esta situación, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU), encargado en nuestro país del medio ambiente, prepara una nueva ley de Costas que declarará zonas de protección todas las situadas a menos de cien metros del borde del mar. Mientras, consciente de la degradación sufrida en los últimos años en la llamada «orla litoral» por las presiones del aumento de población y la industria, ha establecido dos planes, en los que se recogen sus proyectos de actuaciones para frenar el deterioro y dotar a la navegación de un sistema completo de señales acorde con las normas internacionales.

De acuerdo con informaciones de Prensa, el director general de Puertos y Costas, Fernando Palao, tras indicar que el proyecto seguramente recibirá la aprobación gubernamental en próximas fechas, resaltó el carácter proteccionista del mismo e indicó que la zona de protección abarcará los cien primeros metros de costa, a partir de la línea del mar.

Según Palao, el proyecto es netamente progresista, puesto que tiene

como objetivo fundamental defender el dominio público de las costas, para lo que calificará al mar y su ribera como patrimonio colectivo y otorgará al Estado capacidad legal para hacer los deslindes oportunos, que prevalecerán, con carácter ejecutivo, sobre los títulos privados amparado por el Registro de la Propiedad. Tanto por estas circunstancias, como por la mayor protección que trata de establecer para playas y costas (eliminará también la posibilidad de adquirir en propiedad terrenos ganados al mar o a cualquier otra porción de dominio público), el director general está convencido de que provocará la resistencia de ciertos intereses urbanísticos privados.

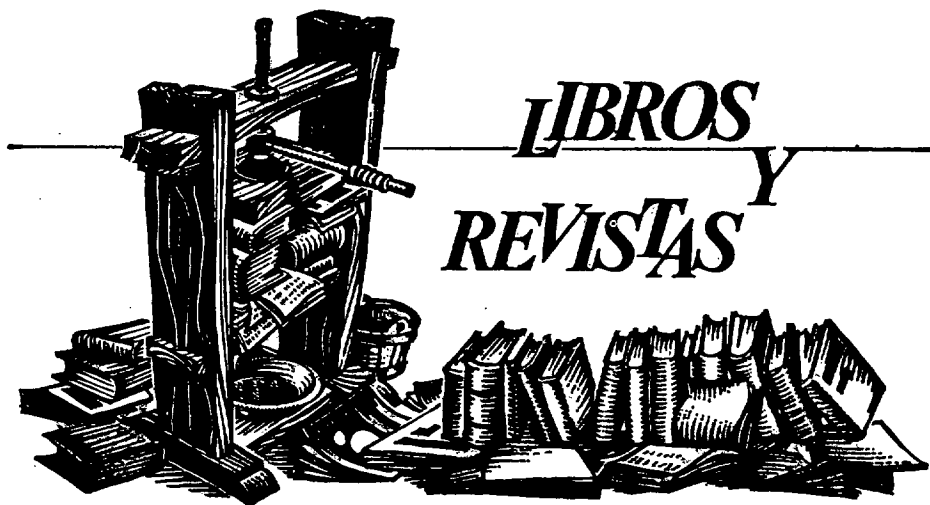
No obstante, el proyecto establecerá un régimen transitorio que respetará los derechos adquiridos y adaptará las situaciones existentes, incluso en las áreas urbanizadas comprendidas en la zona de protección, a lo establecido en las nuevas normas.

En línea con la filosofía que presidirá la nueva ley, el MOPU está realizando este año un gran esfuerzo para invertir los 3.552 millones presupuestados para mejorar las costas. La inversión necesaria para conseguir el equilibrio en la franja costera se estima en unos 100.000 millones de pesetas — 12.000 en el período 1983-86 y otros 25.000 hasta 1990— y para tratar de acercarse a dicha cifra el presupuesto oficial ha evolucionado de los 895 millones de 1983 a los 5.000 previstos para 1986.

El plan de actuaciones en la costa, que junto a fines proteccionistas busca la rentabilidad social de las inversiones, actuará sobre tres millones de metros cuadrados de playas, en cuya regeneración se optará por las denominadas actuaciones «blandas», como la realimentación con arenas, más flexibles y menos costosas, frente a las actuaciones «duras» (construcción de espigones, fundamentalmente), cuyas consecuencias suelen ser irreversibles. Asimismo, está prevista la construcción de 200 kilómetros de paseos marítimos, actuación que la Administración considera un importante avance en la recuperación del litoral al proteger las playas de la presión urbanística y de los automóviles.

J. S. A.





LIBROS

SILVA, Miguel Angel: **Clasificación de la guerra electrónica.**—Editorial San Martín. Madrid, 1985; 180 págs.

La moderna guerra electrónica es un factor insustituible para la supervivencia de la Fuerza de un Estado y la consecuencia del éxito de las operaciones militares. Debido a los avances tecnológicos, el uso de equipamiento electrónico de la guerra se ha expandido hasta incluir virtualmente todos los niveles y áreas de combate. Esa continua lucha por evitar o reducir el uso que el enemigo puede hacer del espectro electrónico, y a la vez por asegurar su libre empleo por la propia Fuerza, es la que conforma y configura la guerra electrónica.

Sobre estas bases, el vicecomodoro de la Fuerza Aérea argentina, Miguel Angel Silva, ha escrito un documentado libro, rigurosamente técnico, de gran utilidad para profesionales y expertos en el tema, pero que también es válido para lectores no especialistas o simplemente iniciados, ya que concebido de forma clara dentro de su complejo contenido, desmenuza los entresijos de la guerra electrónica, que, sin duda, les proporcionará un nivel básico de conocimientos necesarios sobre esta problemática.

La tendencia general en el desarrollo de la guerra electrónica es mantener el secreto sin esfuerzos, hasta el punto de no comentar ni siquiera aquella información que no requiere clasificación de seguridad, por lo que existen muy pocos trabajos sobre el tema que vayan más allá de una introducción o de un relato histórico. En este libro se descubre en buena parte el

velo que cubre a la guerra electrónica, poniendo al lector en situación de poder clarificar situaciones y conceptos.

La Editorial San Martín, siempre en vanguardia de cuanto signifique actualidad o interés en temas de nuestro tiempo, se apunta un nuevo éxito con la edición de este libro en España, que nos transporta a escenarios que todavía son noticia, y sobre los que el autor pudo dejar bien sentado el camino, no siempre fácil, que recorre la teoría hasta la práctica.

J. C. P.

RESEÑA

AYALA, Francisco: **La retórica del periodismo**.—Colección Austral. Espasa Calpe. Madrid, 1985; 181 págs.

La dilatada proyección literaria de Francisco Ayala como novelista, ensayista y profesor, que hace de su nombre uno de los más conocidos y prestigiosos del mundo literario español, dentro y fuera de España, se ve reflejado de modo muy particular en «La retórica del periodismo y otras retóricas», en la que se une, a la riqueza de contenido de su texto, un acabado estudio de la vida y la obra de su autor, en el prólogo del académico Rafael Lapesa, que no es otro que el discurso pronunciado en la Real Academia Española, en la recepción de Francisco Ayala, a fines de 1984.

En este nuevo libro de Espasa Calpe, oportuno como todos los que recoge su popular colección «Austral», Ayala combina discursos y conferencias («La retórica del periodismo» y «Mi yo catedrático») con ensayos y testimonios, algunos de ellos de gran impacto polémico («Lengua, literatura y Estado»), de adecuada originalidad («Ortega y Gasset, su imagen y su estilo»), o de compromiso político («Bergamín, el esquinado»).

El marcado rigor intelectual de Ayala se compatibiliza, sin embargo, con su forma de tratamiento literario agradable y amena, por lo que «La retórica del periodismo y otras retóricas» no desmerece en nada a otros títulos de la extensa producción del escritor y académico granadino, de vuelta ya de tantas cosas.

J. R.

ARTHAUD, Florence: **La novia del Atlántico**.—Editorial Juventud. Barcelona, 1985; 191 págs.

Florence Arthaud es una joven francesa, dinámica y emprendedora, que en su libro «La novia del Atlántico» nos transporta al apasionante mundo de las regatas de altura, de las que es una consumada participante, y nos relata

las peripecias y vicisitudes de unos momentos dramáticos que pueden llegar a producir intensas satisfacciones o penosos sinsabores. Y es que la dureza de las pruebas a las que la autora se ve sometida no da cabida a términos medios.

Alternando las regatas con la escuela de velas a bordo de un barco, cuya maniobra asustaría a no pocos hombres, esta intrépida navegante deja amplia noticia de sus vivencias, a través de todas las grandes pruebas en las que participa: La Trasant en doble; La Baule-Dakar; La Rochelle-Nueva Orleans; La Trasant en solitario, etc. El impulso vocacional de la Arthaud y su pasión marinera tiene su obligada respuesta en el relato o narración de todos estos avatares.

«La novia del Atlántico» es una obra repleta de anécdotas que patentiza entre sus páginas la atracción de la aventura, pero también es un meditado razonamiento sobre la influencia y atracción que el mar puede ejercer en una mente inteligente y romántica. Mar, que, como dice su autora, «supo calmar los arrebatos de una joven contestaria e hizo de mí una mujer responsable..., me irradió la sabiduría de los actos pasados y el respeto por las cosas bien hechas».

Con su acostumbrada pulcritud en la edición, y cuidado en las fotografías, la Editorial Juventud incrementa su ya abundante biblioteca con un nuevo y sugestivo título, en el que tal vez se eche de menos unos planos o mapas que ayuden a situar al lector en las apasionadas rutas veleras que se describen.

J. R.

PIEPER, Josef: **Antología.** (Versión castellana de J. López de Castro.) Editorial Herder. Barcelona, 1985; 252 págs.

La prolija y abundante aportación filosófica de Josef Pieper, a lo largo de muchos años, se ve reflejada en esta antología preparada por el propio filósofo y en la que se ofrece la oportunidad de identificarse con su casi medio siglo de fecunda actividad como escritor y ensayista.

La realidad es que pocos filósofos existen hoy no sólo tan famosos, sino también tan leídos como Josef Pieper. Sus tratados son breves y fáciles de comprender; su lenguaje, preciso, pone empeño en evitar toda jerga científica, y esta expresión sencilla y sin inútiles rebuscamientos gana de inmediato la confianza del lector y le hace partícipe de la admiración, característica que es el origen del quehacer filosófico y que distingue a la filosofía de las otras ciencias particulares.

Josef Pieper, profesor de antropología filosófica en la Universidad de Munster y una de las grandes figuras del movimiento de renovación del pensamiento católico en Alemania, ha construido una filosofía del hombre a partir de los elementos de la tradición occidental, y sobre todo del pensa-

miento de Santo Tomás de Aquino. El empeño de su trabajo intelectual en la crisis de valores que vivimos, hace de la lectura de esta antología una tarea grata y saludable.

J. R.



Cualquier libro reseñado o no en esta REVISTA puede ser solicitado de la Editorial Naval. Cuartel General de la Armada. 28014 Madrid.

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1985

TOMO 209

NOVIEMBRE



Nuestra portada:
«Proa».

Contralmirante Jesús Salgado Alba CARTA DEL DIRECTOR	433
COLABORACION ESPECIAL	
Vicealmirante Fausto Escrigas Estrada LA DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE DEFENSA	435
INFORMACION ESPECIAL	
BODAS DE ORO DEL ALMIRANTE S.A.R. DON JUAN DE BORBON Y BATTENBERG	449
TEMAS GENERALES	
Teniente Vicario de segunda de la Armada don Ri- cardo Muñoz Juárez ENTRE LA PAZ Y LA GUERRA	453
Comandante de Artillería Diplomado de Estado Mayor Juan Batista González ESPAÑA, EN EL TRATADO ANTARTICO	459
TEMAS PROFESIONALES	
Capitán de Navío Francisco Obrador Serra MINAS Y MEDIDAS CONTRAMINAS (MCM)	481
Capitán de Fragata (STCG) Gabriel Torres Vi- queira EL SERVICIO DE PSICOLOGIA Y PSICO- TECNIA DE LA ARMADA	493
COMENTARIO INTERNACIONAL	
EPISTOLARIO	
HISTORIAS DE LA MAR	
T. Col. de Inf. M. Julio Yáñez Golf ESTRELLA DE LOS MARES	525
Teniente Coronel de Intervención Pascual Cervera Govantes ¡CIES... RUMBO AL HORIZONTE!	529
MISCELANEA	
INFORMACIONES DIVERSAS	
J. S. A.	
LA REVISTA GENERAL DE MARINA EN EL «THE TIMES» DE LONDRES	551
AULA DE ESTRATEGIA MARITIMA DE CARTAGENA	553
Capitán de Corbeta Angel Liberal Fernández LA ESCUELA DE LA OTAN	555
J. R.	
CONVOCADOS LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN» PARA 1986	559
SEMBLANZA	
Ministro Togado de la Armada Federico Trillo- Figueroa JOSE LUIS DE AZCARRAGA	561
NOTICARIO	
LIBROS Y REVISTAS	

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinsón*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Librería *Oxford*. Paseo de La Habana, 54.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BILBAO.—Librería *Arrilucea*. Plaza Moyúa, 1.
BURGOS.—Librería del Espolón. Espolón, 30.
CADIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Kiosco de Prensa. Plaza de San Francisco, s/n.
Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librera. Fernando Villaamil, 2-4.
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
LA CORUÑA.—Sociedad Dipresa. Vales Villamarín, 27, bajo.
PALMA DE MALLORCA.—Librería *Fondevila*. Arabi, 14.
Librería *Ereso*. Palaires, 1.
Librería *Tous*. Unió, 2.
VALENCIA.—Librería Avda. José Antonio, 20.
SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería Sixto. Plaza Wynler, 8.

PRECIO POR EJEMPLAR

	Ptas.
<i>Venta a particulares:</i>	
Nacional	150
Extranjero	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28014 MADRID

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

Este número de nuestra REVISTA está destinado a ser un número histórico, por lo que anunciaré al final de esta carta.

Uno de los más arraigados instintos del hombre es, ha sido siempre, el instinto de la conservación. Dejándose llevar por el atractivo del chiste fácil, alguien habló de otro instinto, con no menos arraigo en la humana condición: el instinto de la «conversación». Y quizá no dijo ninguna tontería. Quizá, puestos a filosofar por lo barato, esos dos instintos del hombre: el de la conservación y el de la «conversación» pudieran considerarse como las raíces de dos características básicas del ser humano: la seguridad, individual y colectiva, y la sociabilidad.

La seguridad colectiva de un pueblo, de un país o de un estado, que arranca del inmutable y radical instinto de la conservación, puede asimilarse a las ideas de protección y garantía. Se está seguro cuando se está protegido o cubierto por una real y eficaz garantía. Aplicadas estas ideas básicas a una nación aparece el concepto de Seguridad Nacional que es, en esencia, una situación de protección garantizada.

Para alcanzar y mantener en permanencia una situación de Seguridad Nacional es necesario disponer de un medio adecuado que garantice esa situación. Ese medio, ese instrumento, esa herramienta es lo que corresponde al concepto de Defensa Nacional.

La Defensa Nacional, por tanto, satisface una necesidad basada en el instinto de conservación del hombre. Pero el hombre, por ser animal racional, se mueve impulsado, aparte de sus instintos naturales, por su mente: el hombre piensa. Cuando ese pensamiento es dirigido a ordenar del modo más eficaz posible la satisfacción de sus necesidades, surge el «método» que es la base racional para alcanzar los objetivos planteados por esas primigenias necesidades instintivas; en nuestro caso, la Seguridad Nacional mediante la Defensa Nacional.

Todo método racional dirigido a la consecución de unos objetivos definidos constituye, en su sentido más amplio, una política. Si los objetivos a alcanzar son económicos, el método nos llevará a la formulación de una política económica; si los objetivos son sociales, se definirá una política social, y si los objetivos son de Seguridad y Defensa, la política resultante será una Política de Defensa Nacional. En resumen, toda nación que aspire a satisfacer racionalmente sus necesidades de seguridad derivadas del propio instinto de conservación, ha de contar, inexcusablemente, con una bien formulada Política de Defensa Nacional.

Si del plano del instinto de conservación pasamos al ámbito del que

hemos llamado, forzando el juego de palabras, «instinto de conversación», raíz del ser social del hombre, nos encontramos con que la necesidad de interrelación de los seres humanos se satisface de forma espontánea a través de la comunicación mediante un instrumento, no exclusivo ni excluyente, pero sí fundamental e insustituible, que es la palabra, hablada o escrita: el vínculo social por excelencia. Cuando las palabras se ordenan metodológicamente y se transmiten entre dos o más seres humanos surge la conversación, término castellano derivado del latín *conversare*, que también significa convivir. Conversar es, a fin de cuentas, convivir.

Dentro de un grupo social determinado, como puede ser el conjunto de lectores asiduos de nuestra REVISTA, debe existir, existe de hecho, una comunicación de convivencia, de conversación, que es el nexo que nos une: la propia REVISTA. De aquí nuestra constante, insistente e incluso, en ocasiones, machacona llamada a quienes, por su situación relevante dentro de nuestra sociedad, poseen especial capacidad para crear conversación entre nosotros.

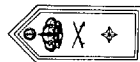
Pues bien. En el mes de marzo de este año solicité de nuestro inolvidable, de nuestro siempre presente compañero, don Fausto Escrigas Estrada, de Faustiño, una colaboración especial sobre lo que él conocía mejor que nadie en España, porque era su trabajo, su afán y su ilusión: la Política de Defensa Nacional española. Un asunto, como acabamos de ver, fundamental para nuestra seguridad, para nuestra conservación, para nuestra supervivencia como nación, como Patria.

Escaldado yo por tantas respuestas evasivas ante llamadas de este tipo, dudé, ¡hombre de poca fe!, de la acogida por parte del almirante Escrigas ante mi solicitud sobre tema de tan grave enjundia. Pero jamás he dudado más en falso, porque la respuesta, sin el menor titubeo ni duda del almirante, fue como él era: clara, sencilla y rotunda. *Cuenta con ello*, me dijo. Y aquí tenemos su trabajo que, gracias a la diligencia de dos destacados colaboradores suyos, hemos podido rescatarlo entre sus papeles tras su trágica muerte, víctima del ciego fanatismo terrorista.

Por esto, el número de la REVISTA que tienes en tus manos, querido lector, está llamado a ser histórico, porque la «colaboración especial» que abre estas páginas viene de la pluma de un hombre que dio su vida por España, que era ejemplo de convivencia en el conversar y de generosidad en el comunicarse con nosotros, sus compañeros. Un ejemplo más de gran compañerismo que nos da hoy, a través de nuestra REVISTA, ese compañero ejemplar que fue el almirante Escrigas.

Y nada más... y nada menos, por hoy.
Un fuerte y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



COLABORACION

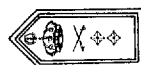


ESPECIAL



LA DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE DEFENSA

Fausto ESCRIGAS ESTRADA



Introducción.



A política de defensa es la parte de la política nacional que contiene las decisiones y propósitos del Gobierno en lo referente a la defensa y seguridad.

Se define a través de un proceso en el cual el ministro de Defensa propone al Gobierno los objetivos de dicha política de defensa, las Cortes debaten las líneas generales de su contenido y, finalmente, corresponde al Gobierno su determinación. La dirección de la política de defensa corresponde al presidente, y el ministro de Defensa ejerce las funciones que de ella se derivan, a excepción de las que se reserve el propio presidente, o éste delegue en un vicepresidente. Entre las funciones que desempeña el ministro de Defensa se halla la coordinación inmediata de la política de defensa, que ejecutan los distintos departamentos ministeriales en la parte que les afecta.

Se puede decir que la política de defensa abarca no solamente un campo muy extenso y complejo en relación a la seguridad, sino también que es de la mayor trascendencia en la política nacional, debido a su amplia relación con los asuntos de política exterior y de política interior, y a las repercusiones que tienen muchas de las decisiones, especialmente en el ámbito internacional. A efectos de planeamiento y ejecución, se ejerce en dos direcciones principales relacionadas entre sí. La primera es de carácter programático y se refiere concretamente a la decisión del Gobierno de definir la política de defensa, al establecimiento de previsiones, adopción de disposiciones

y puesta en ejecución del mecanismo de planeamiento de defensa para alcanzar los objetivos propuestos. La segunda comprende el estudio de los asuntos políticos de carácter estratégico militar y las materias de defensa de marcada trascendencia política que se plantean continuamente, tanto como consecuencia de decisiones adoptadas por el Gobierno, como por los cambios de la situación que inciden en la política de defensa y en la política nacional. En cada caso se trata de analizar sus posibles repercusiones y facilitar los elementos de juicio, de carácter estratégico y técnico, para las decisiones que proceda adoptar.

Por ello, las materias de política de defensa con frecuencia se hallan muy relacionadas, e incluso solapadas con otros campos de la política nacional, tanto que a veces resulta difícil determinar si un asunto, que afecta directamente a la seguridad, es más propio de la política de defensa que de la política general, debido a que se halla en la zona de límites imprecisos en que inciden ambas, por lo que debe tratarse de forma coordinada y coherente, viendo sus implicaciones.

Por dicha razón, en todos los países existe una gran relación y estrecha cooperación entre la política exterior y la política de defensa en materias de incumbencia común, como son la estabilidad política y militar de zonas geográficas vecinas, equilibrio estratégico entre países, conferencias de desarme y control de armamentos, alianzas defensivas, acuerdos bilaterales de cooperación en materias de defensa, litigios fronterizos, delimitaciones de espacios de soberanía y aguas territoriales, contenciosos, actitudes ante planteamientos diversos de seguridad internacional, etc., debido a que son temas muy complejos que requieren un enfoque común y el estudio de todos sus aspectos.

Igualmente se siente la necesidad de cooperación con la política interior en asuntos de tanta trascendencia como la movilización de los recursos nacionales, los planes civiles de emergencia en apoyo a los planes de defensa militar y protección de la población civil, coordinación en la conducción de situaciones de crisis o de hostilidades, organización de la infraestructura de bases, zonas de maniobras, zonas restringidas de la defensa, etc., que afectan muy directamente a la política de defensa y a la política militar.

En España, la política de defensa tiene como principal punto de referencia el artículo 8.º de la Constitución, que, como es sabido, encomienda a las Fuerzas Armadas la misión de «garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional». Esta misión permanente facilita al Gobierno los objetivos esenciales que debe perseguir toda política de defensa, dejando a su elección la mejor forma de alcanzarlos, según las circunstancias, condiciones variantes de la situación estratégica, estabilidad de las zonas de posible conflictividad, peligro de las amenazas y seguridad que puede proporcionar nuestra capacidad de disuasión y defensa.

La Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar, y la Ley Orgánica 1/1984, de 5 de enero, que reforma la anterior, tratan de la política de defensa, y el Real Decreto 135/1984, de 25 de enero, por el que se reestructura el Ministerio de Defensa, crea la Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL) bajo la dependencia del Jefe del Estado Mayor de la Defensa, y le asigna competencias. Estas se realizan en los campos principales de la política de defensa interior, en el de la política de defensa exterior y en el funcional de estudios y planes.

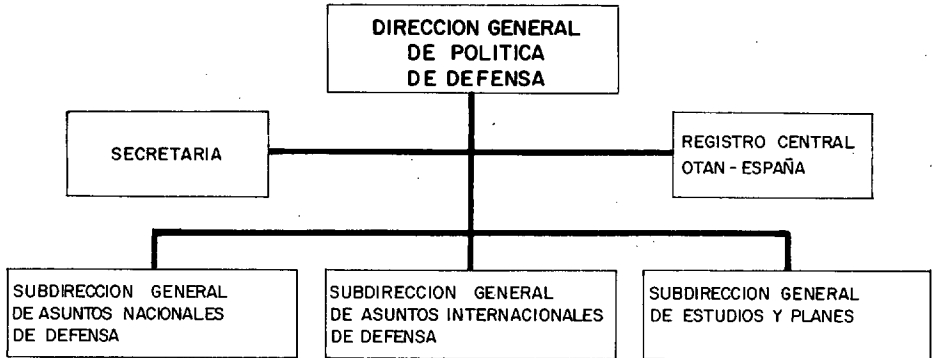


Gráfico número 1.

Por supuesto que la DIGENPOL no realiza la política de defensa en exclusiva, ya que la variada y amplia extensión de su actividad requiere la participación esencial de numerosos organismos, pero sí es el único que la tiene conferida como misión específica y ha sido estructurada orgánicamente para llevarla a cabo.

Política de Defensa Interior.

Corresponde a la Subdirección General de Asuntos Nacionales de Defensa, a la que el Real Decreto 135/84 asigna las competencias siguientes:

- Preparar estudios e informes de política de defensa sobre defensa civil.
- Realizar trabajos referentes a comunicaciones y transportes de interés para la Defensa que no sean competencia de los Ejércitos.
- Ejercer las competencias legales en zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional.
- Realizar trabajos sobre movilización de la competencia del Departamento.

Los cometidos de política de defensa en los asuntos nacionales se basan en las competencias que la Constitución reconoce al Estado, y las que puedan transferirse y asumir las Comunidades Autónomas. En la fase actual de estructuración de éstas, la política de defensa interior se centra en el seguimiento y estudio del proceso autonómico, en cuanto a las competencias que pueden hallarse en conflictividad con las de Defensa. El sector que abarca esta materia es muy extenso y variado, ya que comprende desde la regulación de las aguas interiores, clasificación de puertos y asuntos diversos (como puede ser la dotación de armas de guerra de la policía autónoma de las Comunidades), al establecimiento de parques nacionales en determinadas zonas en las que se hallan campos de tiro e instalaciones de defensa. Cada asunto requiere estudio, consulta con los organismos afectados y emisión del correspondiente informe para la Administración Territorial, que realiza un seguimiento total de este proceso.

Otras competencias de la Subdirección General se refieren a la cooperación entre los Ministerios de Defensa y del Interior, fundamentalmente en el campo de la Protección Civil en caso de catástrofes naturales, y ante otras necesidades diversas de carácter administrativo, como han sido la colaboración prestada por el Ministerio de Defensa con motivo del campeonato mundial de fútbol, visita de Su Santidad el Papa y otros sucesos nacionales, como determinados casos de inundaciones e incendios forestales. Esto último ha dado lugar a acuerdos de asistencia mutua del Ministerio del Interior con Francia y Portugal, en el que participan medios de Defensa. Ello requiere la regulación de servicios, número de peticiones de colaboración y fuerzas que pueden cruzar la frontera.

En el plano de la defensa militar, la política de defensa en asuntos nacionales considera de la máxima trascendencia la capacidad de movilización de los recursos nacionales y la elaboración de planes civiles de emergencia preventivos en apoyo de los planes de operaciones militares, así como de la protección de la población civil en caso de hostilidades.

Una de las enseñanzas de mayor interés obtenidas de la OTAN, a través de la observación de ejercicios de conducción de situaciones de crisis y de defensa militar en caso de agresión, es la necesidad de crear un Comité Nacional de Planes de Emergencia, similar al de la Alianza y mayoría de los países miembros, y promover las disposiciones adecuadas basadas en las Leyes Orgánicas 6/1980 y 1/1984, mencionadas anteriormente, que permitan la elaboración de planes civiles en los sectores previstos (transportes terrestres, marítimos, aéreos, comunicaciones, industria, energía, agricultura y alimentación y protección civil).

Dentro de la política de defensa interior, el Servicio de Telecomunicaciones y Transportes coordina los trabajos de interés para la Defensa que no corresponden a las competencias de los Ejércitos. Expone las necesidades de Defensa en el Instituto de Transportes y Comunicaciones; actúa como

Secretaría Técnica de la Junta de Telecomunicaciones de la Defensa y asesora al vicepresidente de la Junta Nacional de Telecomunicaciones, donde se trata la asignación de frecuencias, legislación, normas, etc.

Mantiene al día la información sobre los planes y medios civiles de telecomunicaciones y transportes que pueden utilizarse en beneficio de la Defensa en caso de emergencia, crisis o guerra. Dirige el CECOM/OTAN, ejerce control de la información clasificada y distribuye el material criptográfico a los distintos departamentos ministeriales.

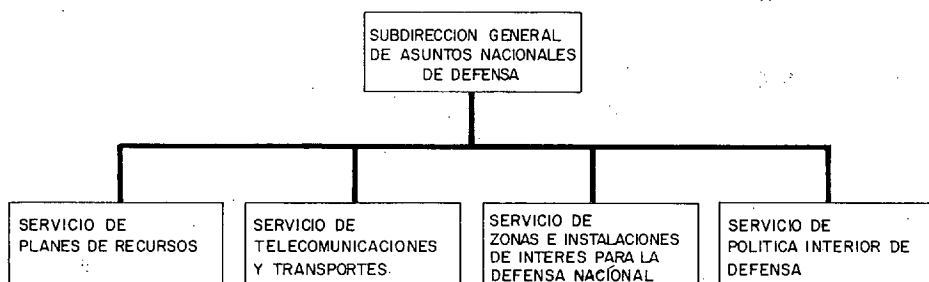


Gráfico número 2.

Otra de las competencias destacadas de la política de defensa interior es la relativa a zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional en lugares sensibles del territorio nacional, reguladas por la Ley 8/1975, de 12 de mayo, que establece limitaciones que afectan a la propiedad privada; a la determinación de zonas de seguridad de las instalaciones militares e instalaciones civiles declaradas de interés militar y a zonas de acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros.

Para desarrollo de dicha disposición, el Real Decreto 689/1978 aprueba el reglamento que establece las normas de aplicación en zonas e instalaciones de territorios peninsulares y extrapeninsulares, con las correspondientes restricciones. Estas limitaciones inciden en la mayoría de los casos en intereses locales por reducir posibilidades turísticas, el valor de las propiedades y la capacidad de promoción de zonas, razón por la cual existe el deseo de revisión y reducción de dichas restricciones.

Dentro de esta Subdirección General, es también materia de gran interés la coordinación de los Servicios de Movilización Militar de los Ejércitos, a fin de llegar a criterios y soluciones unificadas en la movilización del personal.

Política de Defensa Exterior.

Corresponde a la Subdirección General de Asuntos Internacionales de

Defensa, a la que el mencionado Real Decreto 135/84 asigna las competencias siguientes:

- Coordinación de los asuntos internacionales de la defensa.
- Preparación y tramitación de lo relacionado con tratados, acuerdos y convenios de interés militar.
- Coordinación de las Agregadurías Militares españolas en el extranjero en materia de política de defensa.

El campo de las competencias de esta Subdirección General comprende el estudio y seguimiento de la situación estratégica internacional, dedicando especial atención a los problemas de seguridad que pueden influir en la política de defensa, o ante los que España pueda adoptar una determinada actitud.

Dado que las amenazas a la seguridad provienen del exterior, tanto del entorno geográfico de cada país, como de una situación mundial que puede deteriorarse y convertirse en un conflicto generalizado, se considera que la atención a la situación exterior constituye el punto clave de la política de defensa. Existe una estrecha conexión entre la política de defensa y la política exterior, ya que ambas tienen el objetivo de garantizar los intereses nacionales frente a los de otros países, y también participan en las empresas, compromisos y responsabilidades que España asume ante sus aliados y otros países en defensa de la seguridad y paz internacionales.

Dicho objetivo común se centra en las principales prioridades nacionales y en los intereses vitales de la soberanía, independencia e integridad territorial, así como en la defensa de valores que definen nuestra sociedad occidental.

La conexión entre la política de defensa y la política exterior se realiza a través de la estrecha relación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, especialmente con la Dirección General de Asuntos Internacionales de Seguridad y Desarme y con las Direcciones Políticas, cuyas competencias se solapan y complementan en muchos aspectos con las de política de defensa exterior. Se concretan en el intercambio de información, reuniones y consultas sobre materias de interés común, que son de la máxima utilidad para unificar criterios y llegar a enfoques realistas.

También con la asistencia y cooperación de personal de Defensa en foros internacionales en los que se tratan aspectos técnicos de carácter militar o de empleo de fuerzas, como son la Conferencia sobre Medidas de Confianza y Desarme, de Estocolmo, para promover medidas que reduzcan el peligro de confrontación e incrementen la seguridad, y la Conferencia de Desarme de Ginebra, de las Naciones Unidas, en la que España interviene como país observador.

A su vez, la política de defensa sigue la evolución de temas de interés

para la seguridad a través de la información procedente de la Alianza sobre las Conversaciones para la Reducción Mutua y Equilibrada de Fuerzas (MBFR) que se celebran en Viena, entre la OTAN y el Pacto de Varsovia, con el fin de reducir las fuerzas desplegadas en Europa Central a un límite máximo común del número de hombres. Igualmente sigue con gran interés las conversaciones bilaterales de Ginebra entre Estados Unidos y la Unión Soviética para adoptar acuerdos en los campos de las armas estratégicas, las fuerzas nucleares de alcance intermedio y tratar el proyecto de la defensa estratégica en el espacio.

Son igualmente de especial interés para la política de defensa todas las materias relativas a la seguridad mundial sobre control de armamentos y desarme, temas nucleares (Tratado de No Proliferación, Tratado de Limitación de Sistemas Antibalísticos, desnuclearización, prohibición de pruebas nucleares, etc.), prohibición del uso de armas químicas y otros acuerdos internacionales, que afectan al equilibrio estratégico mundial y a la seguridad internacional.

El seguimiento continuo de todos estos temas se facilita, a su vez, con la relación directa e intercambios de información con los países aliados y amigos a través de las consultas y reuniones de trabajo que se celebran conforme a las previsiones de los acuerdos bilaterales suscritos por España de cooperación en materia de defensa.

Una de las competencias principales de la Subdirección General de Asuntos Internacionales es la preparación y tramitación de los tratados, acuerdos y convenios de interés militar o de cooperación en materias de defensa. Los pactos suscritos por España en el ámbito de la Defensa responden a las necesidades siguientes:

- De defensa mutua (multilateral): la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).
- De cooperación en materias de defensa (bilaterales): el Convenio con los Estados Unidos y los Acuerdos con Francia, Portugal, Grecia y Bélgica.
- De cooperación en política de armamento: el Acuerdo con Italia, República Federal de Alemania, Reino Unido, Países Bajos, Noruega y Suecia.
- De protección de la información militar o industrial: Acuerdos con Estados Unidos y la mayoría de los países mencionados.

Como se recordará, España fue admitida el 30 de mayo de 1982 en la OTAN como miembro de pleno derecho. En el mismo año se decidió por parte española «congelar» su integración en la estructura militar ante el deseo de tener un conocimiento más profundo de la Alianza. Como es bien sabido, la Alianza Atlántica se justifica por la existencia de una situación de peligro colectivo ante la cual los países sienten el temor de una amenaza

común a la que saben no pueden enfrentarse aisladamente con posibilidades de éxito. Debido a que se trata de una superpotencia amenazante (cuya superioridad militar le permite invadir uno tras otro los países e imponerles su régimen político y tipo de sociedad) recurren a la unión de todos los que comparten esa inseguridad y contraen el compromiso solidario de que si uno de ellos se ve atacado, los demás acudirán en su ayuda. Con ello, la superpotencia amenazante se ve imposibilitada de atacar sucesivamente a los países más débiles que ella, porque sabe que, si lo intenta, la Alianza reaccionará en su totalidad contra su agresión. Sabe que si recurre a la acción armada tendrá que afrontar una empresa mayor, más difícil y costosa contra todos los países miembros, que no le ofrece las mismas garantías de éxito, y que si la acomete se expondrá a sufrir pérdidas superiores a las que podría aceptar, e incluso a verse derrotada, sin poder cumplir sus propósitos, con lo que se siente disuadida de emprender la aventura de atacar a un país más débil.

En la situación actual, ningún país puede desentenderse de la seguridad porque nadie es inmune a la agresión ni puede sentirse seguro ante las amenazas. Ciertamente que los más próximos a las fronteras y fuerzas desplegadas frente a frente en Centro Europa tienen una mayor percepción del peligro, porque serían los primeros en verse envueltos en las hostilidades, pero sería erróneo, y también arriesgado y poco solidario, que los demás confiáramos en la seguridad que presta la distancia y en el éxito de la resistencia que opondrán los demás.

España se halla actualmente amparada por el artículo 5.º del Tratado, que le proporciona seguridad en caso de hostilidades en un conflicto globalizado y está pendiente, como es sabido, de las decisiones que se adopten a nivel político sobre su continuidad en la OTAN. La política de defensa en esta materia se basa en la relación con la Representación Permanente en Bruselas y en la participación actual en la Alianza.

El ministro de Defensa asiste a las sesiones plenarias del Comité de Planes de Defensa y Eurogrupo, y el jefe del Estado Mayor de la Defensa asiste a las del Comité Militar. En estas sesiones, las altas autoridades de todos los países tratan los problemas de máximo interés de política de defensa y sobre la situación estratégica internacional, y mantienen contactos, celebran consultas e intercambian información. La principal actividad de la DIGENPOL en este campo se centra en el estudio y preparación de los temas de la agenda de las reuniones ministeriales, actuando como órgano de trabajo del ministro de Defensa. Efectúa un seguimiento de todos los asuntos tratados en los comités a los que asisten representantes de defensa, realiza estudios e informa al JEMAD y MINISDEF de todo lo relativo a la OTAN. A su vez, se halla enlazada con el Ministerio de Asuntos Exteriores para los temas de la Alianza, tanto para la integración de nuevos grupos, cursar la tramitación de las visitas a España de fuerzas que se hallan bajo mando OTAN (como STANAVFORCHAN, STANAVFORLANT...) y tratar

asuntos que requieren coordinación, como para la designación de asistentes a cursos y seminarios en el Colegio de Defensa de la OTAN.

En relación a los acuerdos bilaterales en el marco de la defensa, los países establecen una colaboración en tiempo de paz en la que se intercambia información, se contrastan procedimientos y se lleva a cabo una cooperación en diversos campos, en los que se excluyen los compromisos nacionales de ayuda mutua en caso de que una de las partes se viera atacada por un tercero. Esta cooperación suele abarcar consultas entre Estados Mayores, valoraciones estratégicas conjuntas, participación en cursos, ejercicios y maniobras combinadas, así como en el campo industrial de armamento y material, intercambio de tecnología, protección de la información clasificada, protección industrial, etc.

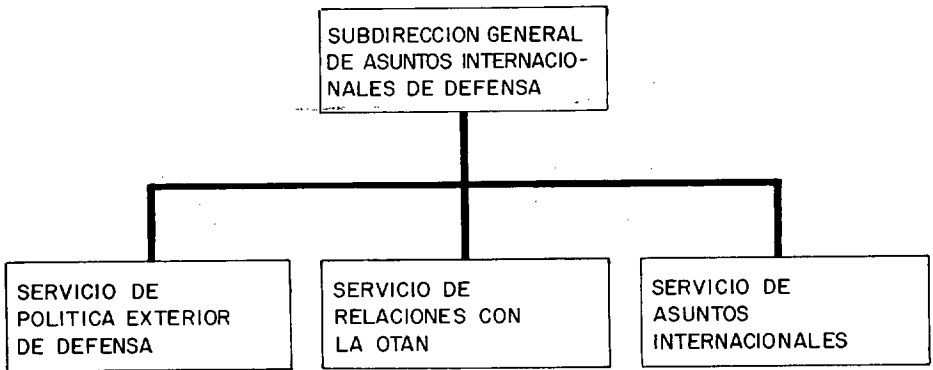


Gráfico número 3.

Desde 1953, España mantiene una relación bilateral de acuerdos con Estados Unidos, que se han renovado sucesivamente en 1970, 1976 y 1982, y han pasado por diversas fases. Desde el punto de vista de política de defensa han cumplido el objetivo de mantener nuestra seguridad vinculada a la defensa occidental y de haber contribuido de manera decisiva a la modernización de nuestras Fuerzas Armadas, especialmente la Armada y el Ejército del Aire, en momentos difíciles no sólo en material y asistencia técnica, sino también en la preparación del personal. A lo largo de estos años nuestras fuerzas han alcanzado niveles de actualización y eficacia que difícilmente se habrían podido lograr sin esa colaboración y al margen de la Alianza.

El actual Convenio de Amistad, Defensa y Cooperación se concibe dentro de la relación bilateral de dos países miembros de la OTAN, y contiene grandes ventajas para España en comparación con el anterior Tratado de Amistad y Cooperación de 1976. Se puede decir que en los treinta y dos años de esta relación, ambos países han obtenido importantes beneficios, no

siendo los menores la amistad y la cooperación común en favor de la paz y de la seguridad.

Durante años, las bases españolas fueron parte del despliegue estratégico norteamericano para crear disuasión y mantener la seguridad, pero actualmente tienen un carácter logístico administrativo en relación con otras instalaciones en el extranjero. Se emplean en mucho mayor grado para el despliegue de los mandos aéreos y fuerzas navales españolas. Cualquier uso norteamericano de las instalaciones que exceda del ámbito del Convenio exigirá autorización del Gobierno español.

Como contrapartida del uso de instalaciones existe una cooperación en la modernización de las Fuerzas Armadas españolas y también en los sectores industrial y civil de desarrollo científico y tecnológico, y cultural, que el Gobierno desea incrementar a fin de equilibrar la cooperación militar.

En el seno del Comité Conjunto para Asuntos Político-Militares Administrativos se acordó como complemento del Convenio el Tratado Específico de Cooperación Espacial, que contempla el aterrizaje de emergencia en bases españolas de la lanzadera espacial norteamericana.

El vigente Acuerdo de Cooperación Militar con Francia se firmó en París el 7 de octubre de 1983 por los ministros de Defensa de España y de Francia. Como se recordará, las relaciones con Francia se iniciaron en 1963, con motivo del Programa Naval español, y posteriormente se consolidaron con el Acuerdo de 1970, que abrió una importante etapa de cooperación militar entre las Fuerzas Armadas de ambos países. Entre otros tipos de cooperación, la Armada llevó a cabo la construcción de los submarinos *Daphné* y *Agosta*. Actualmente son del máximo interés los contactos entre Estados Mayores, los ejercicios combinados, intercambios de personal y de unidades militares, así como la concesión mutua de facilidades de orden logístico.

España y Francia se hallan en una zona geográfica en la que se precisa coordinación para la seguridad mutua. Ambos países se benefician de esta cooperación, que permite una visión conjunta de problemas estratégicos y la adopción de medidas y previsiones de interés común.

Los Acuerdos con Portugal tienen su origen en el antiguo «Tratado de Amistad y No Agresión» de 1939, conocido como Pacto Ibérico, que ha sido actualizado en el vigente Tratado de Amistad y Cooperación Hispano-Portugués de 1978. Está redactado en términos amplios y permite una extensa cooperación.

En el aspecto militar y de política de defensa promueve una importante relación dentro de la Península Ibérica mediante las reuniones de los Estados Mayores Peninsulares. En ellas se analizan problemas estratégicos comunes, se relacionan los representantes de los Estados Mayores del Ejército, Armada y Ejército del Aire de ambos países, para desarrollar agendas

de trabajo, acordar programas de ejercicios e intercambios en escuelas, como partes principales de la colaboración.

En 1980 se creó la Comisión Mixta Hispano-Alemana, en la que el director general de Política de Defensa es el copresidente de la parte española. Consta de siete grupos de trabajo que desarrollan una amplia cooperación que va desde el estudio estratégico militar y análisis de la situación en la seguridad, control de armamentos y desarme, al intercambio de unidades paracaidistas, asistencia de alumnos a escuelas de ambos países y otros sectores de participación.

Esta relación exterior comprende también la política de armamento, que se materializa en acuerdos como el Hispano-Italiano para materias de Defensa, de 1980; la Carta-Acuerdo entre los ministros de Defensa de España y de la República Federal de Alemania; el acuerdo logístico entre la Marina española y la Marina holandesa, entre otros acuerdos que se hallan en fases de preparación y negociación.

La mayoría de los anteriores acuerdos se han complementado con los de protección de la información reservada y de protección industrial.

También es de gran interés el Tratado de Amistad y Cooperación de 1980, entre España y la República Federal de Guinea Ecuatorial, en el cual se enmarca la asistencia técnica en materia de defensa y seguridad, que prevé el envío de asesores militares (misión militar). Y en la instrucción general 01/85, de MINISDEF, se designa a DIGENPOL para llevar a cabo las misiones de cooperación en el área de Defensa.

Estudios y Planes.

La Subdirección General de Estudios y Planes es el órgano permanente de trabajo de la Junta de Defensa Nacional. El expresado Real Decreto 135/84 le confiere las competencias principales siguientes:

- Coordinación de los trabajos que afecten al ciclo de política de Defensa.
- Llevar a cabo planes a corto, medio y largo plazo.
- Preparación de las sucesivas ediciones del «Libro Blanco de la Defensa de España».

Dada la trascendencia de las materias que trata la Junta de Defensa Nacional, como órgano superior y consultivo del Gobierno (y también de Su Majestad el Rey y del presidente del Gobierno), en materia de Defensa Nacional, y las altas personalidades que la forman, es fácil deducir la importancia de las misiones que desempeña dicha Subdirección General en la preparación de estudios y trabajos previos, convocatoria de las reuniones de la Junta y desarrollo o curso de las decisiones que se adopten en el seno de la misma, cuyo secretario de actas es el director general de Política de Defensa

por razón de su cargo. Las principales misiones de esta Junta de Defensa Nacional son las siguientes:

- Emitir informes sobre materias de Defensa Nacional que el Gobierno le consulte.
- Informar sobre las grandes directrices de política militar elaborada por el ministro de Defensa.
- Elevar al Gobierno propuestas sobre asuntos relacionados con la Defensa Nacional, en especial aquéllos que afectan a varios Ministerios, y
- Asistir al presidente del Gobierno en la definición de grandes objetivos estratégicos; en la distribución de fuerzas y provisión de necesidades de los Ejércitos; y, llegado el caso, en la dirección de la guerra.

La Defensa Nacional ha de mantener la seguridad a cubierto de cualquier forma de agresión o amenaza (L. O. 6/80, arts. 2 y 3), y ello exige que el desarrollo de la política en este campo se ajuste a un proceso complejo en el que intervienen muy numerosos factores y que presenta algunas características significativas:

- Ha de tener carácter cíclico, concurrente e integrador, para hacer posible la acción oportuna y coordinada de todas aquellas fuerzas morales y materiales de la Nación que sea preciso poner en juego en función de la situación.
- Implica, de hecho y con responsabilidades concretas, a los más altos organismos de la Administración: todos los departamentos ministeriales.
- Ha de contemplar todas las necesidades esenciales, sean de naturaleza material, humana u orgánica.
- Requiere el ejercicio de una función coordinadora intensa e imprescindible, que no siempre es aceptada de buen grado por las personas implicadas.

Todo ello se ha tratado de plasmar en el sistema de trabajo que materializa y sintetiza todo el proceso, ya conocido como Ciclo de Defensa o, dicho de forma correcta, «Ciclo de Política de Defensa Nacional», que no es más que un sistema tipo Plan-Programa-Presupuesto, cuya primera fase, la de Planeamiento, se inicia a la vista de un importante documento: la «Directiva de Defensa Nacional».

En esta Directiva, el Gobierno —con la firma de su presidente— determina los objetivos de la Defensa Nacional; expone las acciones que considera preciso llevar a cabo para alcanzarlos, y concreta los departamentos ministeriales que han de realizar el estudio necesario para detallar la forma

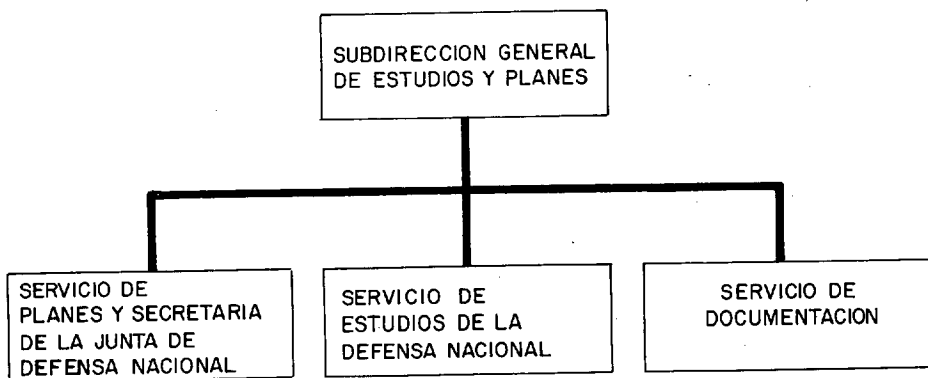


Gráfico número 4.

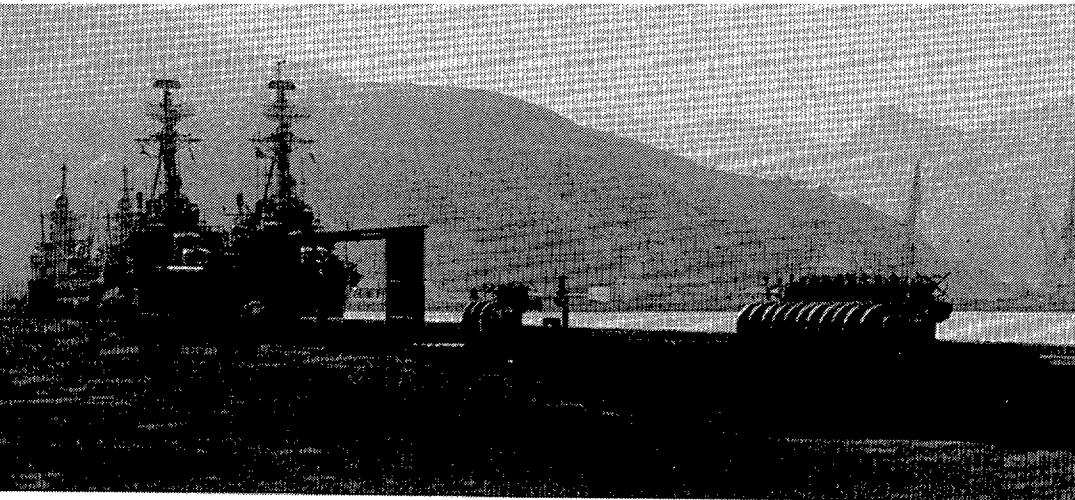
de llevar a buen término cada una de ellas. La fase termina con la promulgación del «Plan General de la Defensa Nacional», mediante el cual el Gobierno —también con la firma de su presidente— ordena a los distintos departamentos la ejecución de determinados cometidos.

En la segunda fase —Programación— se trata de que cada departamento escalone en el tiempo las actividades concretas cuya realización sea necesaria para lograr el desempeño correcto de cada uno de los cometidos que le hayan sido asignados, estableciendo un equilibrio aceptable entre posibilidades y necesidades que haga posible satisfacer los gastos que de éstas se deriven. Se podrá pasar así a la tercera fase —Presupuestación—, que se reduce a que cada departamento refleje en su propuesta anual de presupuesto las partidas económicas correspondientes a las actividades que haya de desarrollar durante el año.

Entre los trabajos de esta Subdirección hay que destacar, por último, la preparación del «Libro Blanco de la Defensa Nacional Española», valioso documento en el que se rinde cumplida cuenta de la política en este campo y de su ejecución y —como parte de ella— de la política militar.



Cuanto se ha expuesto ha tratado de poner en evidencia la gran amplitud del campo de la política en materia de Defensa Nacional, así como el gran número y alto nivel de los organismos que han de participar en todo su proceso. Y de ahí, como consecuencia importante, la necesidad de apreciar la conexión entre sus distintos aspectos y de coordinar los esfuerzos de todos, para que su trabajo resulte coherente y eficaz.



Cartagena: Ejemplo de armonía entre lo civil y lo militar. Autor: Bernardino García García.

INFORMACION ESPECIAL

BODAS DE ORO DEL ALMIRANTE S. A. R. DON JUAN DE BORBON Y BATTENBERG

El día 12 de octubre pasado, Día de la Hispanidad, tuvo lugar la solemne y entrañable celebración de las bodas de oro de los Condes de Barcelona, el almirante Don Juan de Borbón, hijo del Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII y de la Reina Victoria Eugenia, y Doña María de las Mercedes de Bor-

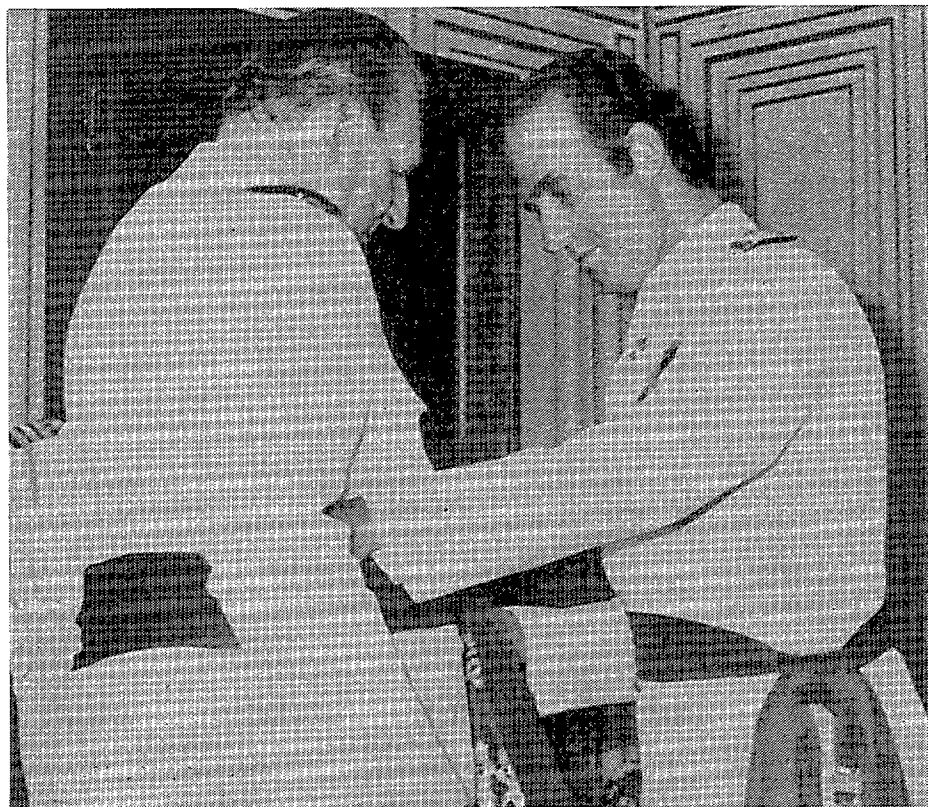


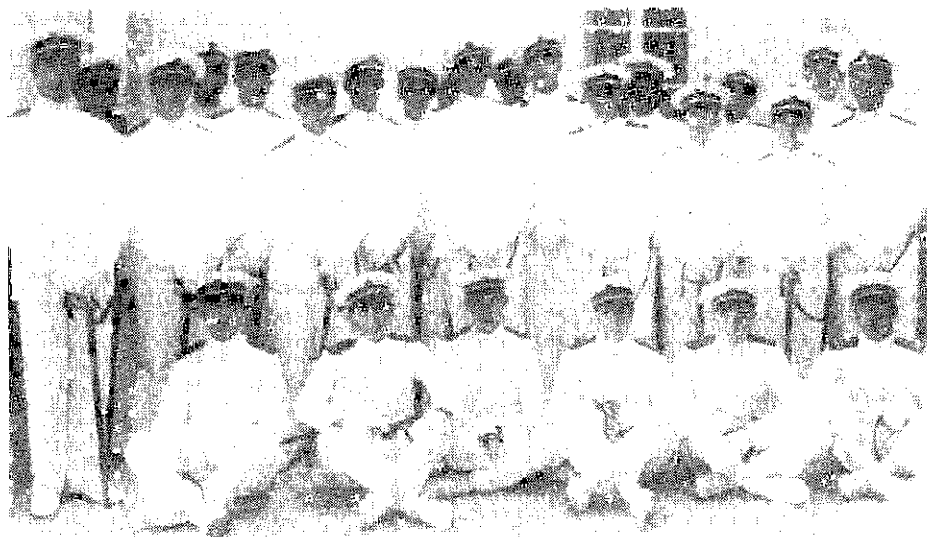
Foto de Su Majestad imponiendo el fajín de almirante a su padre, S. A. R. el Conde de Barcelona.



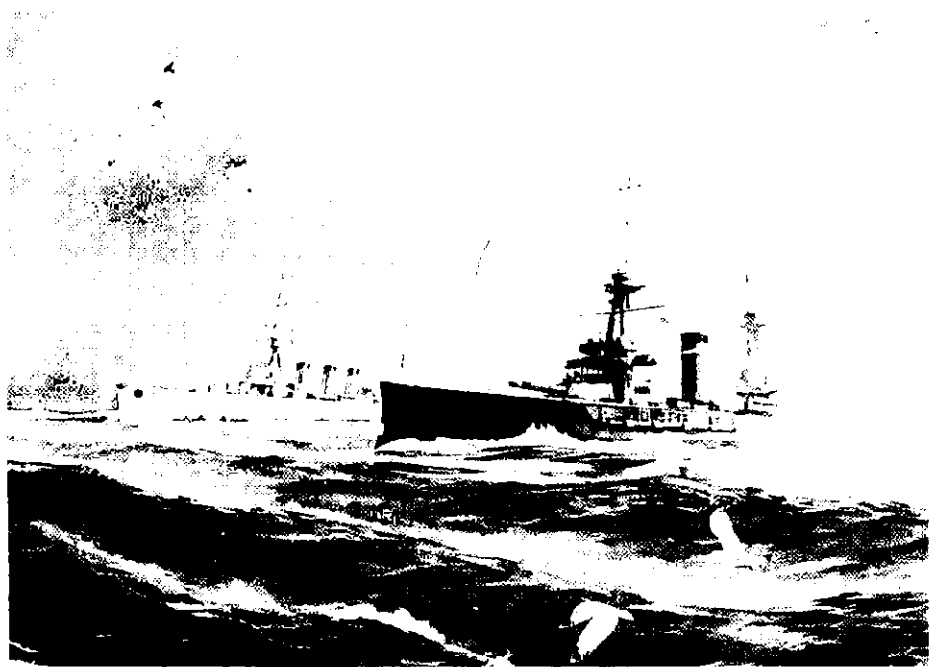
Foto de jura de bandera de S. A. R. el Conde de Barcelona, en la Escuela Naval Militar de San Fernando, en 1930. Don Juan jura la bandera ante su padre, el Rey Don Alfonso XIII.

bón y Orleáns, padres de nuestro Rey, Su Majestad Don Juan Carlos de Borbón, y abuelos del Príncipe de Asturias, Don Felipe de Borbón y Grecia, quien el día anterior había jurado bandera como caballero cadete en la Academia Militar de Zaragoza.

La Marina se unió gozosamente a tan destacada celebración mediante la asistencia a la fiesta familiar, que se celebró en el Palacio de El Pardo, de numerosos almirantes, jefes y oficiales de la Armada, quienes, como



S. A. R. el Conde de Barcelona rodeado de sus compañeros de promoción en el Curso 1930-31 de aspirantes en la Escuela Naval Militar.



Acorazado *Alfonso VIII*. Cuacero *Victoria Eugenia*. (Cuarela de A. Molins.)

recuerdo de la efeméride, ofrecieron a Don Juan y Doña María un cuadro de dos históricos buques de nuestra Armada: el *Alfonso XIII* y el *Reina Victoria*, así como un broche con un ancla de oro para la augusta señora.

Acompañamos esta breve pero ilusionada reseña, llena de simpatía y lealtad para el augusto matrimonio, con las ilustraciones gráficas relativas al suceso.

La REVISTA GENERAL DE MARINA se honra uniéndose de todo corazón a la celebración de las bodas de oro de los Condes de Barcelona, ofreciéndoles este modesto pero entusiasta homenaje de ilustración gráfica.



ENTRE LA PAZ Y LA GUERRA

Ricardo MUÑOZ JUAREZ
Teniente Vicario de 2.^a de la Armada

«Por amor a la paz podrían consentirse muchísimas cosas; pero si la esclavitud, la barbarie y el aislamiento fueran exaltados en nombre de la paz, ésta sería para el ser humano la peor de las miserias.»

BARUCH B. SPINOZA

Introducción.



ECIO resultaría negar los progresos que se han logrado durante los últimos años encauzando las relaciones entre los pueblos hacia la paz. De todos son conocidas las actividades de la diplomacia, y los trabajos y esfuerzos de conferencias y congresos internacionales, haciendo referencia a diversos aspectos de la conexión y trato entre los diferentes Estados, concluyendo convenciones que obligan a todos los signatarios; y llegando a crear asociaciones internacionales en este sentido.

Pero resulta también evidente que todavía no se ha penetrado en la esencia del derecho de los pueblos, que debe partir de la realidad material y espiritual del hombre. Porque la historia de la humanidad nos está demostrando la existencia de un fenómeno cada vez más palpable a todos los niveles: la voluntad de poder de los hombres, o de unos grupos de hombres, sobre otros hombres u otros grupos de hombres.

Es por ello por lo que la formación de las naciones en su actual estructura y contenido responsabiliza a los respectivos pueblos de sus propios destinos. Porque el futuro de la humanidad se presenta incierto, dada la capacidad destructora de los arsenales de las grandes potencias, que está influyendo día a día en el ánimo del ciudadano medio, agobiado por el temor y la inseguridad.

De ahí que la defensa de la paz, y por consiguiente la misma guerra, afecta al acervo espiritual de todo un pueblo constituido en nación, puesto que tanto la paz como la guerra pueden llevar a una crisis, donde entra en juego su supervivencia como tal.

Panorama actual.

En el mundo actual parece evidente la existencia de una pugna entre dos formas distintas de concebir la sociedad y de una subversión de las relacio-

nes humanas. Por lo que la aparición de los enormes medios destructivos a que aludíamos antes, capaces de llevar a un suicidio colectivo a la humanidad, hacen que la guerra, como choque material de los dos grandes poderes —la Unión Soviética y los Estados Unidos—, sea un imposible, juzgándola desde una pura razón estricta.

Pero este imposible de la guerra no ha impedido que el hombre, y los poderes sociales donde se integra, pierda su natural agresividad, ni archive como recuerdo histórico su saber, en relación a que la mejor forma de alcanzar determinados propósitos es la de violentar la voluntad que se oponga a ellos. En realidad, lo que se ha convertido en un imposible, o como mínimo en una opción demencial, no es la guerra, sino la forma de hacerla, porque sigue existiendo el deseo fuerte de doblegar voluntades opuestas, causa esencial de la guerra (1).

Por eso puede ocurrir que no sea posible una guerra total, pero sí las guerras condicionadas. De esta forma surgen las guerras limitadas, tanto en los medios tecnológicos que en ellas pueden utilizarse, como en los espacios geográficos donde han de producirse, así como en el ingenio de otros medios de agresión, de carácter espiritual —guerra psicológica—, en la combinación de agresiones, espiritual y material —guerra subversiva—, en la reducción drástica y especialización muy concreta de los medios de agresión material —terrorismo—, en el empleo, con fines agresivos, de los recursos y sistemas comerciales —guerra económica—, etc.

El estado de cosas descrito complica de forma terrible las funciones defensivas de los poderes enfrentados, ya que nos encontramos cada día ante un fenómeno mucho más sofisticado, astuto e hipócrita al mencionar el concepto de paz. Porque la más grande nación de la tierra puede ser destruida sin que una violencia material se produzca. Basta con que las almas de sus hombres dejen de creer en la esencia y razón de ser de la comunidad de que forma parte.

¿Entre la guerra y la paz?

Por ello podemos afirmar que nos hallamos en un estadio intermedio entre la paz y la guerra, el cual reviste rasgos característicos, cuya constatación es evidente:

1) Existencia entre dos mundos opuestos de una condición básica de hostilidad y tensión. Esta hostilidad es la del tipo que existió en el Medioevo entre cristianos y musulmanes, que se consideraban en perpetuo estado de hostilidad entre sí, si bien no concertaban paces, sino treguas. Es el tipo de hostilidad existente entre los dos mundos, que se ha dado por llamar mundo

(1) Cfr. González Ruiz, E.: *La misión del Ejército en la sociedad contemporánea*. Editorial Magisterio Español. Madrid, 1976, pág. 18.

socialista y mundo capitalista, o lo que es lo mismo, entre materialismo dialéctico marxista y humanismo cristiano.

2) Esta tensión ha surgido entre partes que tienen una fundamental y radical diferencia, de forma que la solución de un problema singular no termina esta diferencia. Así, por ejemplo: mientras que las diferencias entre Egipto y la Gran Bretaña sobre las bases del canal de Suez, una vez arregladas por sendos tratados, terminó la hostilidad entre las partes, por ser problemas claramente identificables y cuya solución era inherente a estas naciones, las soluciones entre el llamado «socialismo» y «capitalismo» no son sólo inherentes a los Estados Unidos de América y a la Unión Soviética, sino que incluye también al resto del mundo. Y una vez resueltos los problemas singulares, como la guerra de Corea, de Indochina o del Vietnam, la hostilidad básica continúa en la humanidad.

3) Existencia de una ausencia de intención, o, por lo menos, de emplear la guerra como medio de resolver las diferencias. Tal vez porque tal decisión, como hemos apuntado anteriormente, significaría el desencadenamiento de una guerra global, igualmente fatal para vencedores y vencidos, si es que todavía pudieran seguir utilizándose ambos términos (2).

Resultados a la vista.

Este «status» intermedio entre la paz y la guerra, designado por Burnham y Lippman con el nombre de «guerra fría», no ha dado paso hasta la fecha a una paz duradera en el mundo. Porque los «halcones» de la política internacional hablan de guerra fría para dar una impresión de firmeza, de la que sólo hacen gala de cara a la galería; mientras que los llamados «pacifistas» hablan de coexistencia pacífica, porque saben que, a través de las rendijas que ofrecen las democracias a la subversión internacional, el materialismo dialéctico marxista tiene más ocasiones para la infiltración de aquellas ideas que desde dentro, sin costarle a la Unión Soviética un solo hombre, pueden proporcionarle nuevas bases y puntos de partida para sus conquistas e incursiones.

Este estado de cosas es el que ha provocado y encendido las últimas guerras locales; si bien, en estas guerras, aunque de un modo limitado, se hacen demostraciones de fuerza —impidiéndose la caída de algún país determinado en las manos del marxismo a costa de grandes incomprendiones por parte de las mismas democracias occidentales—, como es el caso de la isla de Granada, en el mar Caribe.

Por otro lado, la llamada «coexistencia pacífica», el diálogo de sordos entre las dos superpotencias, ha significado para la causa occidental la pérdida del Irán, Afganistán, Nicaragua, Camboya... Solamente en Afganistán

(2) Cfr. Philips C. Jessup: *Should International Law recognize and intermediate status between Peace and War?* «A. J.». Washington, 1954.

ha dado la cara la Unión Soviética; en todos los demás países han sido los indígenas los que han sido utilizados para llevar a cabo la revolución marxista en los mismos, contando con la ayuda material de la URSS.

El Papa Pío XII trazaba ya en 1955 las características de esta situación en que hoy se encuentra la Humanidad. «Cada uno de los grupos en que se halla dividida la familia humana tolera que exista el otro, porque él mismo no quiere perecer. Evitando de este modo el riesgo final, ambos grupos no conviven, sino que coexisten. No es un estado de guerra, pero tampoco es de paz; es una calma fría. A cada uno de los dos grupos acucia el temor del poder militar y económico del otro. En cambio se halla vivo el recelo por los efectos catastróficos de las armas novísimas. Con angustiosa atención sigue cada uno el desarrollo técnico de los armamentos del otro y su capacidad de producción económica, mientras confía a la propia propaganda el papel de sacar partido del temor ajeno y exagerando su alcance» (3). El progreso tecnológico de las últimas décadas está confirmando que los pueblos necesitan, hoy más que nunca, una capacidad defensiva tan grande en lo material como en lo espiritual, porque nos encontramos en una situación similar a la pugna «Cristiandad-Islam» de la Edad Media en las relaciones existentes entre el Este y el Oeste, que llevan a una confrontación entre el mundo creyente y el mundo ateo, desestabilizando la civilización occidental. Y cuando decimos civilización occidental nos referimos, como es lógico, a la confrontación entre el materialismo dialéctico marxista y el humanismo cristiano.

La verdadera paz.

Tal coexistencia en esta paz de los dos bloques opuestos, además de no ser una convivencia, que es la que se halla en la base de una verdadera paz, es una coexistencia en el terror, como está ocurriendo en Polonia y en los demás países del este europeo. Es por ello por lo que Juan Pablo II, en su mensaje para la celebración de la Jornada de la Paz, decía en 1981: «Sin un respeto profundo y generalizado a la libertad, la paz escapa al hombre ... Y la libertad es herida cuando las relaciones entre los pueblos se fundan no sobre el respeto a la dignidad igual de cada uno, sino sobre el derecho del más fuerte, sobre la actitud de bloques dominantes y sobre imperialismos militares o políticos... La libertad de las naciones es herida cuando se obliga a las pequeñas naciones a alinearse con las grandes para ver asegurado su derecho a la existencia autónoma, a su supervivencia» (4).

Y es que existe una serie de condicionamientos que exigen en nuestros días un planteamiento claro. Porque, ¿cuál puede ser la libertad de unas naciones cuya existencia, aspiraciones e ilusiones están condicionadas por el

(3) Pío XII: Discurso de Navidad, en «Acta Apost. Sedis», vol. 48/1, pág. 39.

(4) Juan Pablo II: Mensaje para la celebración de la Jornada de la Paz, en «Ecclesia» (1981), pág. 8.

miedo, en vez de la confianza mutua, por la opresión, en vez de la búsqueda del bien común?

El teólogo dominico P. Congar nos suministra una imagen extremadamente gráfica estableciendo este paralelismo: «De estos dos hechos —carencia de una autoridad mundial capaz de indicar el derecho objetivamente, y con una autoridad para asegurar el orden y el actual sistema de países y, por tanto, de patrias— se sigue que negarse a hacer de perro guardián, porque ello puede llevar a morder, representa abandonar los corderos en un mundo donde todavía existen los lobos» (5).

La paz, por tanto, hunde sus raíces en el auténtico sentido del hombre, en la conciencia de su dignidad, de sus derechos y deberes. Por eso la paz solamente podrá lograrse por el camino del respeto a los derechos de las personas y de los pueblos. Y hacia ello aspira la humanidad, «afianzándose la convicción de que el género humano puede y debe no sólo perfeccionar su dominio sobre las cosas creadas, sino que le corresponde además establecer un orden político, económico y social que esté más al servicio del hombre y permita a cada uno afirmar y cultivar su propia dignidad» (6).

Conclusión.

La protección y la promoción de los derechos del hombre constituyen el sentido fundamental de la unión entre los pueblos. Por ello, este debe ser el fin principal no sólo de las comunidades nacionales, sino también de la colaboración internacional, que para ser eficaz ha de valerse de la aportación técnica de organismos guiados por un poder universal.

La agresividad y las posturas contrapuestas, inevitable entre los hombres, deben ser asumidas en orden a la transformación dinámica del mundo, en consonancia con estructuras políticas y sociales capaces de respetar la dignidad de cada hombre. «Las personas y los grupos sociales están sedientos de una vida plena y de una vida libre, digna del hombre, poniendo a su servicio las inmensas posibilidades que les ofrece el mundo actual» (7).

Las divergencias entre los dos bloques en que se halla dividida la humanidad no parecen fáciles de superarse. Pero la paz es posible, si se desea de verdad, porque la perspectiva humana de la paz es inagotable. «El hombre sabe muy bien que está en su mano el dirigir correctamente las fuerzas que él ha desencadenado..., teniendo abierto el camino para optar entre la libertad o la esclavitud, entre el progreso o el retroceso, entre la fraternidad o el odio» (8).

(5) Congar, Y.: *El ejército, la patria y la conciencia*. Edit. Nova Terra. Barcelona, 1966, pág. 78.

(6) Concilio Vaticano II: Constitución «Gaudium et Spes», núm. 9.

(7) Concilio Vaticano II: *Ibídem*.

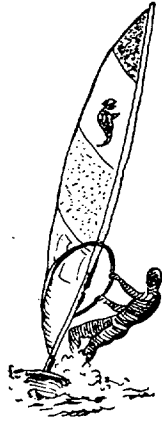
(8) Concilio Vaticano II: *Ibídem*.

BIBLIOGRAFIA

BELOFF, M.: *La guerra fría*. Buenos Aires, 1966.

CARTHY Y EBLING: *Historia natural de la agresión*. México, 1970.

CORTS GRAU, J.: *Los conceptos cristianos de verdad, justicia, amor y libertad, y su conexión con la paz y el orden*, en «*Los humanismos y el hombre*». Madrid, 1971.



ESPAÑA, EN EL TRATADO ANTARTICO

(Consideraciones históricas, políticas y estratégicas)

Juan BATISTA GONZALEZ

Comandante de Artillería
Diplomado de Estado Mayor

1. Introducción.



L instrumento de adhesión de España al Tratado Antártico ha entrado en vigor el 31 de marzo de 1982. Dicho documento era publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 152, del mismo año. Por medio de tal texto, España queda ligada, con otras veinticuatro naciones, a un conjunto de aspiraciones comunes relacionadas con el desolado y disputado continente austral.

Conviene, contemplando el reciente conflicto bélico meridional de las Malvinas, y otros potencialmente producibles en la zona o en sus aledaños, reflexionar sobre las posibilidades que la adhesión a tal Tratado ofrece a nuestra política exterior y, también, sobre los riesgos que aquélla comporta.

Vamos para ello a dividir este trabajo en cuatro partes: primeramente expondremos el conjunto de circunstancias previas al Tratado, dedicando unas especiales consideraciones al carácter científico-militar de las bases instaladas en la Antártida; en segundo lugar, estudiaremos las diferentes reivindicaciones territoriales existentes en dicho continente, y reflexionaremos sobre el reciente conflicto anglo-argentino; a continuación, analizaremos el texto del Tratado, para saber lo que hemos firmado; en dicho texto existen referencias a las Fuerzas Armadas de las Partes Contratantes, y a ellas dedicaremos alguna meditación; por último, razonaremos sobre las posibilidades antárticas españolas, ya que si hemos pasado a formar parte del exiguo grupo de naciones firmantes del Tratado Antártico, será porque el helado continente meridional nos interesa.

2. Hacia el Tratado Antártico.

2.1. Antecedentes.

El Tratado Antártico nació el 1 de diciembre de 1959, con la finalidad de

congelar las reivindicaciones territoriales existentes hasta entonces sobre el continente austral, impidiendo, además, que surgieran otras nuevas.

Vino precedido por la convocatoria del Año Geofísico Internacional, el 1 de julio de 1957, que propuso un ambicioso programa científico a realizar en las regiones polares (estudios meteorológicos, geomagnéticos, biológicos y del subsuelo), y que, tras la asamblea celebrada en Moscú en 1958, se extendió a todo el año 1959.

Con anterioridad a estas fechas, dice el explorador Silvio Zavatti en su obra «El Polo Antártico», que la Antártida «había sido tomada por asalto (un asalto pacífico y científico) por muchas naciones, deseosas de ver ondear sobre los hielos polares sus banderas».

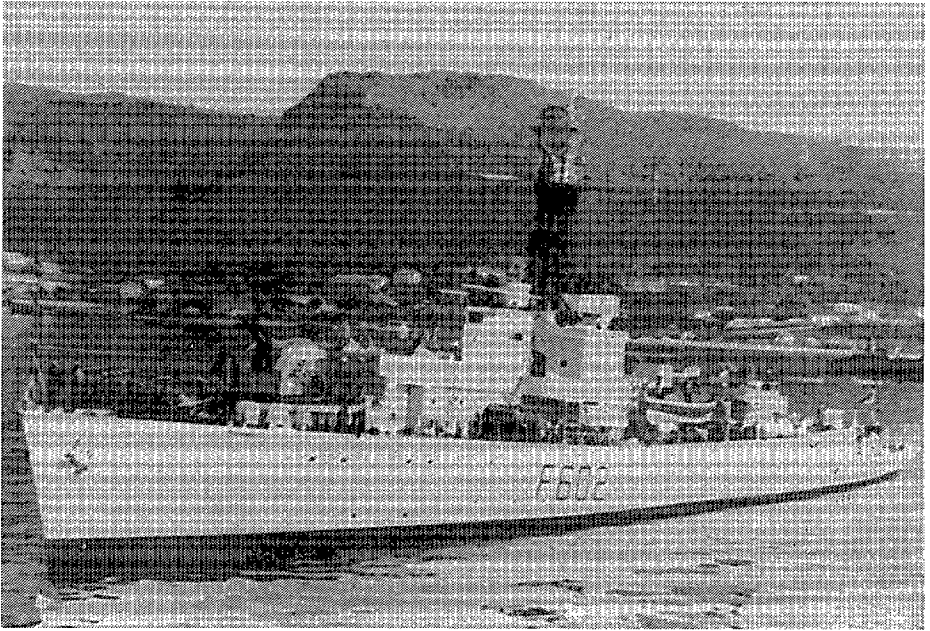
Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Australia, Francia, Noruega, Argentina, Chile, Sudáfrica, reclamaban, haciendo un reparto sectorial basado en sus exploraciones y actividades científicas o bien en su proximidad geográfica a las tierras polares meridionales, determinadas zonas antárticas, que en algunos casos se solapaban, como en el de los territorios que reivindican Gran Bretaña, Argentina y Chile, originando así un conflicto potencial.

Bélgica y Japón no hicieron ninguna proclamación relativa a la ampliación de sus respectivas soberanías nacionales, dando a sus actividades en la zona una intencionalidad exclusivamente científica.

Las dos naciones más interesadas en la convocatoria del Año Geofísico Internacional fueron los Estados Unidos y la Unión Soviética. La primera de ellas se hallaba en plena proyección expansiva, extrapolable a la Antártida, por lo que no ha reconocido ninguna anexión de las zonas antárticas, aferrándose al principio de que no basta la ocupación efectiva de un territorio para que éste se considere bajo la soberanía del ocupante, sino que es preciso, además, que exista en aquél una población permanente. (Es sintomática en este sentido la «ciudad» científica norteamericana, enclavada en el Polo Sur geográfico, punto de coincidencia de todas las reivindicaciones territoriales antárticas, relativamente urbanizada, y con unas decenas de habitantes fijos.) Por su parte, la Unión Soviética, preocupada durante los tiempos de Stalin en consolidar su expansión imperialista euroasiática, llegó tarde al reparto austral, por lo que su entrada en las tierras meridionales había de producirse tras la proclamación de la internacionalidad de las mismas.

Estas doce naciones participaron en el Año Geofísico Internacional, llevando a cabo numerosas exploraciones (la más importante fue la travesía del continente desde el Mar de Ross al de Weddell, llevada a cabo por Hillary y Fuchs) e instalando hasta un total de 58 estaciones científicas. Como es lógico, los países reivindicantes de territorios instalaron éstas en las zonas de su interés, respetando los sectores reclamados por otros. Estados Unidos y la Unión Soviética dispusieron sus estaciones con meditada anarquía territorial, sin olvidar formalizar un despliegue que puede ser base

de futuras proclamaciones de soberanía. Gran Bretaña, Argentina y Chile se ciñeron al sector por ellas reclamado, implantando sus bases principalmente en la tierra de Graham e islas aledañas. Argentina, que también irredenta los archipiélagos australes que arrancan de las Malvinas y se abren en arco hacia la península antártica (Georgia del Sur, Sandwich del Sur, Orcadas), pusieron estaciones en algunos de ellos. Lo mismo hicieron otras naciones que reclamaban ínsulas antárticas y subantárticas. Es decir, el afán investigador se ciñó notoriamente a las aspiraciones políticas de cada Estado participante en la convocatoria científica.



La fragata sudafricana *Transvaal*, frente a las costas del archipiélago Príncipe Eduardo. En 1948 la tripulación de este buque de guerra tomó posesión de estas islas del Indico austral.

No faltaron las fricciones diplomáticas: tras un reconocimiento aéreo de la isla Bouvet, en la Antártida noruega, por parte de pilotos norteamericanos, la URSS intentó establecer en aquélla una base pretendidamente científica. El gobierno de Oslo había concedido ya el oportuno permiso, que hubo de retirar ante las presiones de los demás países.

Con independencia del enriquecimiento en el conocimiento del continente meridional, el Año Geofísico Internacional dejó clara una cuestión: quiénes, por una u otra razón, tenían intereses en la Antártida.

Considerándose cerrada la lista de las naciones con derechos sobre aquélla, y en 1958, el presidente de los Estados Unidos propuso una conferencia,

a celebrar en la sede de las Naciones Unidas, para discutir el arreglo definitivo de la problemática austral. La conferencia fue inaugurada el 15 de octubre de 1959, y de ella surgió el Tratado Antártico, contemporizador como todo documento de Derecho Internacional, y de cuyo análisis se desprende una única conclusión: la Antártida es patrimonio de las doce naciones inicialmente signatarias del Tratado. Entre ellas podrá haber conflictos, pero están unidas por un objetivo común: impedir nuevas aspiraciones territoriales sobre un continente que ellas solas se consideran con derecho a disputar.

2.2. *¿Estaciones científicas o bases militares?*

A lo largo del Año Geofísico Internacional, la Antártida fue masivamente asaltada por legiones de científicos, apoyados por la institución que mejor podía desempeñar tal misión cooperadora: las fuerzas armadas de los países interesados. Los ejércitos poseen capacidad orgánica y niveles de especialización suficientes para auxiliar cualitativa y cuantitativamente a la aventura científica convocada.

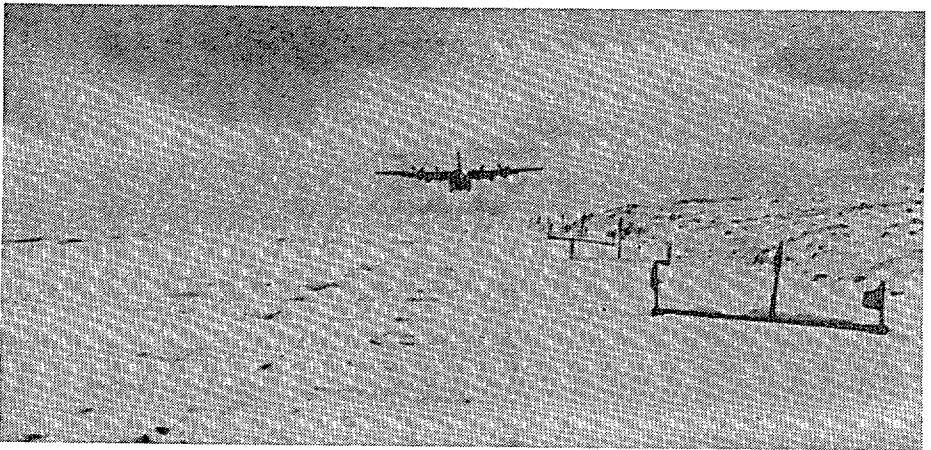
Incluso, en muchas ocasiones, se les asignó el papel protagonista. Prácticamente, todas las estaciones científicas existentes en la Antártida son también bases militares. Silvio Zavatti, con respecto a la militarización del continente, argumenta: «Mientras en las regiones árticas la marcha del hombre hacia el norte ha sido determinada principalmente por el descubrimiento de minas de carbón o de grandes depósitos de fósiles, en la Antártida el problema de una marcha hacia el sur se ha suscitado mucho más tarde (súbitamente, después de la segunda guerra mundial), y lo ha sido por la necesidad militar y estratégica de poseer aquellas zonas para convertirlas en bases militares, además de explotar sus eventuales existencias mineras».

Hay numerosas evidencias de la doble condición científico-militar de las estaciones instaladas en la Antártida: los establecimientos con bandera norteamericana se sujetan a una jefatura duplicada, es decir, que hay en ellos un jefe científico y un jefe militar, de donde se deduce que también existen unidades castrenses; Argentina tenía previsto en el año 1969 trasladar su base aérea de Ríos Gallegos, en la Patagonia, a la isla Dundee, al norte de la Tierra de Graham, donde se ubica una de sus estaciones; el autor al que anteriormente hemos hecho referencia observa que «las investigaciones científicas siguen a la ocupación, y tienen como objetivo el conocimiento de los recursos del subsuelo, pero siempre en previsión de la constitución de bases militares»; la contemplación estratégica de la Antártida desde la óptica australiana fue enunciada, no por un militar, sino por un científico, el doctor Philipp G. Law, director de la Sección Antártica del Ministerio de Asuntos Exteriores de su país: «La Antártida es la puerta de Australia. Un enemigo podría construir muy fácilmente una base secreta en el hielo y bombardear con cohetes a Melbourne, que se encuentra sólo a 1.800 millas».

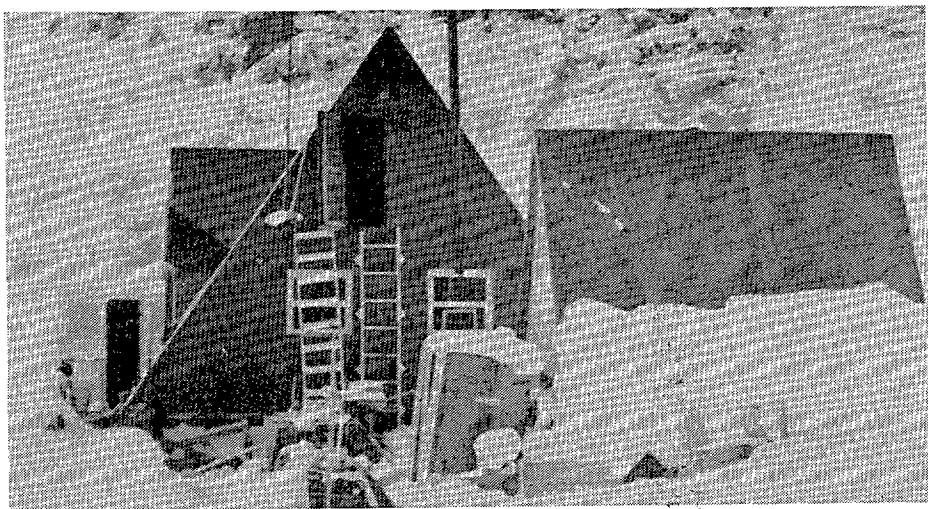
En las tierras meridionales abundan los metales «estratégicos»: en las Shetland australes existen yacimientos de cobalto y níquel; en la isla Stonington se ha encontrado manganeso, y en la Tierra de Graham, molibdeno; el uranio se puede detectar en muchos puntos del continente, y lo mismo ocurre con el cromo, el metal que Richard Nixon considera como la mayor vulnerabilidad de los Estados Unidos, los cuales importan el 92 por 100 del cromo que necesitan, y del que «un avión a reacción precisa tres mil quinientas libras».

La originalidad de estos afincamientos australes reside, pues, precisamente, en su doble carácter científico-militar. No son campamentos castrenses, no son laboratorios tradicionales. En ellos se practican investigaciones puramente científicas, como son, por ejemplo, los sondeos sísmológicos o los estudios de las auroras, otras cuyos resultados pueden ser aprovechados militarmente, como las actividades cartográficas, y, por último, aquellas que son puramente militares, como la navegación de buques de guerra por los mares antárticos, o el tráfico de aeronaves bélicas por el cielo de la zona. La posibilidad de realización de operaciones militares terrestres, lógicamente, se ha estudiado también: el hecho de que los pesados aviones «Hércules», cargados con toneladas de material científico y de aprovisionamiento, puedan tomar tierra en distintas estaciones implica que también podrán hacerlo transportando tropas y material bélico. Unidades militares han realizado marchas logísticas y deportivas sobre el suelo de la Antártida.

En la Antártida coinciden, pues, muchos intereses estratégicos. No hay que extrañarse, en consecuencia, del carácter de «ocupación» más o menos



Un momento histórico: a las 11,20 horas del 22 de marzo de 1980, un «Hércules» C-130 de la Fuerza Aérea chilena aterrizó por primera vez en la pista de la isla Rey Jorge, en las Shetland del Sur. Sólo Argentina y Estados Unidos, con anterioridad, disponían de pistas de aterrizaje en sus bases para aviones desprovistos de patines.



Sub-base *Yelcho*, ubicada en la latitud $64^{\circ} 52' S.$ y longitud $63^{\circ} 34' W.$, bahía South.

disimulada que tiene la implantación de los hoy por hoy minúsculos grupos humanos realizada por las naciones interesadas, las cuales, con esta actividad indisimuladamente expansiva, han llevado hacia el Gran Sur los límites de la ecumene. Tampoco ha de causar sorpresa la intención selectiva del Tratado al que España se ha adherido recientemente.

3. Las reivindicaciones territoriales.

3.1. *Reivindicaciones territoriales.*

Tres son las naciones europeas que han proclamado, bajo sus respectivas soberanías, territorios antárticos: Gran Bretaña, Francia y Noruega.

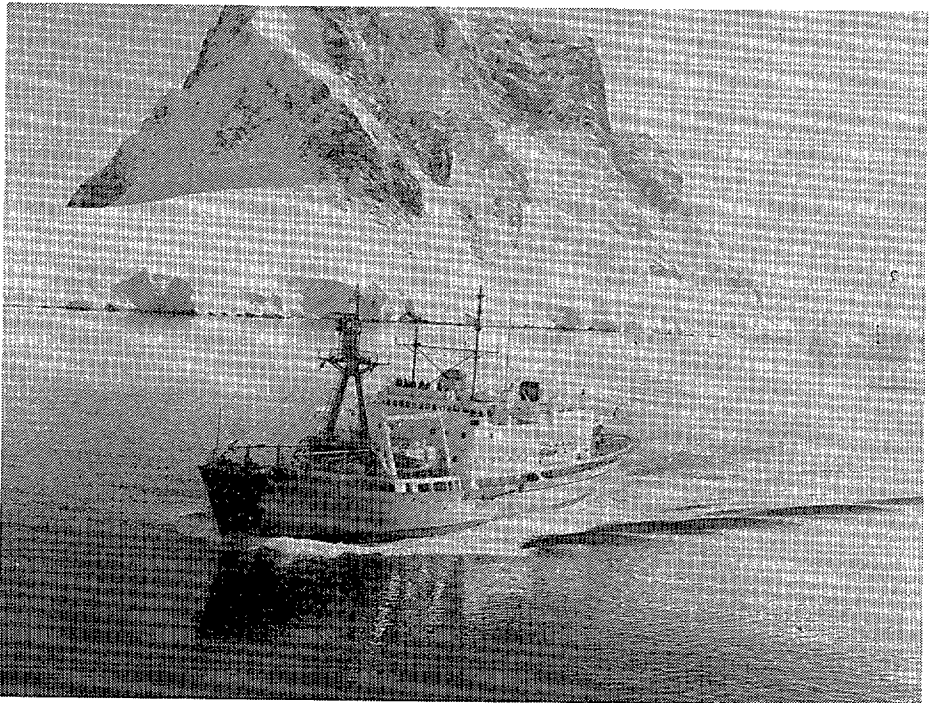
La primera de ellas reivindicó en el año 1917 todas las islas y tierras situadas entre 20° y $50^{\circ} W$, y al sur del paralelo 50° , y todas las tierras e islas entre 50° y $80^{\circ} W$ al sur del paralelo 58° . Con tal reivindicación se constituían las Falkland Islands Dependencies, que comprendían la totalidad del territorio antártico reclamado. El artículo VI del Tratado Antártico (de probable inspiración británica) establece que éste se aplica a la región situada por debajo de los 60° de latitud sur, por lo que no son políticamente antárticos los archipiélagos de las Malvinas, Georgia y Sandwich del Sur (recuérdese que en la isla más meridional de este último archipiélago existía, hasta la finalización de la reciente crisis del Atlántico Sur, la estación científica «Teniente Matienzo», argentina, que fue desalojada por la tropas inglesas), los cuales, desde la óptica británica, quedan fuera de la internacionalidad prevista en el Tratado. De acuerdo con ello, las reivindicaciones proclama-

das por los sucesivos gobiernos de Londres fueron rectificadas en el año 1962, en el sentido de que el territorio antártico británico quedaba limitado por los meridianos 20° y 80° W, y el paralelo 60° S.

Francia, por su parte, desde 1924, reclama Tierra Adelia, a la que ha constituido en Parque Nacional. Tal reivindicación, como consecuencia de la proclamación de la Antártida australiana, quedó concretada en 1958, en el sentido de que «las islas y territorios situados al sur de 60° S y entre 136° y 142° E, están bajo soberanía francesa». También son franceses los archipiélagos subantárticos Kerguelen y Crozet, en el Indico meridional.

Por último, el gobierno noruego reivindica desde 1939 «la parte de costa del continente antártico que se extiende desde los confines occidentales de la dependencia de las islas Malvinas a los confines orientales de las dependencias antárticas australianas, con la región que se extiende por el interior y el mar adyacente»

Por su parte, la Unión Soviética, dentro de su política oficialmente antiimperialista, no ha hecho proclamación de anexión alguna; por otro lado, sus propios acontecimientos internos la hicieron llegar tarde al reparto sectorial. No obstante, con motivo del Año Geofísico Internacional, parti-



El *Endurance*, rompehielos de la Armada británica, surcando las aguas del mar de Weddell.

ció activamente en las investigaciones científicas antárticas, instalando hasta siete estaciones, todas ellas en la amplia zona reclamada por Australia, y ceñida a un sector de unos 6°, como el francés. Tal vez, esta acumulación de asentamientos pretenda ser usada como base de una futura reivindicación.

Bélgica es el último de los iniciales socios europeos del Tratado, físicamente representado en la Antártida. Dentro del Año Geofísico Internacional, implantó una estación científica en la zona noruega. Tampoco ha hecho reclamación territorial alguna, pero eso no quiere decir que no las haga cuando se revise el Acuerdo, especialmente si se plantean otras intenciones anexionistas.

3.2. *Reivindicaciones africanas.*

Únicamente la Unión Sudafricana ha llevado a cabo reivindicaciones sobre los mares australes, habiendo declarado y ocupado en los años 1947 y 1948 la isla Marion y el archipiélago Príncipe Eduardo, respectivamente. Aunque esta nación pertenece al grupo de las doce inicialmente firmantes del Tratado Antártico, no lleva a cabo ninguna reclamación sobre el continente. Las ínsulas citadas quedan fuera del territorio de aplicación del Tratado. Podríamos añadir que esta nación africana manifiesta un interés relativo hacia los asuntos antárticos, dado que no ha creado organismos especializados, y no pertenece al Comité Especial para la Investigación de la Antártida, nacida en 1957 y al que pertenecen las otras once naciones con intereses en dicho continente. En éste, la única presencia sudafricana está materializada por una estación científica en la costa de la Princesa Marta, cedida por Noruega.

3.3. *Reivindicaciones americanas.*

Dos naciones, Argentina y Chile, han proclamado sus reivindicaciones sobre sendos sectores de la Antártida, reivindicaciones potencialmente conflictivas al solaparse entre sí, y también con la zona sobre la que Gran Bretaña ha declarado su soberanía.

La República Argentina, a través de un decreto de fecha 30 de abril de 1940 —mientras en Europa se dirimía el segundo conflicto mundial, y Gran Bretaña dedicaba al mismo todas sus energías—, reclamaba todos los territorios antárticos situados entre 25° y 74° W. Tal reclamación, mantenida hoy día, se extendía a los archipiélagos australes de las Malvinas, Georgia y Sandwich del Sur, ahora situados políticamente fuera del ámbito Antártico por el artículo VI del Tratado.

Por su parte, Chile, en el mismo año, reivindicaba todos los territorios australes ubicados entre 53° y 90° W, a los que dio el nombre de «Antártida Chilena».

Ambas naciones, con motivo del Año Geofísico Internacional, desarrollaron un amplio programa científico, instalando numerosas estaciones, y realizando varias expediciones, en las que ha habido nutrida representación colaboradora de sus Fuerzas Armadas.

La República del Uruguay está adherida al Tratado Antártico desde el año 1980, pero lo ha hecho con una cláusula condicionante, por la que se reserva los derechos que en la Antártida pudieran corresponderle.

Por último, dentro del ámbito americano, está la postura de los Estados Unidos, que no han reconocido ningún reparto territorial en la Antártida (se opuso al firmado en 1934 por las potencias que habían hasta entonces proclamado sus reivindicaciones) y han desarrollado, basado en su potencial económico y tecnológico, el más vasto programa científico en el continente. Algunas de sus estaciones se sitúan en el sector aún no reclamado, limitado por los que declaran bajo su soberanía Gran Bretaña y Nueva Zelanda.

3.4. *Otras reivindicaciones.*

Australia y Nueva Zelanda han proclamado bajo sus respectivas soberanías otras zonas de la Antártida. La primera de estas naciones constituyó el Territorio Antártico Australiano en el año 1933, y comprende «todas las islas y tierras, a excepción de Tierra Adelia, situadas al sur de 60° y que se extienden entre 160° y 45° E». La segunda, por su parte, el año 1923, hacía una declaración semejante en relación con «las costas del mar de Ross y las islas y territorios adyacentes entre 160° W y 150° E y al sur de 60°, denominando a tal zona «Dependencias de Ross».

Finalmente, Japón ha adoptado, en relación con la Antártida, una actitud parecida a la belga: sus intereses proclamados son puramente científicos; de acuerdo con tal posición, ha instalado en la isla Ongul (69° 29' S, 39° 35' E) una estación científica.

3.5. *¿Ha habido alguna guerra en la Antártida?*

He aquí una pregunta que podría ser contestada con acentos galaicos. Hasta la crisis de las Malvinas puede asegurarse que no ha habido conflictos bélicos, ni en las tierras polares meridionales, ni en las aguas que las circundan. Después de dicha crisis, no debe hacerse tal afirmación.

En primer lugar, porque la acción militar de las naciones beligerantes se ha extendido hasta el mismo límite antártico establecido en el Tratado (latitud 59° 27' S, donde se hallaba la base argentina tomada militarmente por Gran Bretaña), lo que implica que, con seguridad, ha habido movimientos de buques de guerra con finalidades ofensivas por debajo del paralelo 60° S. En segundo lugar, porque el enfrentamiento anglo-argentino indica claramente la actitud de ambas naciones en relación con la tierra firme austral

que las dos reivindican. En tercer lugar, y contemplando la letra del decreto argentino por el que se declara la soberanía del país platense sobre el sector antártico reclamado, se observa que el citado texto, no modificado posteriormente, no ciñe el límite del continente meridional al establecido en el Tratado; en consecuencia, y desde la óptica argentina, se puede decir que la primera guerra antártica ha tenido lugar, y no sólo por la significación de un decreto, sino también porque el resultado del conflicto bilateral, necesariamente, hay que extrapolarlo a las aspiraciones meridionales argentinas, que, lógicamente, han sufrido un duro revés.

La sorda divergencia que en el vértice del cono sur americano mantienen las dos naciones que lo comparten, por la posesión de las islas Picton, Nueva y Lennox, en el extremo oriental del canal de Beagle, tiene asimismo una dimensión mayor de lo que a primera vista parece: si en tales islas se consolidasen las aspiraciones chilenas, con la presencia británica en las Malvinas y demás archipiélagos subantárticos, Argentina quedaría privada de poder ejercer su soberanía sobre la plataforma continental americana del Paso de Drake, rica en pesca y, al parecer, en reservas petrolíferas, y tal situación perjudicaría notoriamente sus intereses en la Antártida. En este conflicto Chile puede verse tentado a jugar la baza pro británica, máxime cuando ha quedado evidenciado el apoyo de los Estados Unidos a la potencia europea, para yugular las aspiraciones de su vecina, y buscar en el sector antártico un entendimiento chileno-británico, con lo que se aportaría un nuevo factor de conflictividad al subcontinente sudamericano, que se extendería a toda la frontera argentino-chilena, con posibles derivaciones septentrionales.

Existe, pues, en la Antártida una carga bélica potencial. La guerra de las Malvinas es, cuando menos, un aviso de que aquélla puede resolverse en cinética de la forma más inesperada.

4. Lo que dice el Tratado Antártico.

4.1. *Respecto de la internacionalidad del continente.*

Esta se establece para fines científicos, prolongándose durante el tiempo de vigencia del Tratado la libertad de investigación de acuerdo con las normas del Año Geofísico Internacional (artículo II). La cooperación internacional queda definida en torno a actividades investigadoras, y, en principio, reservada al conjunto de naciones firmantes del Tratado (artículo IX, punto 1), que aparecen en el preámbulo del mismo (Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Sudáfrica, URSS, Gran Bretaña, Estados Unidos). Cualquier nación que quiera participar en las reuniones de cooperación científica, que son puerta inexcusable para tomar parte en otras reuniones de alcance político, ha de cumplir dos condiciones:

a) adherirse al Tratado, y b) demostrar su interés en la Antártida mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica (artículo IX, punto 2). Satisfechas dichas condiciones, podrá tal nación nombrar representantes para las citadas reuniones y, también, observadores con capacidad de libre tránsito terrestre, marítimo y aéreo por el continente (artículo VII), además de tener derecho a participar en los debates previstos para modificar o enmendar el texto del Tratado (artículo XII). En relación con esto, es previsible la celebración de una Conferencia en el año 1991 (artículo XII, punto 2 a), en la que podrían volverse a plantear las reivindicaciones proclamadas y presentarse otras nuevas. Dicho cónclave puede ser conflictivo para las Partes Contratantes del Tratado. Una nación adherida no interviene en la aprobación o no aprobación de un nuevo socio si no cumple la segunda de las condiciones anteriormente enunciadas.

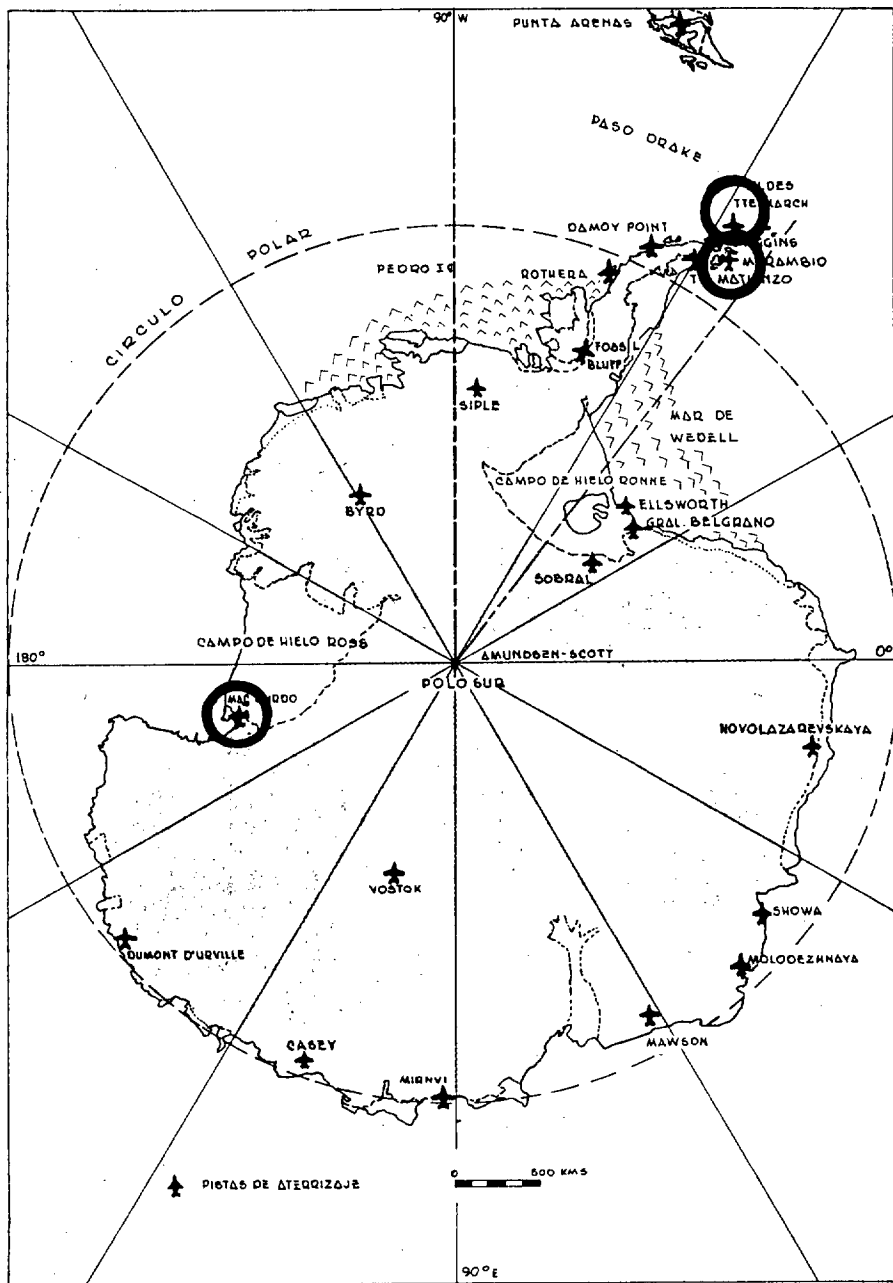
Resumiendo, la internacionalidad del continente austral es relativa; con respecto a ella, hay unas Partes privilegiadas (los doce firmantes iniciales, que, por participar en el Año Geofísico Internacional, ya han demostrado su interés por la Antártida), y otras, las adheridas con posterioridad, que tienen que «hacer méritos» para alcanzar los mismos derechos que aquéllas, y aun así, el techo de los mismos será menor, ya que mientras se halle el Tratado en vigencia no pueden hacerse nuevas reclamaciones de soberanía territorial en el área a la que éste se aplica (artículo IV, punto 2). En este segundo caso se halla España.

Particularizando, para que podamos ser miembros de pleno derecho, hemos de montar en la Antártida una estación científica, o enviar una expedición del mismo carácter (1). Los propósitos y resultados de estas actividades han de ser divulgados entre las demás Partes del Tratado. Si no nos convertimos en miembros de pleno derecho, no podremos estar presentes en reunión alguna, y las únicas consecuencias de nuestra adhesión serían las tensiones diplomáticas que tendríamos inevitablemente que afrontar en caso de conflicto.

4.2. *Respecto de la actuación de las Fuerzas Armadas de las Partes.*

Reiteradamente (preámbulo y artículo I, punto 1), se proclama la neutralización de la Antártida y su uso exclusivo para fines pacíficos. Con respecto al empleo de personal y equipo militares, se establece (artículo I, punto 2) que será empleado «para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico», quedando prohibida «toda medida de carácter militar, como el establecimiento de bases y fortificaciones, la realización de maniobras y el ensayo de toda clase de armas». Evidentemente, no queda

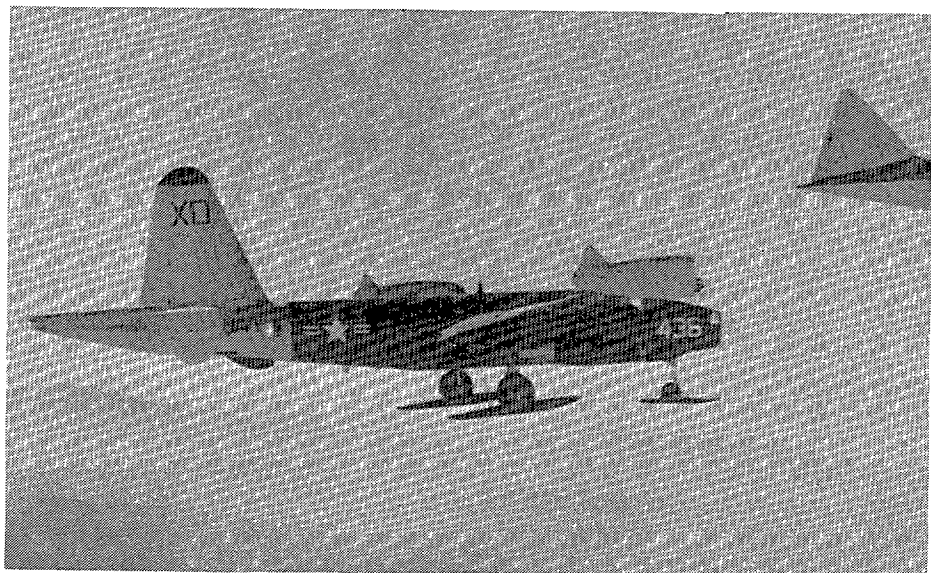
(1) La expedición «Idus de Marzo», aventura particular y casi meramente deportiva, no constituye suficiente mérito español para nuestra integración en el «clan antártico».



Pistas de aterrizaje antárticas. Encerradas en un círculo, las aptas para tomar tierra sin patines.

vulnerado el Tratado por la utilización de buques de guerra que aportan pertrechos a las estaciones científicas y realizan mediciones y exploraciones en las profundidades antárticas, ni por la presencia de aeronaves militares de transporte, que cumplen análogas misiones logísticas y ensayan las condiciones del vuelo en latitudes polares, ni tampoco por las actividades de vehículos y tropas que exploran, cooperan en la instalación de las estaciones científicas y demuestran que se puede sobrevivir en los inhóspitos parajes australes. Pero no es menos cierto que del desarrollo de estas misiones, los estados mayores obtienen valiosísimas informaciones. Anteriormente hemos visto que la instalación humana en la Antártida —lo ha dicho un conocedor del medio— se hace con la finalidad más o menos mediata de implantar bases militares. Por otra parte, numerosos vehículos especiales, pertenecientes a los ejércitos de las naciones reclamantes, se han probado en los helados suelos meridionales. ¿Se puede considerar eso como un ensayo de armas? Como todas lo han hecho, ninguna Parte Contratante ha emitido protesta alguna.

El artículo V del Tratado prohíbe toda explosión nuclear en la Antártida, territorio tentador para este tipo de experimentaciones, así como la eliminación de desechos radiactivos en la región. No obstante, en el punto 2 del mismo artículo, se abre una puerta al riesgo nuclear, pues en él se expresa que «en el caso de que se concluyan acuerdos internacionales relati-



El P28-7 «Neptune», en pleno vuelo sobre la desolación antártica. Este modelo participó en varias expediciones británicas al Antártico. Para tomar tierra está provisto de unos patines especiales.

vos al uso de energía nuclear, comprendidas las explosiones nucleares y la eliminación de desechos radiactivos, en los que sean partes las Partes Contratantes cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el artículo IX (obsérvese la insistente aplicación del citado artículo, que por sus condicionantes resulta claramente selectivo), las normas establecidas en tales acuerdos se aplicarán en la Antártida».

En relación con la introducción en el ámbito de aplicación del Tratado, de personal y equipo militares, se establece en el artículo VII, punto 5 a, una última prescripción: el aviso previo a las otras Partes Contratantes, «con sujeción a las disposiciones del punto 2, del artículo I del Tratado.».

4.3. *Respecto de las reivindicaciones territoriales.*

Cuanto se refiere a esta delicada cuestión, se especifica en el artículo IV, que en su punto primero salvaguarda las reclamaciones territoriales hechas con anterioridad a la firma del Tratado, al expresar que ninguna disposición del mismo se interpretará «como una renuncia por cualquiera de las Partes Contratantes a sus derechos de soberanía o a las reclamaciones en la Antártida que hubiera hecho valer precedentemente». En el contencioso anglo-chileno-argentino se intuye en este punto, dada la anticipación anexionista del Reino Unido, una prioridad británica que sitúa a la nación europea en posición hegemónica ante futuras negociaciones con los dos países americanos.

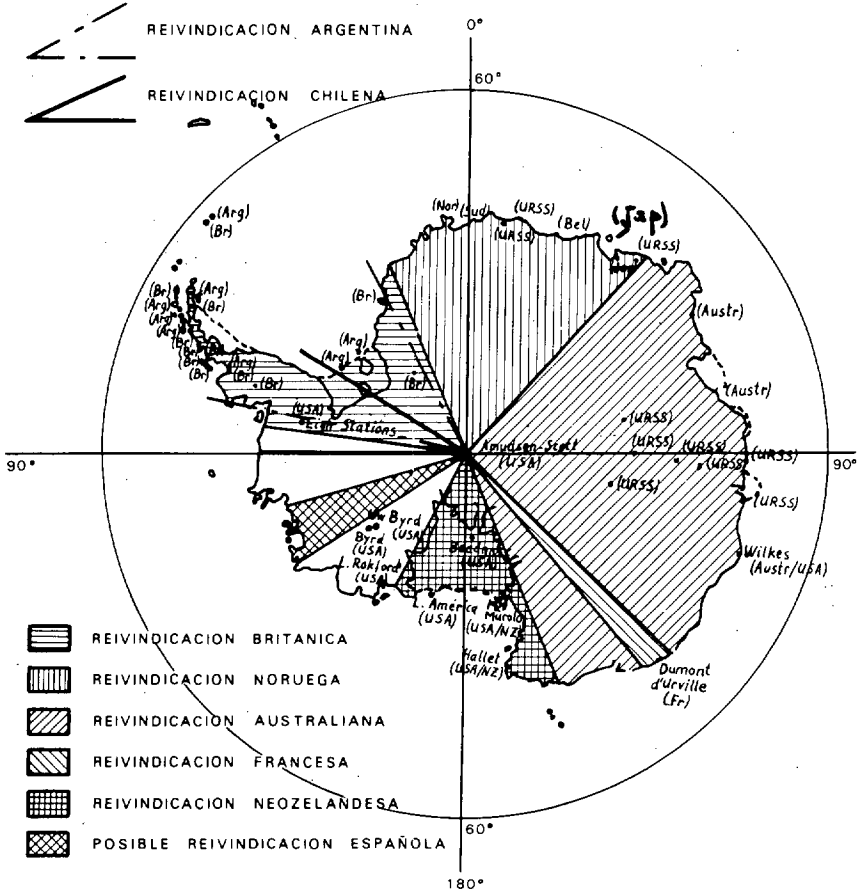
Como con anterioridad a la firma del Tratado ha habido naciones no reclamantes (Japón, Bélgica, Sudáfrica, y, sobre todo, Estados Unidos y la Unión Soviética) que llevaron a cabo actividades en la Antártida, también el citado artículo en el mismo punto defiende sus eventuales «fundamentos de reclamación de soberanía territorial, que pudieran tener, ya sea como resultado de sus actividades o de las de sus nacionales en la Antártida, o por cualquier otro motivo».

Un tercer subpárrafo del mismo punto deja abierta entre los socios la posibilidad con vistas a pactar en relación con las reivindicaciones territoriales. Evidentemente, con respecto a tal circunstancia, es probable la creación de tres bloques: uno, anglosajón (Gran Bretaña, Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda), otro hispanoamericano (Chile y Argentina), y un tercero oriental, quedando algunas posturas pendientes de definición.

El punto 2 del artículo es restrictivo, y afecta negativamente a las Partes Contratantes adheridas, entre ellas, naturalmente a España, al proclamar que «ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en esta región. No se harán nuevas reclamaciones de

soberanía en la Antártida, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halle en vigencia».

Lo que quiere decir que se consagra el axioma político del «yo llegué primero», mediante la prohibición taxativa a los que llegaron más tarde. Este artículo pretende que sólo puedan alegar derechos territoriales en la Antártida los doce iniciales firmantes del Tratado.



Bases y sectores antárticos.

4.4. *Respecto de las modificaciones o enmiendas del Tratado.*

El texto del Tratado está abierto a posibles modificaciones o enmiendas, de acuerdo con una reglamentación que se expone en el artículo XII.

Se puede proponer una reforma del documento, en todo tiempo, si bien dicha reforma ha de ser propuesta por una Parte Contratante principal (es decir, por uno de los doce iniciales componentes del «club antártico», o bien por aquellos países que hayan cumplido las exigencias del artículo IX), y aprobada por unanimidad por las demás. A las otras Partes Contratantes les será impuesta la modificación, estableciéndose un plazo para que la ratifiquen. La que no lo hiciera, dejaría de ser Parte del Tratado.

Esta norma general modificativa tiene una vigencia de treinta años, contados a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado, es decir, desde el 31 de marzo de 1961. En 1991, y de ahí en adelante, cualquiera de las Partes Contratantes principales podrá proponer una modificación o revisión, para lo que se convocará a la totalidad de las Partes a una conferencia. La situación de preeminencia de aquéllas queda, una vez más, confirmada, pues aunque la modificación presentada puede ser aprobada por simple mayoría, se necesita dentro de ella, precisamente, la de las naciones que cumplen las condiciones establecidas en el artículo IX.

Es decir, que para una participación activa en el Tratado es absolutamente preciso que la Parte Contratante que lo haya sido por adhesión «demuestre su interés *en* la Antártida, mediante la realización *en* ella (observe el lector la insistencia del adverbio de lugar que proscribire todo interés lejano, como la fundación de organismos especializados, si no se cumplen los condicionantes localizados en el continente austral) de investigaciones científicas *importantes* (adjetivo sujeto a la subjetividad de los socios prepotentes), como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica». Estas prescripciones, evidentemente caras y no fáciles de satisfacer, alcanzan (ya lo hemos expuesto) de lleno a España, como Parte adherida.

5. Las posibilidades antárticas españolas.

5.1. *Respecto de las reivindicaciones territoriales.*

El Tratado Antártico deja una cosa meridianamente clara: cualquier reivindicación territorial sobre la extensión por él contemplada ha de hacerse dentro del marco del mismo. De no ser así, la nación reclamante se encontraría con la oposición de los integrantes del «club antártico», al que respaldan las Naciones Unidas y en el que figuran las dos naciones más poderosas del planeta. De modo que si suponemos que España aspira a hacer valer en el continente austral derechos soberanos, su adhesión al Tratado es el primer paso para ello.

Pero esto no es suficiente: para exponer tales derechos es preciso poder intervenir en las reuniones de las Partes principales, y para ello hay que cumplir las condiciones del artículo IX, punto 2. Dicho de otra forma, es

necesario instalar en la Antártida una estación científica (ocupándola permanentemente: la voluntad de presencia es buen argumento en Derecho Internacional), o enviar a ella una expedición científica. Sentados en su momento en la mesa de negociaciones, y jugando bien nuestras bazas diplomáticas, podríamos contar con bastantes apoyos, teniendo en cuenta que, hoy por hoy, la política de bloques también está presente en la Antártida.

De acuerdo con lo expuesto, supongamos que España ha implantado dentro del área objeto del Tratado una estación científica y ha realizado alguna expedición. Imaginemos que en el ámbito español se ha conseguido despertar un cierto fervor antártico. Nada de ello es válido para hacer valer unos derechos de soberanía, pues son actividades llevadas a cabo mientras el Tratado se halla en vigencia, y por el artículo VI se prohíbe utilizarlas para fundamentar aquéllos. Estaríamos presente en las reuniones negociadoras, tendríamos en ellas voz y voto, pero no podríamos hacer reclamación territorial alguna. ¿Cómo hacer factible la exposición razonada de tales intereses?

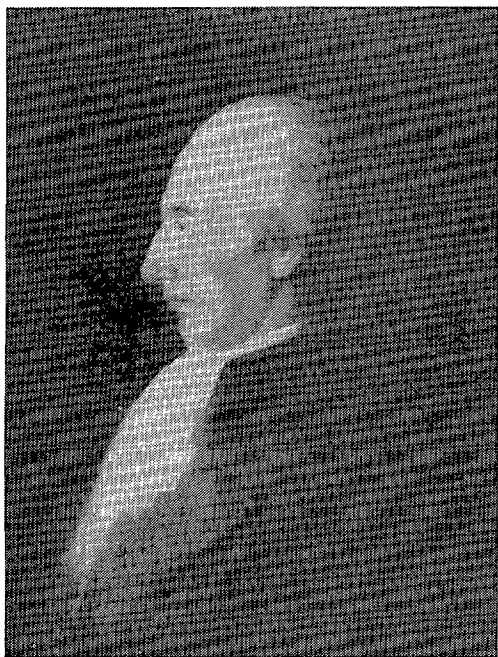
Dentro del marco del Tratado hay una posibilidad, citada en el punto 1b del artículo IV, referida a actividades en la Antártida de una de las Partes Contratantes con anterioridad a la firma de aquél: «ninguna disposición del Tratado se interpretará como una renuncia o menoscabo por cualquiera de las Partes Contratantes a cualquier fundamento de reclamación de soberanía que pudiera tener, ya sea como resultado de sus actividades, de las de sus nacionales en la Antártida o por cualquier otro motivo».

¿Ha realizado España como Estado actividades en la Antártida? Sí, al menos en sus aledaños. Teniendo en cuenta que al continente austral se ha llegado por aproximaciones sucesivas, hay que considerar que fue Magallanes el primero que entrevió la posible localización de la *Terra Australis Incógnita* al sur del estrecho por él descubierto. Los mapas de los años quinientos recogen el descubrimiento magallánico, y aunque Drake demostró más tarde que la Tierra del Fuego era la más meridional de las ínsulas americanas, al navegante peninsular le cabe la gloria de haber señalado, durante aquella primera vuelta al mundo, la ruta que conducía al fondo del orbe (2). Posteriormente, entre los años 1789 y 1794, la expedición española al mando de Alejandro Malaspina recorrió las inhóspitas regiones situadas al sur del continente americano. A esta expedición pertenece el testimonio del acuarelista Brambilla, «reportero gráfico» de la misma: la corbeta *Atrevida*, navegando por australes latitudes, entre inmensos bancos de hielo.

¿Alguna persona de nacionalidad española ha realizado actividades en la Antártida? También. Podemos citar casos: el del meteorólogo don Luis Aldaz, quien participó en una expedición norteamericana a la Antártida, y contribuyó a la implantación de la base Polo Sur, de la que llegó a ser jefe científico; ha sido el primer español que ha pisado el Polo Sur geográfico, y

(2) La cartografía del siglo XVII llama a la Antártida «Terra Australis o Magallánica».

su nombre pertenece a la toponimia del helado continente, pues un monte, a 77° S y 125° E, se llama Aldaz, en honor del científico español. Otro compatriota nuestro, el profesor don Manuel Puigcerver Zanón, tomó parte en los trabajos de investigación llevados a cabo en la base chilena «González Videla», implantada en la Tierra de Graham. Un oficial de nuestro ejército—desconozco su nombre—, durante la realización de un curso de montaña en una escuela militar chilena, escaló un pico antártico.



El brigadier de la Armada española Alejandro Malaspina, que durante su expedición científica navegó por el océano Glaciar Antártico.

buen criterio, orientó su atención el teniente coronel Baeza—, sobre el que no se han ejercido reclamaciones. Su parte occidental ha sido explorada por Estados Unidos, que ha instalado en ella algunas estaciones. Pero la parte oriental está prácticamente inexplorada y vacía de bases científicas. Por otro lado, este sector ha de ser objetivo de modificaciones, ya que las costas del mar de Ross, reclamadas por Nueva Zelanda, sobrepasan el meridiano 150°, límite que esta nación estableció para sus intereses soberanos; asimismo, hay que prever en un próximo futuro corrimientos de reclamaciones territoriales, como consecuencia de la eventual solución al contencioso anglo-chileno-argentino, que afectará al sector. Dentro de él podría España, en su

¿Se puede alegar «cualquier otro motivo», de acuerdo con lo prescrito en el citado artículo IV del Tratado? Sí, pues ya ha existido una sociedad española pro Antártida, fundada en 1956—antes de la firma del documento—, por el teniente coronel de Artillería don Antonio Baeza Mancebo, estudioso de las australes, quien solicitó a los organismos competentes ayuda para llevar a cabo la exploración de la isla «Pedro I», frente al sector antártico aún no reclamado por nación alguna. Los estatutos de la sociedad deben reposar en algún archivo del Ministerio del Interior, y podrían servir de base orgánica para actuales actividades.

¿Sobre qué zona de la Antártida podría fundamentar España derechos soberanos? Existe un amplio sector entre 90° y 150° W—hacia el que, con

momento, reclamar, apoyándose en las actividades anteriormente mencionadas y en su presencia en la misma, una franja territorial, tipo francesa, entre los 110° y los 120° W, longitud esta última donde se encuentra la más oriental de las estaciones norteamericanas.

Hay que hacer, por último, una pregunta lógica: ¿Qué se nos ha perdido en la Antártida? Evidentemente, algo, pues por algo hemos firmado el Tratado. Si no queremos que nuestra firma sea un acto inútil, hemos de convertirnos en socios de pleno derecho del selectivo «club antártico», practicando lo prescrito en el tantas veces repetido artículo IX. Y si instalamos alguna estación científica y realizamos alguna exploración, como la lógica aconseja, ¿por qué no hacerlo en una zona libre de reclamaciones (garantía de comodidades diplomáticas), sobre la que poder ejercer posteriormente la posible reclamación de soberanía?

Con ello España contribuiría al desarrollo de la ciencia, al conocimiento de regiones de nuestro planeta aún inexploradas, y podría participar en la exploración de las riquezas minerales y pesqueras del continente austral. Y en el plano moral habrá iniciado la recuperación de un prestigio al que tiene, por su historia, pleno derecho.

5.2. *Respecto de posibles actividades científico-militares.*

No se interpreten estas últimas reflexiones como la iniciación a una aventura colonial. No hay en la Antártida enemigos humanos, sino morfológicos y climáticos. Es un territorio de nadie y de todos, como expresa el Tratado que ha promovido. La instalación en la Antártida, es, por último, algo perfectamente tangible, al alcance de la técnica que poseemos. El coste económico de una hispana implantación sería, sin duda, menos oneroso de lo que mucha gente puede pensar: bases de apoyo se encontrarían en las naciones australes americanas. Finalmente, hay que hacer notar que en el mundo científico y en el militar hispano existe capacidad para acometer tan interesante aventura. Faltan ocho años para celebrar la conmemoración del quinientos aniversario del Descubrimiento de América. He aquí un programa apasionante para ser desarrollado durante estos años previos al recuerdo de la efemérides colombina: la cooperación española en la investigación del último continente.

NOTICIAS ALENTADORAS

En esta línea de la participación española en la *conquista pacífica y científica de la Antártida* existen dos noticias alentadoras. La primera procede del jefe del Departamento de Oceanografía del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, don Antonio Ballester, quien, junto a otros científicos españoles, ha pasado dos meses realizando una investigación en las

bases argentinas situadas en el llamado cuerno de la Antártida, junto al mar de Weddell.

España cuenta con la tecnología necesaria, explica Ballester, para montar esta base, pero los técnicos no tienen la experiencia necesaria para manejarla, por lo que en una primera etapa sería necesaria la colaboración de otros países como Argentina. «No hay que olvidar que lo realmente difícil no es instalarse en el continente blanco, sino permanecer en él, dadas las dificultades de abastecimiento, tanto de víveres como de combustible, que tienen las bases». En una estación de este tipo viven normalmente cuarenta personas, que permanecen aisladas durante una internada —trece meses—, hasta que se produce la renovación del personal.

En estos dos meses una expedición conjunta de españoles y argentinos ha visitado las bases de Esperanza, Marambio, General Belgrano, Gurruchaga, General San Martín, Jubany y Almirante Brown, estudiando precisamente la influencia de las masas de agua ajenas a la Antártida, pero que llegan hasta ella, y la alta productividad marina por las posibilidades que se ofrecen para la explotación de los recursos biológicos.

«Es la primera acción española de este tipo», dice Antonio Ballester, «porque si queremos explotar el sistema y conservarlo, antes necesitamos conocerlo».

Para instalar la base, España deberá hacerse miembro del Comité Científico para la Investigación del Antártico (SCAR), ya que todas las bases tienen la obligación de mostrar periódicamente sus instalaciones a miembros del SCAR para comprobar que en ellas no se almacena armamento.

La segunda noticia se refiere a la posible próxima construcción de un buque oceanográfico especial para operaciones en la Antártida, que la Empresa Nacional «Bazán» ha proyectado bajo la dirección del contralmirante ingeniero Díez Davó. El barco tendrá unas tres mil toneladas de desplazamiento, un andar de 12 nudos y configuración externa, cisterna de rompehielos para navegantes en el océano Glaciar Antártico.

Estas noticias estimulantes nos hacen concebir esperanzas sobre el futuro de la deseada presencia de España en la Antártida.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- «Tratado Antártico y acta de adhesión española». *Boletín Oficial del Estado* núm. 152/80.
- *El Polo Antártico*: Silvio Zavatti. Editorial Labor. Barcelona. 1969.
- *Algunos aspectos meteorológicos del continente antártico*. Manuel Puigcerver Zanón. Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, 1972.
- *Revista de la Fuerza Aérea de Chile*. Abril-junio, 1980.
- *La verdadera guerra*: Richard Nixon. Editorial Planeta, 1980.



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso de publicación. Normalmente, no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia acerca de los mismos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo. En casos muy especiales se devolverán, a petición del interesado, los artículos enviados en cualquier momento.
 - Los originales se mecanografiarán a dos espacios, en papel tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
 - Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.
-



MINAS Y MEDIDAS CONTRA MINAS (MCM)

Introducción.



A percepción, desde un punto de vista personal, de la relativa poca importancia que los Planes Estratégicos de las Fuerzas Armadas, derivados de los nacionales, dan aparentemente a la «Guerra de Minas» y su organización, que concede con frecuencia prioridad casi absoluta a la estructura de (MCM), olvidando su vínculo indisoluble con las minas, ha sido la razón que me ha impulsado a redactar las reflexiones que se exponen en este trabajo.

El tablero bélico marítimo mundial dispone de unas piezas, normalmente olvidadas por los jugadores, para ayudar, eficientemente, al Poder Nacional de un Estado/Nación, mediante su componente naval, a lograr su finalidad de utilizar los ámbitos marítimos en provecho propio, tanto en conflictos multilaterales como bilaterales.

Estas piezas son: por una parte, las minas y sus portadores, que las colocarán en los lugares escogidos y prefijados en el anexo correspondiente del Plan Estratégico Naval (PEN). Este Plan deriva del de las Fuerzas Armadas aprobado por el Gobierno y derivado, a su vez, del Plan Estratégico Nacional; por otra parte, la estructura de (MCM).

Este trabajo analizará estas dos piezas, minas/portadores y estructura de (MCM) y sus funciones de relación para poder encuadrarlas en un único y coordinado sistema naval, que comprenda las dos piezas, para el estudio y desarrollo de una estrategia marítima que abarque la ejecución de operaciones bélicas de minado y de (MCM).

La tesis que se pretende demostrar es la de que la mina y las (MCM) no pueden estar separadas e incluidas en organizaciones navales paralelas y, en cierto modo, independientes.

Minas y portadores.

La protagonista de esta estrategia naval de planteamiento y de ejecución de operaciones de minado y de (MCM) es la mina.

La mina es, por sí misma, un sistema de armas, ya que desarrolla las funciones clásicas atribuidas a los mismos de:

- Vigilancia.
- Detección.
- Control de fuego.
- Fuego, cuando se presenta el cuadro circunstancial adecuado.

La gran ventaja de este sistema es, una vez colocado, independizarse del factor humano para su funcionamiento.

La mina es un sistema de armas con posibilidades de ejercer la función de disuasión y, si ha lugar, la de represalia. La función de represalia la ejerce contra el presunto violador y alterador del equilibrio de su entorno inmediato al fallar su función primaria de disuasión.

La carga de explosivo de la mina producirá, hecha funcionar por su mecanismo de fuego controlado por la alteración o secuencia de alteraciones, preprogramadas antes del fondeo, para regular la rotura del equilibrio de su entorno inmediato, en el que se encuentra totalmente integrada, daños o el hundimiento, según los casos, del buque desequilibrador.

Las alteraciones más empleadas para la introducción de un preprograma de fuego son:

- Magnética.
- Acústica.
- Presión.

Existen minas que inician su programa de fuego al colisionar con los buques. Son las denominadas minas de contacto o de orinque.

Ingeniería de las funciones y equipos del sistema mina.

Las minas son sistemas de armas que abarcan una extensa gama de

modalidades, que va desde una gran complejidad a una máxima sencillez en el diseño de la ingeniería de sus equipos.

Las funciones y equipos responden, en líneas generales, a los principios básicos siguientes:

Vigilancia.—Esta función se realiza mediante equipos de sensores de los fenómenos a que da lugar, a una cierta distancia, el paso de un buque o equipo de simulación de su paso y que son, entre otros, los siguientes:

- Modificación del campo magnético del entorno inmediato de la mina.
- Modificación del campo acústico del entorno inmediato de la mina.
- Modificación del campo de presión del entorno inmediato de la mina.
- Modificación de otros campos, calórico por ejemplo, del entorno inmediato de la mina.

Detección.—Esta función consiste en la medición de un cierto valor de la alteración del entorno inmediato de la mina. La detección origina el comienzo del programa de fuego prefijado. Los equipos de detección son coordinadamente preprogramados en la secuencia y valores de las alteraciones necesarias para iniciar el programa de fuego y, en su caso, abortarlo hasta llegar al número fijo de perturbaciones útiles establecido para proseguirlo hasta el final.

Fuego.—El explosivo actúa al finalizar el programa preestablecido.



Sonar remolcado americano AN/SQQ-32. (Foto Raytheon)

Explosivo.—Es, normalmente, convencional. La carga de explosivo de una mina puede, y de hecho se hace, dosificarse para regular los efectos deseados en los buques atacados. Las minas pueden armarse con explosivo nuclear. ¿El fondeo de minas provistas de explosivo nuclear sería en unas hostilidades convencionales, escalar a un primer empleo de armamento nuclear? Se ha especulado sobre el uso de minas nucleares para el cierre del estrecho de Dinamarca como una medida de gestión de crisis del Consejo del Atlántico Norte.

Portadores de minas.

El cometido de los vehículos portadores de minas es colocarlas en lugares previamente escogidos. Descartando, en principio, los vehículos terrestres y espaciales, como portadores quedan los marítimos y aéreos:

Vehículos marítimos.—Estos vehículos son, fundamentalmente, unidades navales, aéreas y buques auxiliares de la Armada.

Las unidades navales de superficie no reúnen, sin descartar su utilidad en ámbitos marítimos poco vigilados, las características que serían de desear para la ejecución, con un riesgo calculado razonable, de operaciones de colocación de minas en aguas enemigas. Su empleo en acciones de minado comprendidas en operaciones de tiempo de paz o crisis es poco recomendable por agravar, sin necesidad, la situación por la gran probabilidad de ser descubiertas por el presunto adversario.

Los buques mercantes tienen, en particular los pertenecientes a una flota de propiedad estatal, posibilidades de ejecutar, en ciertas circunstancias, acciones de minado. Los campos minados, fondeados normalmente por sorpresa, al recibir la orden de zarpar para aguas amigas muy poco antes del comienzo de las hostilidades contienen un número escaso de minas convenientemente programadas.

Las unidades submarinas de las Armadas son los vehículos más idóneos para la ejecución de operaciones ofensivas de minado, tanto en paz como en crisis y guerra. Sus posibilidades de refrescar los campos minados, con o sin programas de autorefresco, son buenas. La precisión del fondeo es aceptable. Su inconveniente, para buscar alguno, es la normalmente poca cantidad de minas que pueden transportar en comparación con las unidades navales de superficie.

Vehículos aéreos.—Son normalmente las aeronaves de la Armada y del Ejército del Aire.

El fondeo de minas con esta clase de vehículos adolece, fundamentalmente, de falta de precisión.

Situaciones circunstanciales específicas pueden hacer altamente recomendable el fondeo de campos minados empleando aeronaves.

Análisis del empleo del conjunto mina/portador.

Una estrategia ofensiva de minado necesita fundamentalmente:

- 1) Inteligencia específica sobre el sistema de (MCM) y minas del presunto adversario.
- 2) Investigación científico-tecnológica sobre minas y (MCM).
- 3) Medios, minas y portadores, con posibilidades para la ejecución eficiente del Plan Estratégico de minado redactado y aprobado.
- 4) Personal y organización adecuados.
- 5) Logística de apoyo en un despliegue adecuado.

Expongamos con algo más de detalle estas necesidades:

Inteligencia.

Conviene tener el mayor conocimiento posible de las (MCM), minas portadores de (MCM) y minas, doctrina de empleo y procedimientos de rastreo de minas y minado del presunto enemigo. Se deduce esta necesidad de conocimiento para redactar la oportuna Estimación de Inteligencia que minas y (MCM) se están agrupando en un todo lógico que algunas naciones han rotulado «Guerra de Minas» y organizado consecuentemente en sus Armadas.

Recordemos que la primera medida de las (MCM) es averiguar la naturaleza y características del enemigo, que en su caso es la mina. Su conocimiento evita muchas pérdidas de material de (MCM) y de tiempo. Ello es algo de suma importancia para naciones que disponen normalmente de pocos medios, y sus posibilidades de fabricación o construcción son escasas.

La primera necesidad de la estrategia ofensiva de minado es conocer las (MCM) enemigas y tratar de hacerlas ineficaces con nuevas tecnologías aplicadas a las minas.

Investigación.

Una línea de investigación científico-tecnológica debe, a ser posible, mantenerse abierta. Su efecto será siempre doble al abarcar, coordinada y simultáneamente, y en todo momento, las minas y las (MCM). Otra vez aparece el concepto como un «todo lógico» de «Guerra de Minas».

Tecnologías aplicables a las minas y (MCM) surgen diariamente y, en la escala adecuada, deben ser analizadas y aprovechadas.

La carencia de un pequeño núcleo de investigación y desarrollo de minas y (MCM) es muy poco recomendable.

Medios de «Guerra de Minas».

A esta altura del análisis se toma la decisión de denominar a las minas y (MCM) como partes indivisibles del todo lógico «Guerra de Minas» y al plan de minados ofensivos como Plan de Guerra de Minas. Una vez establecida esta postura se continúa la exposición del trabajo.

Los medios, prebélicos y bélicos, necesarios para la preparación y ejecución de una estrategia de «Guerra de Minas» son:

- 1) Un mando y una fuerza especial de «Guerra de Minas» destinatario de las estimaciones pertinentes de Inteligencia y con posibilidades de solicitar Elementos Esenciales de Información (EEI).
- 2) Laboratorios de Investigación y Desarrollo de Minas y (MCM).
- 3) Un inventario de medios de «Guerra de Minas», minas, (MCM) y portadores, adecuadamente desplegado.
- 4) Legislación para obtención de portadores de otros mandos, ejércitos y empresas privadas y públicas.
- 5) Personal profesional experto en Guerra de Minas, minas y (MCM).
- 6) Una estructura logística de apoyo.

Personal.

La «Guerra de Minas» necesita personal profesional, en todos sus niveles, perfectamente impuesto.

El personal investigador científico-tecnológico sería, en su mayoría, civil. El personal restante pudiera ser militar y, en su mayoría, sin particulares especificaciones científico-tecnológicas.

Logística de apoyo.

La logística de apoyo a una fuerza especial de «Guerra de Minas» es, en cierta medida, peculiar. El mantenimiento y calibración de minas y (MCM) requiere equipos específicos y condiciones ambientales de laboratorio.

Las Medidas Contra Minas (MCM).

Generalidades.

La amenaza de las minas se puede anular haciendo explotar sus cargas explosivas, sin producir daños, mediante la simulación de los efectos que producen sus víctimas naturales, los vehículos marítimos, al cruzar sus entornos inmediatos. La simulación es normalmente el procedimiento empleado para anular su amenaza.

El otro procedimiento para acabar con su importante función de disuasión es localizarlas y señalizarlas. La navegación se puede reanudar, con un peligro menor de represalia, al seguir los buques derrotas apropiadas en situaciones de máxima alerta.

Los métodos de localización de minas son, en función de los factores geográficos y oceanográficos, fijos y variables: los de detección por sonar activo o por equipos medidores de anomalías magnéticas.

La localización y posterior recuperación de una o más minas, al objeto de analizarlas y deducir las tecnologías, equipos y vehículos portadores de las (MCM) elegidas más idóneas, es una función fundamental de la «Guerra de Minas».

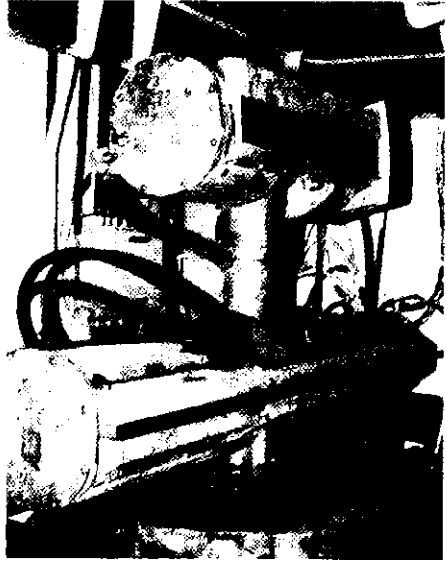
Los portadores de un conjunto de equipos específicos de (MCM) admiten pocos cambios importantes en su configuración física, pero sí los permiten en las programaciones, dentro de sus posibilidades, de los valores y secuencias de simulaciones concretas.

Las (MCM) son muchas y, normalmente, se encuentran descritas en manuales de «Guerra de Minas». El trabajo se centrará en algunas de las basadas, dentro de un orden lógico, en la localización, señalización, recuperación de una o varias para su análisis al objeto de fijar las simulaciones, valores y secuencias idóneas, y en su explosionado.

Las minas están, una vez colocadas en sus lugares de acecho, o fondeadas, en parla marinera, a la espera de que se produzcan los cambios o alteraciones en la secuencia y valor adecuados de su entorno inmediato. Estas alteraciones activarán los programas preestablecidos en los equipos de la mina. Es necesario engañar a la mina simulando las alteraciones de su entorno inmediato preprogramadas para su explosionado. Estas alteraciones deben originarse desde una distancia que permita que los daños producidos por la mina sean nulos o mínimos para el portador de los equipos de simulación.

Vehículos portadores de equipos de simulación.

Los equipos con posibilidades de simular las alteraciones en naturaleza,



Transductor del sonar de casco DUBM 21B que monta el DM tripartito.
(Foto: Thomson-CSF).

secuencia y valor correctos en el entorno inmediato de la mina para producir su explosión con un mínimo de riesgo, pueden ser montados en:

- Unidades navales de superficie (dragaminas de distinto porte y características).
- Unidades aéreas (helicópteros dragaminas).

Cada uno de estos portadores de equipos de simulación tiene sus inconvenientes y ventajas.

El sistema dragaminas, equipos de simulación y portadores es la (MCM) fundamental de la «Guerra de Minas» en su aspecto normalmente defensivo. No se puede descartar su inclusión en operaciones ofensivas. El sistema de armas mina es también utilizado en acciones defensivas.

Los gobiernos de los Estados/Nación con sistema marítimo aceptan, en función de la armonía esencial que debe existir entre los componentes de sus procesos competitivos de Seguridad Nacional y en particular entre el económico, tecnológico y militar, la financiación, en cierta manera insuficiente, de sistemas de «Guerra de Minas», que se traduce, normalmente y por carecer de un conocimiento claro y explícito de la situación prebélica, en un programa para la constitución o mejora de una estructura, más o menos operativa, de (MCM), olvidando a las minas y sus portadores, así como de estructuras de investigación y desarrollo.

Estas estructuras de (MCM) están constituidas por portadores de equipos con posibilidades de simulación, basadas en tecnologías y equipos concebidos y construidos en la segunda mitad de la década de los años cincuenta.

Filosofía de la «Guerra de Minas».

Los gobiernos toman las decisiones al analizar las opciones que les ofrece el Planteamiento Estratégico Nacional.

El trabajo se limitará a un supuesto Planteamiento Estratégico Nacional sencillo, en su aspecto de comparación con la amenaza percibida en el proceso competitivo de Seguridad Nacional de otro Estado/Nación.

La decisión del gobierno de un Estado/Nación «ALFA» puede ser una política ofensiva o defensiva, o más probable una combinación dosificada de ambas. Supongamos se ha optado por una política defensiva y un escenario prebélico concreto en el que el desmenuzamiento de la amenaza del presunto adversario expone claramente definida, desde el punto de vista de las Fuerzas Armadas, un grave riesgo de «Guerra de Minas».

Este riesgo se estima está vinculado a una vulnerabilidad geoestratégica propia que incrementa la probabilidad, por su rentabilidad, de acciones ofensivas de minado. Un programa, no necesariamente de las Fuerzas

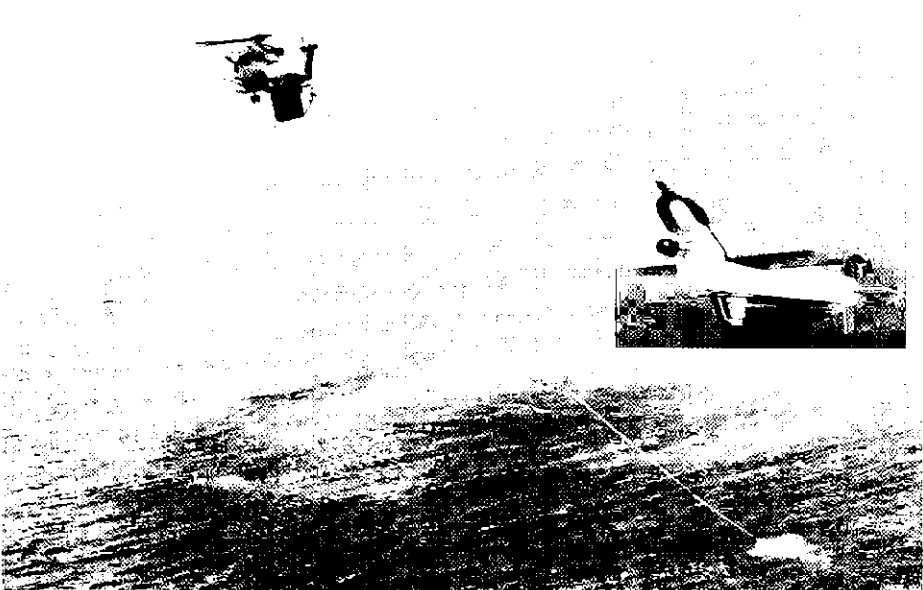
Armadas, para anular o paliar esta vulnerabilidad sería conveniente fuera iniciado o, como mínimo, adoptar medidas para no incrementarla.

La primera acción sería, una vez decidido enfrentarse de forma simétrica con la amenaza percibida de «Guerra de Minas», la obtención de Elementos Esenciales de Información Tecnológica (EEIT), que permitieran definir la naturaleza y características de los medios enemigos para materializarla en los ámbitos susceptibles de ser minados. En otras palabras, las minas y sus portadores.

La comparación del factor fundamental de la amenaza, descartando, en aras de la sencillez, al portador, deducido del análisis de los (EEIT), la mina con las posibilidades de nuestra estructura de (MCM) supondrá el conocimiento de la eficiencia de nuestras (MCM) para dar solución favorable a la materialización de la amenaza de minas.

El nivel de eficiencia calculado, en paz, al comparar a la mina enemiga con las (MCM) propias dará lugar, en principio, al esquema de preguntas siguientes:

- 1) ¿Debe mantenerse la actual estructura de (MCM)?
- 2) ¿Debe mejorarse la actual estructura de (MCM)?
- 3) ¿Debe desguazarse la actual estructura de (MCM)?
- 4) ¿Debe iniciarse de inmediato un programa para constituir una moderna estructura de (MCM)?



Sistema americano AN/AQS-14 remolcado por helicóptero. (Foto: Westinghouse)

El resumen de una síntesis del conjunto de respuestas posibles es el siguiente:

A) La contestación afirmativa a la pregunta 1) probablemente significará otra respuesta afirmativa para la 2).

B) La contestación afirmativa a la pregunta 3) implicará, con toda probabilidad, una respuesta también afirmativa para la 4): El escenario supuesto se basa en la situación B).

El programa originado por una respuesta afirmativa a 4) tiene que incluir la creación, o mejora, de una comunidad científico-tecnológica de «Guerra de Minas» y no únicamente de (MCM). Esta comunidad se dedicará a la investigación y desarrollo de minas y (MCM), así como de sus funciones de relación como sistema. Su función es resolver, en provecho propio, la clásica pugna entre escudo y lanza, coraza y cañón, que, en su caso, es mina y (MCM).

Esta comunidad, destinataria de las estimaciones de inteligencia tecnológicas, es el eslabón que relaciona a minas y (MCM) como la vida vincula el alma al cuerpo. La mina y las (MCM), en otras palabras, son un todo, y separadas significan el «no ser».

La comunidad tendría por misión: la investigación, desarrollo, diseño, ingeniería y pruebas de prototipos y equipos, tanto de minas como de (MCM).

Plan de «Guerra de Minas».

Los planes estratégicos de las Fuerzas Armadas, tendentes a resolver la parte que les haya correspondido del Plan Estratégico Nacional, regulador del proceso competitivo de Seguridad Nacional, contemplarán, si ha lugar, la ejecución de una estrategia de «Guerra de Minas» que se redacta en tiempo de paz en base a:

- Inteligencia estratégica.
- Inventario de minas, portadores y análisis de sus concretas posibilidades en relación al presunto adversario.
- Inventario de (MCM) portadores y análisis de sus posibilidades en relación al presunto adversario (la mina).
- Actualización de la investigación y de la inteligencia tecnológica.

La decisión de preparar una ofensiva de minado da lugar a:

1) Conseguir (EIT) en relación a la estructura de (MCM) del presunto adversario.

2) Análisis de los (EIT) para la iniciación, si ha lugar, de un programa tendente a la investigación, desarrollo e ingeniería de minas eficient-

tes tanto para su misión específica como para maximizar las dificultades de las (MCM) del adversario e impedir, en tiempo útil, su éxito.

3) Financiación de la producción de minas, en número suficiente, de la clase adecuada.

El planeamiento de la clase y número de portadores se efectuará de forma simultánea.

Este esquema es sencillo, y su único objeto ha sido exponer una posibilidad ofensiva de la «Guerra de Minas». El análisis de casos concretos establece una casuística importante y reveladora no expuesta.

Sopesada la importancia de la preparación y ejecución, en su día, de una estrategia de «Guerra de Minas» para la resolución de la ecuación planteada por las amenazas de un presunto adversario y las posibilidades y eficiencia de los medios propios de «Guerra de Minas» resultará un esquema parecido al siguiente:

- 1) Equilibrio en correlación de fuerzas de «Guerra de Minas».
- 2) Desequilibrio favorable.
- 3) Desequilibrio desfavorable.

La solución de la situación 3) absorbe recursos nacionales, siempre escasos, para financiar una potenciación de medios tendente a adquirir una relativa superioridad.

Los medios de «Guerra de Minas» tienen, normalmente, un ciclo de vida corto, como sistemas de armas operativos, y, en consecuencia, hay que actualizarlos o renovarlos con mucha frecuencia. Estas características tienen que pesar en los programas de obtención de tales medios bélicos.

Algunos conflictos bélicos bilaterales apuntan al empleo de la «Guerra de Minas», de indudables ventajas políticas, para impedir el flujo de recursos bélicos por vía marítima.

Conclusiones.

A) Los sistemas, tanto de (MCM) como de minas, necesitan disponer de una comunidad científico-tecnológica integrada y con acceso a los (EET) de las estimaciones de inteligencia.

B) Los gobiernos que dispongan únicamente de una estructura de (MCM) desaprovechan las posibilidades ofensivas de la mina y de mejora de sus (MCM).

C) La carencia de una amenaza de fondeo de minas conduce, en principio, a decidir que una estructura de (MCM) es innecesaria.

Francisco OBRADOR SERRA





Primer torpedo de la segunda generación recogido sin novedad. Autor: José E. de Diego Jimena.

EL SERVICIO DE PSICOLOGIA Y PSICOTECNIA DE LA ARMADA



ENTRE incomprensiones, prejuicios, falsos pacifismos y corrientes de opinión manipuladas para fines oscuros, la milicia se esfuerza en demostrar «nunc et semper», que sus actividades no pueden tener otro objetivo final que el de la defensa, «absque ulla conditione», de este destino unívoco, inequívoco e irrenunciable que es España. Y ello es así por encima de ideologías y actos irreverentes que, en un intento de minar —cual «homo homini lupus»— el espíritu y la propia organización de los ejércitos, aprovechan cualquier ocasión oportunista para tildar a las Fuerzas Armadas, entre otros, de «aparato burocrático improductivo», y a sus componentes, portadores de «una disciplina trasnochada», e incluso de «ignorancia supina de la utilización racional de las competencias». Nada más lejos de la realidad el considerar que los militares formamos un cuerpo social amparado en tradiciones obsoletas, que nuestro campo de actuación es terreno abonado para el más puro empirismo, o que nuestros ideales se encuentran distantes de todo aquello que representa auténtico progreso. Muy al contrario —«non progredi est regredi»—, las Fuerzas Armadas han venido siempre adecuándose —sin menoscabo de su inalienable misión— a las nuevas necesidades que los avances científicos y tecnológicos plantean. Una muestra de ello —«mutatis mutandis»— es la paulatina pero progresiva estructuración y estudio de la conducta en el colectivo militar, que viene a constituir una actividad científica dentro del contexto que abarca la psicología militar.

El núcleo militar, sometido a complicadas situaciones y a la versatilidad de las circunstancias, no ha tenido otra opción —«compelle intrare»— que aplicar aquellos métodos, técnicas y procedimientos que le proporciona la psicología científica para el estudio objetivo de la conducta del hombre. El «manejar hombres» requiere que el factor humano y su conocimiento sean la base para realizar, con probabilidades de éxito, las funciones puramente mecánicas —prever, programar y organizar— y, sobre todo, las propiamente dinámicas —mandar, coordinar, controlar y valorar— de toda acción de mando. La conducta del estamento militar está intrínsecamente relacionada con todas aquellas variadas y variables situaciones, acciones, activida-

des, programas o planes que se presentan o están previstos llevar a cabo, entre los innumerables y polifacéticos servicios que las Fuerzas Armadas deben afrontar y/o desarrollar.

Qué es la psicología militar.

La psicología militar tiene por objeto el estudio, «lato sensu», de la conducta humana en el medio de las instituciones militares. Conlleva, pues, el conocimiento profundo —el «per se» y el «per accidens»— de la persona humana, de sus motivaciones y actos, de sus actitudes y aptitudes, de sus incentivos y de su moral, de su carácter y personalidad, de su instrucción y adiestramiento, en definitiva, de su problemática psico-socio-militar individual, grupal y colectiva. En su restringida faceta como psicología del trabajo o psicotecnia, procura no sólo una orientación y selección profesionales, sino que interpretando el pensamiento orteguiano del «yo y mis circunstancias» involucra al medio y al material, como condicionamientos adicionales, en este esfuerzo por asumir al hombre como un todo trascendental. La utilización metódica de las modernas técnicas de investigación y de medidas psicológicas, aplicadas al ámbito castrense, producen «ante omnia» un mejoramiento funcional de todas las fuerzas operativas, logísticas y servicios de apoyo, que redundan significativamente en una mayor satisfacción individual, eficacia y economía en términos de tiempo y coste.

No pretende la psicología militar, como ciencia humana que es, aventajar o suplantar a las técnicas profesionales de claro soporte físico-matemático o de otras teorías del conocimiento, imprescindibles para el buen quehacer de las específicas especialidades militares. Y aunque llegado a este aserto, el psicólogo militar tiene mucho —«non multa, sed multum»— que decir en aquellos problemas que afectan al estudio o tarea de adaptar el material al hombre —provocada por las naturales exigencias de la utilización racional de los equipos— no es su misión inmiscuirse ni interferir en cuestiones que competen a otras ramas del saber científico y técnico, pero que evidentemente las complementa y auxilia con sus específicas contribuciones. El aspecto técnico y el aspecto humano de un grupo de trabajo no son terrenos divorciados, al contrario, son como las dos caras de una misma moneda.

Lo que trata la psicología científica aplicada a los ejércitos es el coadyuvar «ex profeso» —en contacto directo con la realidad— al perfeccionamiento de la sagrada misión de aquéllos, y el que cualquier función concreta pueda ser desempeñada con las mejores garantías de eficiencia operativa. En los tiempos que corren se puede considerar —desde un plano teórico-formal— que los puestos de vanguardia de toda acción militar no lo forman ya exclusivamente el personal con su material correspondiente, sino también aquellos colaboradores —psicólogos, físicos, médicos, ingenieros, bió-

logos, sociólogos, etc.— que trabajando simultáneamente en sus silenciosos laboratorios ficticios o reales procuran, con reflexivo enjuiciamiento, la solución de problemas de orden multifactorial.

La profesión militar depende, cada vez más, de los conocimientos aportados por las investigaciones llevadas a cabo en materias básicas —ciencias exactas, naturales y humanas— que, a veces, aparentemente, no guardan relación con los problemas de la milicia. El constante aluvión de nuevos conocimientos, técnicas, equipos y armas somete a las Fuerzas Armadas a tan ingente información que su aplicación práctica solamente puede tener éxito —«versus» utilización adecuada de los medios— no ya obviamente con la multiplicación de especialidades y especialistas necesarios, sino también —y a las pruebas diarias nos remitimos— con una capacidad crítica para discernir las posibilidades de aplicación, y también las limitaciones que tales avances epistemológicos y tecnológicos presentan.

Antecedentes en nuestra Marina.

Remontándonos a nuestro pasado más próximo, por una orden ministerial (1) del entonces ministro de Marina, almirante Regalado, se creó una Comisión de Experiencias Psicofisiológicas con objeto de efectuar aquellos trabajos preparatorios para —en su momento— proponer al Mando la introducción en la Armada de los procedimientos de la Psicología aplicada a la guerra, lo cual ya había sido experimentada —«experto credite»— con excelentes resultados en las Fuerzas Armadas de ciertos países, tales como los EE. UU. y Alemania. Con esta finalidad se llevan a cabo numerosos contactos con diversos centros psicotécnicos de organizaciones civiles y militares nacionales —concretamente en Madrid y Barcelona—, que cristalizaron en el establecimiento de una serie de conclusiones y supusieron una avanzadilla —aunque tímida— del potencial práctico que se podía derivar de un buen uso de la psicología.

Y así —«rebus sic stantibus»—, como consecuencia de una visión ponderada, que entreveía las enormes posibilidades que ofrece la *tecnología psicológica*, se determinó, como objetivo específico a corto plazo, la selección de marineros voluntarios especialistas que acudían a nuestros Cuarteles de Instrucción, por estimarse que era —y continúa estando cuasi-latente, no definitivamente resuelto con procedimientos científicamente ortodoxos— un asunto del máximo interés. Además existía la oportunidad y la inmediata facilidad de poder adaptar a nuestra Marina aquellos tratamientos psicológicos —ampliamente experimentados— del campo industrial, por guardar estrecha correspondencia, en su base, con determinadas especialidades del ámbito naval. Tal proceso de selección sirvió de experiencia previa —a modo de ensayo exploratorio— del que se obtuvieron resultados prácticos

(1) O. M. C. núm. 51, de 16-2-48.

nada desdeñables, teniendo en cuenta los medios disponibles y la conciencia colectiva del estamento militar en aquellos tiempos.

Estos estudios experimentales y principios de organización de un Servicio de Psicotecnia de la Armada mostraron ya la conveniencia de darle un carácter permanente, para lo cual se dispuso la creación de un Negociado de Psicotecnia adscrito a la Sección de Instrucción de la antigua Jefatura de Instrucción, actualmente Dirección de Enseñanza Naval (2). Simultáneamente se disolvió la primitiva Comisión Psicofisiológica, y de dicho Negociado pasó a depender un Gabinete Central de Psicotecnia, y de éste, a su vez, aquellos Gabinetes locales que se fueran creando en lo sucesivo. Como Jefe de este Negociado, que al mismo tiempo lo era del Gabinete Central, fue nombrado el entonces comandante médico don Leandro Fernández Aldave, al que se debe el primer avance razonable de *selección psicotécnica* para mejorar la adaptación del marinero voluntario a una determinada especialidad. En uno de sus trabajos iniciales (3) llegó, entre otras, a las siguientes conclusiones:

...«cada candidato irá a la especialidad que desea, siempre y cuando no demuestre falta de aptitud para la misma o existan otros que cubran todas las plazas con demostradas mejores condiciones».

...«no puede admitirse en las Escuelas especiales a marineros que carezcan de las cualidades más elementales».

...«con las dificultades inherentes a que aún no están instalados los Gabinetes, habiéndose de realizar las pruebas en sitios inadecuados»...

...«estamos muy lejos de pensar que los mejores dotados intelectivamente lo son también en aquellas cualidades inherentes a las organizaciones castrenses, tales como disciplina, sacrificio, golpe de vista, resistencia, don de mando»...

...«la Psicotecnia, pese a sus detractores, se impone con una fuerza enorme, más que en aquellos tiempos en que estuvo de moda en el mundo entero».

...«la unidad psicofísica, que es el individuo, debe estar adaptada a lo que responde mejor».

Con el establecimiento del Gabinete Central de Psicotecnia y de los Gabinetes Departamentales, enclavados en los Cuarteles de Instrucción de Marinería de El Ferrol, San Fernando y Cartagena, se abre una etapa en la que se comienza a investigar y analizar la problemática de la selección y clasificación del futuro especialista de la Armada. Así, por ejemplo, en una de las convocatorias-concurso para cubrir 625 plazas entre las distintas especia-

(2) O. M. del 8-3-51 («D. O.» núm. 60, de 12-3-51).

(3) Memoria de la labor realizada por los Gabinetes de Psicotecnia de la Marina hasta el año 1951. Ministerio de Marina. Madrid, 1952.

lidades de Marinería del año 1955 (4) —la selección tuvo lugar en el Cuartel de Instrucción de Cartagena— se dice, en sus bases cuarta y quinta, lo siguiente:

«Cuarta.—Una vez incorporados sufrirán el correspondiente reconocimiento médico, y los declarados «útiles» serán sometidos a una *prueba psicotécnica* y a los exámenes elementales para su clasificación...

De resultar alguno de los solicitantes con declaración de aptitud en más de una especialidad, se procurará asignarle la que fue señalada como preferente».

«Quinta.—Cuando un concursante de los declarados «no aptos» en la especialidad o especialidades solicitadas demuestre en la prueba psicotécnica aptitud para otra u otras, podrá, si lo desea, efectuar las *pruebas de aptitud* de estas últimas, y con su conformidad, clasificársele para ellas, caso de resultar «apto»...

Como por la muestra se conoce el paño —«ab uno disce omnes»—, tales Gabinetes ampliaron posteriormente su campo a cursos y convocatorias específicas, tales como el de apuntadores y telemetristas, cartógrafos y grabadores, etc. Particularmente en la de cartógrafos y grabadores del año 1956 (5) se disponía, en su artículo noveno, lo siguiente:

«Los opositores declarados útiles, y sin necesidad de constituir tribunal de pruebas psicotécnicas, serán sometidos por el personal del Gabinete de Psicotecnia del Cuartel de Instrucción de Marinería del Departamento Marítimo de Cádiz a una *prueba general* y a *otra específica* para cada oposición de las convocadas, pruebas que de momento no tendrán más valor que el de iniciar la recogida de datos experimentales».

Para los cursos de capacitación para apuntadores, también se llevó a cabo la selección de personal, de entre aquellos cabos segundos artilleros sin otra especialidad afín y de marineros inscriptos o que prestaban ya servicio en buques de la Flota, tal como consta, por ejemplo, en la convocatoria del año 1957 (6), cuya norma segunda decía así:

«Mediante la *prueba* correspondiente a efectuar en el Gabinete Psicotécnico del Cuartel de Instrucción de El Ferrol del Caudillo, se seleccionarán

(4) Convocatoria de la Jefatura de Instrucción. (Marinería), de 5-3-55 («D. O.» núm. 56, de 9-3-55).

(5) Convocatoria de la Jefatura de Instrucción. (Cuerpos Patentados), de 1-4-56 («D. O.» núm. 77, de 4-4-56).

(6) Convocatoria de la Jefatura de Instrucción. (Marinería), de 3-10-56 («D. O.» número 224, de 6-10-56).

hasta treinta de entre los marineros de la inscripción, correspondientes al cuarto llamamiento del año actual que sean voluntarios para efectuar este curso, pudiendo, caso de no existir personal voluntario, completarse estas plazas con personal forzoso del mismo llamamiento que reúna las condiciones precisas para el desempeño de la especialidad».

«Asimismo, serán seleccionados en el citado Gabinete Psicotécnico un número igual de marineros de los que actualmente se encuentran prestando servicio en los buques de la Flota con base en El Ferrol del Caudillo».

Con anterioridad —a partir del año 1952— ya se había comenzado a aplicar *pruebas psicotécnicas* a los opositores aspirantes a ingreso en la Escuela Naval Militar, que progresivamente se fueron haciendo extensivas —«probatum est»— a los graduados universitarios que concurrieron a las oposiciones de los Cuerpos Patentados de Sanidad, Jurídico e Intervención. De tal manera que, por personal cualificado del Gabinete Central, cuyo exponente más destacado fue el capitán de corbeta ingeniero don Antonio Vélez Catalán, se efectuaron, de una forma sistemática y con periodicidad anual, pruebas de psicotecnia a los futuros alumnos de la Escuela Naval Militar, consistentes en:

a) Pruebas de información, que comprendían:

1. Inteligencia general.—Para los Cuerpos General, Infantería de Marina, Máquinas e Intendencia.
2. Inteligencia técnica.—Para el Cuerpo de Máquinas.
3. Atención y rapidez de cálculo.—Para el Cuerpo de Intendencia.

b) Prueba de personalidad.

Como figuraba, por ejemplo, en el artículo noveno de la convocatoria oposición para el año 1955 (7), estas pruebas «tendrán valor estadístico e infomativo, y los resultados de ellas se someterán al tribunal de exámenes al terminar las oposiciones correspondientes». Esto era en aquellos años «more solito».

En el año 1958 se creó en el Alto Estado Mayor una Comisión Interministerial (8), compuesta por jefes de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, para el estudio y redacción de la «Doctrina y Organización de Acción Psicológica».

(7) Convocatoria de la Jefatura de Instrucción. (Cuerpos Patentados), de 27-12-54 («D. O.» núm. 297, de 31-12-54).

(8) Orden de la Presidencia del Gobierno («B. O. E.» núm. 65, de 17-3-58, y «D. O.» núm. 67, de 22-3-58), que rectifica otra del mismo rango de 25-2-58 («B. O. E.» núm. 53, de 5-3-58).

En el año 1959, al reestructurarse el Reglamento Orgánico de Marinería Fogoneros, plasmado en unas nuevas normas provisionales para el personal de especialistas y marinería (9), basadas en el principio de que el especialista es en potencia un futuro suboficial —incluso con acceso a las Escalas de oficiales de los Cuerpos Patentados, previa demostración de sus aptitudes y no simplemente como posibilidad graciable o recompensatoria— se llevó a cabo una renovación en los procedimientos técnicos utilizados hasta esta fecha en las pruebas psicotécnicas a que se veían sometidos. De este modo se fueron adaptando nuevas técnicas psicológicas, de origen americano, que contemplaban especialmente la fiabilidad, la validez predictiva, la economía, etc. Los especialistas seleccionados, después de pasar un período de instrucción de tres meses dedicados a la formación militar y marinera como simples aprendices, eran promovidos —superada con éxito la etapa anterior— a ayudantes especialistas, que completaban su formación cultural aplicada y adiestramiento en la Escuela de Maniobra, en un período de ambientación de otros tres meses. Al final eran examinados para constatar su aptitud profesional en la especialidad o especialidades que hubieran solicitado. Posteriormente, una vez aprobado este semestre, eran promovidos a la categoría de marineros especialistas, ingresando en la correspondiente Escuela de la especialidad y teniendo en cuenta que si se les declaraba «no aptos» para una especialidad podían ser clasificados para otra —previa conformidad—, caso de que en la prueba psicotécnica pertinente demostrasen aptitud para ella.

En años sucesivos, el Gabinete Central de Psicotecnia desarrolla funciones de psicología aplicada, tales como encuestas psicosociales en la marinería y Milicia Naval Universitaria, Turismo Educativo del Marinero, «Bautismo de Mar» en las Semanas Navales, como las de Barcelona (1966), Santander (1968), exámenes de ingreso en la Escuela de Guerra Naval, innovación de métodos pedagógicos de Enseñanza Naval, etc.

En la década de los años sesenta comienzan a funcionar los Gabinetes Psicotécnicos de la Escuela Naval y del Centro de Instrucción de Infantería de Marina, por iniciativa de determinados jefes y oficiales diplomados en Psicología o con evidentes inquietudes en este campo, que fueron fomentando su expansión. Igualmente se creó un Gabinete de Orientación Escolar en el Colegio de Huérfanos de la Armada.

Después de un período de realizaciones experimentales aisladas y de proyectos de organización, se intentó, a partir del año 1961, una coordinación entre los tres Ejércitos. Mediante la primera Comisión Interministerial en el A. E. M. se llegó a la publicación de un «Manual de doctrina y empleo del arma psicológica». Y mientras en el Ejército de Tierra se abrió una etapa de

(9) Normas provisionales que han de regir para el personal de especialistas y marinería por O. M. 3.265/59 («D. O.» núm. 252, de 7-11-59), que derogaban las establecidas por O. M. 3.185/58 («D. O.» núm. 261, y rectificadas en «D. O.» núm. 269).

realizaciones sistematizadas e investigaciones a nivel nacional, y el Ejército del Aire —pionero de la utilización de la psicología en la milicia— ya venía aplicando desde 1952 *pruebas psicotécnicas* (10) para predecir la «aptitud de vuelo» de los futuros pilotos y se elaboró un estudio sistemático bajo la dirección técnica del Dr. Pinillos, con la colaboración del Departamento de Psicología Experimental del C. S. I. C.; nuestra Marina presta su colaboración al crearse el Servicio de Psicología Interejércitos —año 1965—, cuyo objetivo primario fue el reunir las actividades dispersas que se habían venido realizando en distintas unidades, cuarteles, centros, dependencias, etcétera.

En el año 1968 se formó la segunda Comisión del A. E. M., que reunió a jefes de los tres Ejércitos y psicólogos para tratar sobre «Acción y Arma Psicológica», aspectos que se consideraron prioritarios. La tercera Comisión Interministerial, promovida por el Ministerio del Ejército, a finales del año 1974, preparó ya un proyecto de creación de un Servicio de Psicología y Psicotecnia de las Fuerzas Armadas.

Creación.

Como consecuencia de la creciente necesidad de especialización del personal de las Fuerzas Armadas, que demandaban no sólo un estudio específico de las aptitudes, sino también una medida y evaluación objetivas, utilizando la metodología psicotécnica, se creó (11) el Servicio de Psicología y Psicotecnia de las Fuerzas Armadas, a propuesta de los Ministerios de Defensa e Interior. Ello representaba la culminación de iniciativas independientes —«adde parum parvo, magnus acervus erit»— por parte de los departamentos ministeriales involucrados y cuyo establecimiento auguraba ya unos amplios cometidos, especialmente en el plano de la selección y clasificación del personal. La Comisión Interministerial constituida en octubre de 1975, con representantes de los tres Ejércitos, del Instituto de la Guardia Civil y de las Fuerzas de la Policía Armada, propició y sentó las bases para que dicha creación se llevase a efecto.

Con la implantación de este Servicio, común para las Fuerzas Armadas, se pretendía una coordinación más adecuada, en aras de una mayor eficacia funcional, unificación en la orientación básica, formación común del personal y una mayor economía en los planes conjuntos. Sus misiones y estructura prefijadas fueron posteriormente desarrolladas por la promulgación del primer Reglamento del Servicio (12), que reconoció formalmente el funcionamiento de los diferentes órganos de planificación y ejecución.

(10) Tesis doctoral del teniente coronel de Aviación M. Pascual, doctor en Psicología. Universidad Complutense. Facultad de Filosofía y Letras. Madrid, abril de 1975.

(11) Real Decreto 2.840/77, de 28-10-77 («B. O. E.» núm. 276, pág. 25.259, y «D. O.» núm. 265, de 19-11-77).

(12) O. M. del Ministerio de Defensa (Subsecretaría) de 6-11-78 («D. O.» núm. 264, de 16-11-78).

Con anterioridad a la puesta en vigencia de este Reglamento se había establecido la Comisión del Servicio de Psicología y Psicotecnia de la Armada (13), que más tarde sería modificada (14) en su composición para mejorar su operatividad, la cual funcionó como órgano de planificación con unas misiones, funciones y estructuras determinadas. Igualmente se habían instituido los diferentes Organos del Servicio (15).

De acuerdo con el artículo séptimo del primer Reglamento, que facultaba a la Comisión Interejércitos de Psicología y Psicotecnia de las Fuerzas Armadas para proponer las modificaciones convenientes y revisar aquél cada dos años —una vez adquirida la experiencia precisa—, se aprobó el nuevo Reglamento (16), actualmente en vigor, que comprende diez capítulos en los que se regula el funcionamiento del Servicio.

Organización.

El Servicio de Psicología y Psicotecnia de la Armada (17) se estructura en los siguientes órganos:

a) Órgano de planificación, constituido por la Comisión del Servicio, que, presidida por DIENA, tiene como funciones —aparte las que le señale el propio AJEMA— elaborar planes específicos y adoptar y adaptar los planes conjuntos del ámbito naval, actuar como órgano de consulta y deliberación, dar directrices y fijar objetivos, proponer las modificaciones necesarias para un mejor funcionamiento del propio Servicio. Como órgano de trabajo utiliza su Tercer Escalón, que opera en el Cuartel General de la Armada.

b) Órganos de Ejecución, que comprende el Órgano Central (Tercer Escalón), y al que corresponde la Jefatura del Servicio, los Segundos Escalones encuadrados en los Estados Mayores de las Capitanías Generales de las Zonas Marítimas, Jurisdicción Central, Comandancia General de la Flota y de la Zona Marítima de Canarias, Dirección de Enseñanza Naval; y los Primeros Escalones que, como organismos dependientes de los anteriores, operan en las distintas Escuelas, Cuarteles y Centros de la Marina, según el organigrama que se representa (ver organigrama adjunto).

El Tercer Escalón, independientemente de los cometidos ya especificados, tiene como funciones «a lateres» las de desarrollar los planes y programas propuestos por el Cuarto Escalón (Ministerio de Defensa), adaptándolos a sus propias necesidades, analizar, interpretar y deducir consecuencias

(13) O. M. núm. 432/78 (D), de 18-5-78 («D. O.» núm. 115, de 20-5-78).

(14) O. M. delegada núm. 430/00744/82, de 21-9-82 («D. O.» núm. 222, de 27-9-82).

(15) O. M. núm. 614/78 (D), de 26-6-78 («D. O.» núm. 150, de 1-7-78).

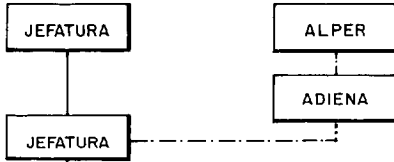
(16) O. M. núm. 99/81, de 30-6-81 («D. O.» núm. 162, de 17-7-81).

(17) O. M. delegada núm. 65/83, de 8-3-83 («D. O.» núm. 59, de 11-3-83).

ORGANIGRAMA SERVICIO DE PSICOLOGIA Y PSICOTECNIA DE LA ARMADA

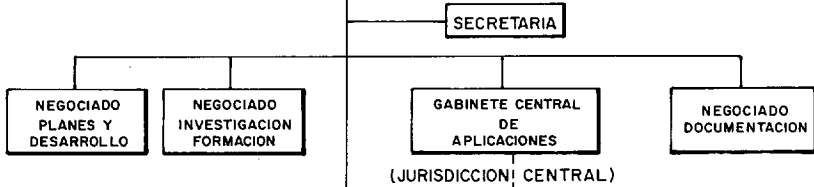
CUARTO ESCALON

(SUBSECRETARIA DE DEFENSA
SECRETARIA GRAL. TECNICA).



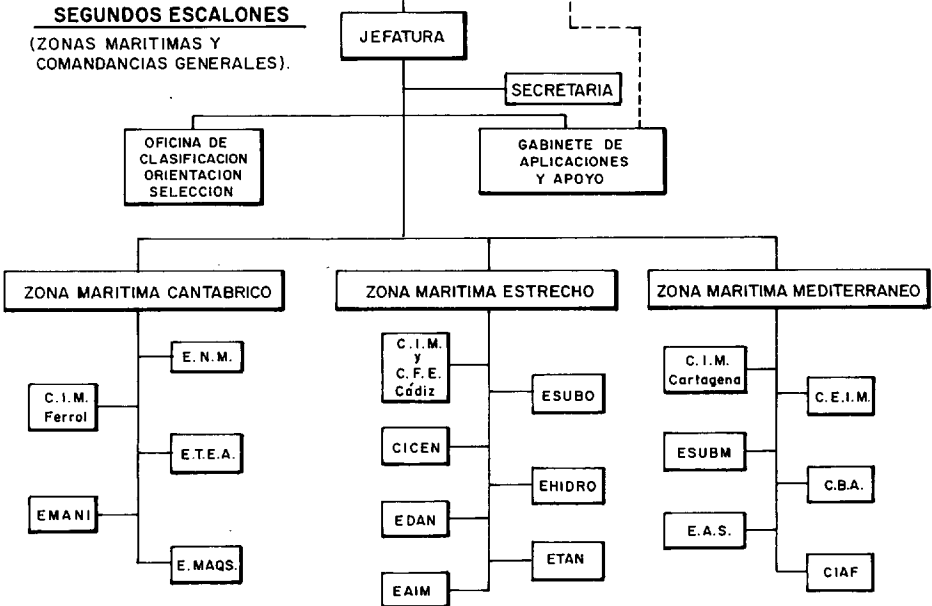
TERCER ESCALON

(CUARTEL GRAL. ARMADA).



SEGUNDOS ESCALONES

(ZONAS MARITIMAS Y
COMANDANCIAS GENERALES).



PRIMEROS ESCALONES

(CENTROS, ESCUELAS, UNIDADES)

- Dependencia técnica.
- - - - - Dependencia orgánica.
- - - - - Dependencia funcional directa.

de los resultados que se obtengan, coordinar los Segundos Escalones, inspeccionar los Escalones subordinados y proponer cuantas cuestiones sean de interés.

Para llevar a cabo tales funciones dispone de Jefatura, Secretaría, Negociado de formación, investigación y métodos, Negociado de documentación y Gabinete Central de aplicaciones, con una serie de cometidos definidos en el artículo dieciséis del Reglamento del Servicio.

Las funciones a desarrollar por los Segundos Escalones, consistentes en asesoramiento a los mandos, ejecución de directrices, coordinación, inspección, recopilación y explotación de datos e informes de los Primeros Escalones, investigación y proyectos especiales dimanados del Tercer Escalón o del mando que dependan, propuestas que se estimen para la adaptación de los planes generales a las características propias de su ámbito, y apoyo a los Primeros Escalones.

Su estructura orgánica, recogida en el artículo diecinueve del Reglamento, prevé una Jefatura, Secretaría, Oficina de clasificación, orientación y selección y un Gabinete de aplicaciones y apoyo. Dentro de la dinámica operativa del Servicio, la evaluación y explotación de los datos psicométricos y del desarrollo de actividades de formación, investigación y proyectos especiales, a su nivel, deben considerarse como actividades capitales, con atención prioritaria ante los mecanismos meramente administrativos.

Por último, en la organización del Servicio se integran los Primeros Escalones, formados por los distintos Gabinetes de las unidades y centros de instrucción y enseñanza, que realizan actividades orientadas a resolver sus problemas de régimen interno, tales como: selección, clasificación y orientación del personal, evaluación del rendimiento individual y colectivo y explotación de resultados, metodología psico-pedagógica a aplicar, adaptación al medio militar y a ambientes físicos especiales, etc.

Esta organización, como conjunto sociológico, tiende a aunar esfuerzos y combinar armónicamente medios y personal para la consecución del fin propuesto, según un sistema adecuado de reparto de funciones que aseguren sus dependencias e interrelaciones de todos los elementos que la constituyen. Su dinamismo, en función de un objetivo y de las mutables condiciones operativas, precisa de la necesaria coordinación para obtener la deseable unidad de acción.

Objetivos.

Apriorísticamente se puede afirmar que el mandar no es una función matemática —los tratadistas del mundo han buscado siempre una leyes que conformen una Teoría del Mando— y que, axiomáticamente, «ejerce mando sobre otro el que deja sentir su influencia sobre este otro». Esta definición —perogrullada «habemus»—, aparentemente simplona, encierra tre-

menda complejidad si se considera al hombre como un conjunto —a veces contradictorio— de cualidades variables, catalogables a través de una escala de valores que sirve de apoyatura para el conocimiento de la dirección en que se mueve. Ciertamente que no hay ningún viento favorable para aquél que no sabe hacia qué puerto se dirige —«ignoranti quem portum petar, nullus suus ventus est»—; de ahí que para todo mando este conocimiento humano del «qué es» y del «hacia dónde se dirige» es «conditio sine qua non» para poder salir airoso en su misión conductora de hombres.

Los que ejercen el mando —directores prácticos— sienten necesidad, a la hora de tomar decisiones, de auxiliarse —sin detrimento de sus ricas experiencias profesionales y vivenciales— de aquellas técnicas humanísticas que le faciliten la enorme responsabilidad del cumplimiento de su deber, con los mejores medios puestos a su disposición. Es aquí donde las Fuerzas Armadas —«nolens volens»— se ven implicadas de lleno en esta envolvente que tácitamente le tiende la psicología científica. La conducción de hombres —síntesis de arte y ciencia— requiere un profundo conocimiento de la naturaleza humana y una aplicación sistemática de todos aquellos recursos de exploración psicológica que contribuyan a allanar y clarificar la sublime tarea de preparar y dirigir hombres. El irracional criterio «porque sí», el rutinario «siempre se ha hecho así» o el comprobar «a posteriori» los rendimientos obtenidos dando por bueno el «errando corrigitur error» sin más, no son, a nuestro juicio, razones convincentes que justifiquen una auténtica gestión de mando, al adolecer de falta de previsión y al anteponer, a veces, las prácticas incongruentes y caducas, no ya a la innovación creativa, sino a las experiencias suficientemente corroboradas por las Marinas de otros países más adelantados.

El objetivo general —y sustancial— que persigue, pues, el Servicio de Psicología y Psicotecnia no puede ser otro que el mejoramiento funcional de todo el aparato militar, con lo que ello supone de aumento de eficacia, economía y satisfacción de las nobles aspiraciones e inquietudes individuales y colectivas.

Dado que los factores intervinientes en toda actividad son esencialmente: 1.º el hombre; 2.º la tarea, y 3.º el medio, los objetivos determinados que se pretenden derivan de la interrelación de los mismos y se pueden definir —a título enunciativo y no exclusivo— en la siguiente sinopsis:

A. De régimen interno:

1. La adaptación del hombre a su trabajo (puesto táctico, técnico, etcétera).

Esto lo alcanza mediante:

A.1.1. Los procesos de selección, clasificación y orientación.

A.1.2. Las técnicas del aprendizaje y la metodología psicopedagógica en la formación y promoción profesionales (enseñanza, instrucción y adiestramiento).

2. La adaptación del puesto de trabajo al hombre. Este objetivo se logra por:

A.2.1. Un análisis y valoración de las tareas y puestos de trabajo (profesiogramas).

A.2.2. Un estudio de los cometidos (operaciones intelectuales y manuales) y de las peculiaridades del puesto de trabajo (destino).

A.2.3. Procedimientos de trabajo (organización, racionalización, etc.).

A.2.4. Medios que se utilizan para llevar a la práctica el trabajo de que se trate (material).

A.2.5. Condiciones ambientales (temperatura, iluminación, ruidos, horarios, etc.).

3. La integración del hombre al medio militar (colectivo de trabajo).

Este se contempla desde las siguientes perspectivas psicosociales.

A.3.1. Aspecto sociotécnico militar de la promoción (ascensos, destinos, etc.).

A.3.2. Calificaciones (informes personales), premios, recompensas, castigos, etc.

A.3.3. Aspecto socioeconómico (remuneraciones) y calidad de vida social.

A.3.4. Mando y relaciones interhumanas, que conllevan dinámica de grupos, trabajo en equipo y relaciones humanas (empleos, liderazgos, jerarquías, compañerismo, subordinación, etc.).

B. De relaciones generales y específicas:

1. Relaciones públicas, que se llevan a efecto bajo colaboraciones sociales mutuas (caballerosidad, comprensión, respeto, solidaridad, etc.) y los lazos de espíritu cívico y patriótico. Su practicabilidad implica:

B.1.1. Unidad de ideales y colaboración altruista y espontánea entre jefes, oficiales, suboficiales y clases de marinería, etc.

B.1.2. Armonía «de facto» entre la Armada y la población civil, que presupone un entendimiento y comprensión de las actividades y fines que se persiguen.

B.1.3. Información y propaganda, creando un espíritu de confianza y

colaboración con la sociedad a la que se pertenece (medios de información y comunicación sociales, conferencias, bibliotecas, relaciones con familias, etc.).

2. Arma psicológica, cuya fuerza y alcance en los conflictos actuales resulta más eficaz cuanto más afecta a las ideas o a los sentimientos comunes a la mayoría. Su empleo requiere una estrecha coordinación entre las organizaciones civiles y militares. En ella se encuadran aquellos medios y actividades que ejercen una influencia en la conducta del hombre (opciones, actitudes, etc.). Comprende:

B.2.1. Conocimiento de la opinión pública sobre los diferentes problemas de la guerra (actual o posible) y de la paz (caso de utilización en este «status»).

B.2.2. Análisis de la ideología enemiga, actual o potencial.

B.2.3. Información y propaganda propias, y contrapropaganda destinada al enemigo.

B.2.4. Mantenimiento de la moral del colectivo militar (individual y en conjunto), tanto en paz como en guerra.

B.2.5. Guerra psicológica (estratégica, táctica, de consolidación, ofensiva, defensiva, etc.).

B.2.6. Prospección a corto y largo plazos.

Para todos estos fines —«e ainda mais»— se ha comenzado en las Fuerzas Armadas a utilizar procedimientos de investigación psicológica, fundados en bases científicas, en antagonismo a las anacrónicas y, a veces, personalistas y subjetivas maneras de afrontar la realidad de la problemática que plantean el personal y el material militar. Sin renunciar a los criterios y realizaciones tradicionales, la eficacia funcional de las Fuerzas Armadas está fuertemente correlacionada con su capacidad de renovación en la aplicación de métodos y técnicas ya contrastadas, que conducen a prácticas más objetivas y realistas, en esta noble aspiración de constante perfeccionamiento y reencuentro con la modernización y la actualización.

Cierto es que muchas veces se alcanzan las metas propuestas, porque la experiencia —«magistra rerum»—, la rara intuición, el sentido común o el razonamiento lógico y equilibrado nos permiten abordar los asuntos cotidianos, centrándolos por un camino acertado y satisfactorio. Pero estas fuentes de referencia no están, en principio, en contradicción ni deben suponer una suplantación del enfoque «ab initio» de ciertas cuestiones de fondo por vías de la psicología científica, la cual pone a nuestro alcance —con prodigalidad y precisión— resortes extensamente utilizados y probados, que el militar profesional no está normalmente en condiciones de vislumbrar o interpretar adecuadamente por razones obvias. De ahí la importancia que tienen las

competencias de este Servicio, en su labor investigadora y de asesoramiento a aquellos puestos de la pirámide de mando cuya responsabilidad entraña también el instrumentalizar —«ex informata conscientia»— todo aquello que pueda redundar en bien del servicio y en el perfeccionamiento de misiones ineludibles, donde el hombre es el verdadero protagonista.

Un ejército moderno y actualizado —y la Marina pretende serlo— no se puede concebir sin el aprovechamiento sistemático de las técnicas psicológicas para resolver múltiples cuestiones sectorizadas del «factor humano» y subsanar o mejorar los procedimientos de la entidad militar. Dada la pluralidad de competencias —psicología, estadística, medicina, pedagogía, etcétera— que es preciso integrar, combinar y sintetizar como elementos mediaciones en cualquier trabajo de investigación psicológica militar, es conveniente y legítimo —para lograr su eficaz conjunción— que todos los especialistas involucrados en el tema estén dirigidos y coordinados por un mando militar. De este modo se aseguraría la indispensable interdependencia de las distintas funciones técnicas y científicas, sin desvirtuar la finalidad que se pretenda.

Y como «qui bene legit, multa malta legit» hasta aquí estas líneas que han querido exponer para «lo que sirve» un Servicio que está todavía lejos de proporcionar aquellas prestaciones de que es capaz, en cuanto se le dote de la infraestructura «ad hoc». El «estar en el mundo» y el «estar en el tiempo» requieren posturas flexibles y de amplio espectro, so pena de hipotecar el futuro. La vida en la milicia, como realidad radical que invita a la reflexión y donde la primacía de la voluntad al servicio de la inteligencia —saber, querer y poder— debe ser el motor fundamental —pero también la fuerza evolutiva de su peculiar estilo—, no tiene otra alternativa de progreso que encauzar y orientar convenientemente todo el potencial humano disponible, sin perjuicio de los valores tradicionales. Ver los hechos, juzgarlos objetivamente a la luz de los conocimientos y experiencias actuales, y actuar consecuentemente con sentido de la responsabilidad, son, en definitiva, la mejor manera de «hacer» Patria.

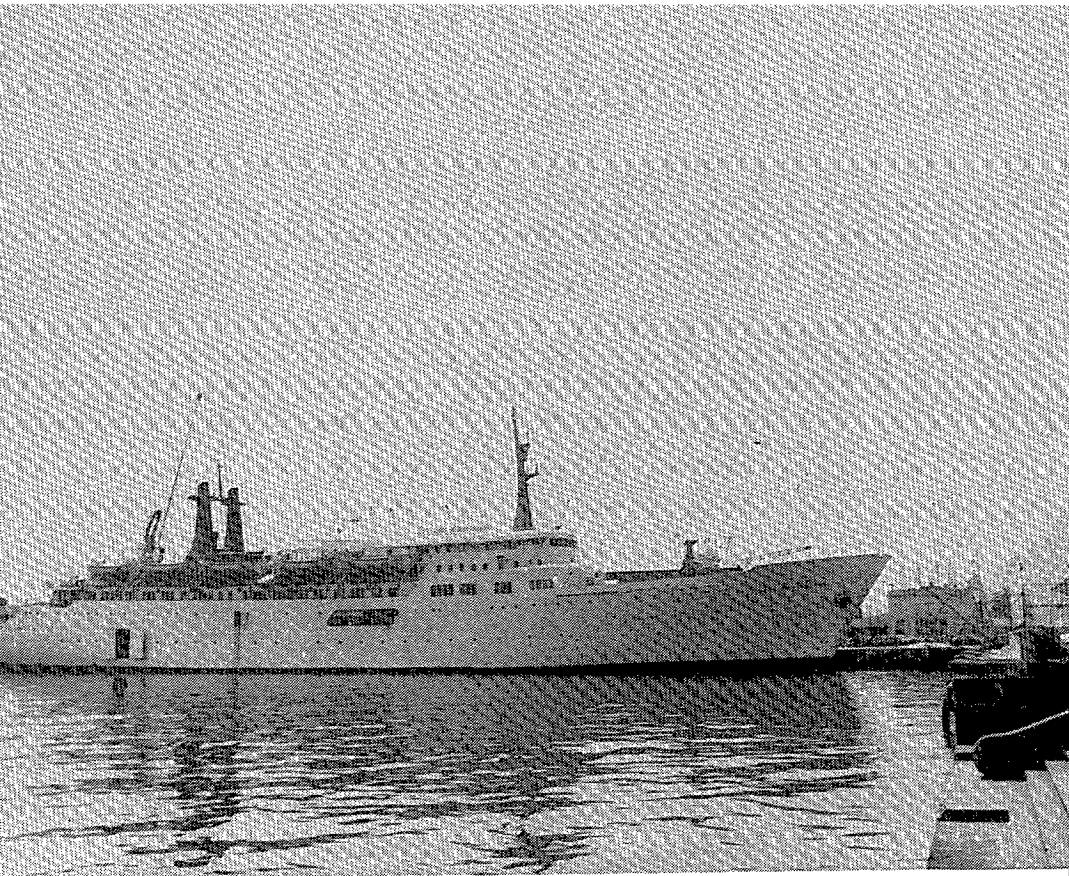
Gabriel TORRES VIQUEIRA



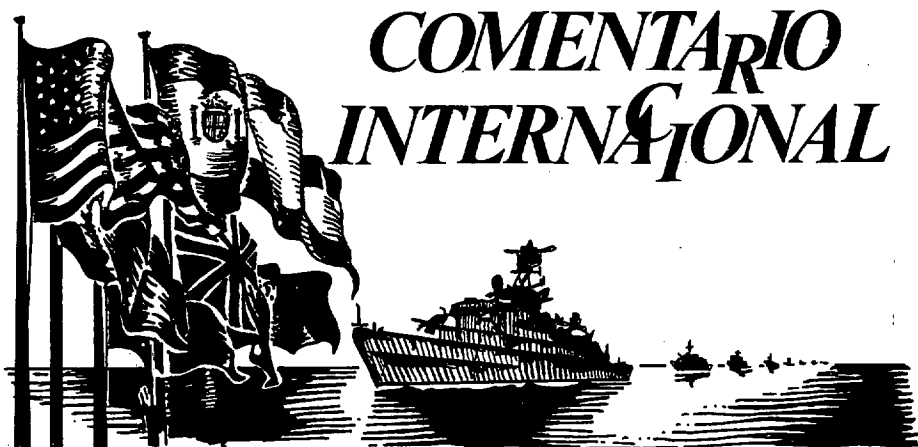
(STCG)

Especialista en Psicotecnia Militar





Listos para zarpar. Autor: Vicente P. Zumel.



Francia: Todavía el «Rainbow Warrior».

Son algo más que los últimos bandazos. El escándalo «Greenpeace» ha mostrado la magnitud de sus posibles consecuencias políticas, tras el reconocimiento oficial de que el buque ecologista había sido hundido por agentes secretos gubernamentales. De aquí que Gobierno y oposición francesa iniciaran una auténtica carrera contra reloj alrededor del increíble «affaire», aunque con objetivos completamente diferentes. Las sensacionales revela-



Fabius-Quiles: La hora de las explicaciones.

ciones de la prensa francesa en los últimos días sobre el caso calentaron aún más el ambiente. El propósito de salvar políticamente a Mitterrand y al Gobierno, cara a las elecciones de marzo próximo, se ha visto claramente evidenciado a través de las declaraciones obligadas del primer ministro, Fabius, y de los parches de urgencia en las destituciones del jefe de los Servicios Secretos franceses, almirante Lacoste, y del propio ministro de Defensa, Charles Hernu.

En un balance de opinión, el caso del *Rainbow Warrior* aparece como una fenomenal chapuza del servicio secreto francés, que ha alarmado a británicos y americanos, de otra parte preocupados también por los crecientes esfuerzos de la Unión Soviética por mejorar y ampliar su red de información y espionaje en el Pacífico. Francia, por el contrario, única nación europea presente en el Pacífico Sur, con sus posesiones de Nueva Caledonia, Polinesia, Wallis y Futuna y Mururoa —un pequeño atolón cuya circunferencia no supera los sesenta y tres kilómetros— ha mantenido la necesidad de afianzar en esta zona su presencia por razones estratégicas, y Mururoa, el atolón donde tres mil personas prueban la capacidad nuclear gala, es el nudo gordiano de esta penosa cuestión, en la que también juega su papel importante la alergia nuclear de Australia y Nueva Zelanda, y los intentos de estrechar el cerco en torno a los intereses de Francia, que, como opinan los más importante comentaristas políticos, son, en definitiva, los intereses de Europa en el Pacífico Sur.

Los recelos que existían en París ante la campaña montada por la combativa organización ecologista «Greenpeace» contra el centro de ensayos nucleares de Francia, estaban más que justificados. El *Rainbow Warrior* ejerció de aguafiestas y con su desaparición comenzaba un insólito escándalo de consecuencias insospechadas, y cuyo desenlace final aún colea. Se ha demostrado que la operación fue perfectamente preparada y planificada desde los Servicios de Documentación Exterior y de Contraespionaje (SDECE), con luz verde de más altas instancias, y las consecuencias de este suceso han supuesto, de entrada, un duro golpe para la credibilidad internacional de Francia, y han surgido en todos los niveles las preguntas sobre quién dio la orden de desbloquear los fondos secretos para la operación, cómo se produjeron las filtraciones y cuáles serán las últimas consecuencias de este caso para la presencia francesa en el Pacífico Sur. Las explicaciones del primer ministro, Fabius —calificadas por sus correligionarios como de «acto de valor extraordinario»—, la dimisión del ministro de Defensa, Hernu, y la destitución del jefe de los Servicios de Inteligencia, Pierre Lacoste, parecen ser solamente un final a medias.

Los medios de comunicación franceses continúan aún haciendo toda clase de especulaciones y naturalmente de acusaciones, abiertas o veladas, según su origen y su procedencia. Algunas de ellas muy graves. Para la emisora «Europe 1», de gran audiencia en todo el país, los fondos para

cubrir los elevados gastos de la operación de hundimiento del barco de la organización ecologista «Greenpeace» provenían de un fondo especial del que dispone el primer ministro, Fabius, y ha supuesto el desembolso de más de medio millón de dólares. También sostiene «Europe I» que la orden de hundir al *Warrior* no procedía de «los militares», sino que, por el contrario, fue dada o «cubierta» por la cúpula política, lo que implicaría la responsabilidad directa de más altas magistraturas de la nación, con las consiguientes consecuencias.

Al margen de toda esta reacción interna, de la que mucho podría seguirse hablando, las implicaciones exteriores del confuso asunto van a seguir dificultando la posición francesa. A primeros de noviembre se inicia el juicio contra el falso matrimonio Turenge (capitana Prieur y capitán Mafart), y ha comenzado el rumor (posiblemente lanzado por la policía neozelandesa para forzar la mano al gobierno francés) de que la capitana Prieur, ante las perspectivas de pasarse toda la vida en la cárcel, ha empezado a hablar, mientras que se resalta, por otra parte, la llegada a Auckland de su marido, el también capitán Joel Prieur, que le lleva el apoyo y solidaridad de toda la DGSE y del propio ejército; y que son significativos tras la declaración de Laurent Fabius, al confesar públicamente que los servicios secretos franceses habían hundido al *Rainbow Warrior* en una «operación mala, de ejecución desgraciada», declaración que a la capitana le ha quitado la única esperanza que le quedaba para el juicio, declarándose no culpable en el transcurso del mismo.

De aquí el actual estado de crispación de los servicios secretos, que difícilmente van a perdonar a Fabius que haya «entregado» a la justicia de un país extranjero a una servidora del Estado que, de momento, es la única reclusa de la cárcel de alta seguridad de Admore. Pero, de otra parte, el Gobierno francés no ignora las dificultades que tiene de poder llegar a un acuerdo fácil con el primer ministro de Nueva Zelanda, David Lange, que ha venido dejando claro, a lo largo de sus declaraciones, «que la justicia seguiría su curso» y que los agentes están acusados de «colaboración en asesinato», lo que les puede costar cadena perpetua.

De momento, y aunque han mantenido discretos contactos en Nueva York —con ocasión de la Asamblea General de las Naciones Unidas—, el ministro de Relaciones Exteriores francés, Roland Dumas, y el viceprimer ministro de Nueva Zelanda, Geoffrey Pallmer, las diferencias entre ambos siguen siendo sustanciales. Francia no ha pedido excusas a Nueva Zelanda y ha anunciado su firme decisión de seguir con las pruebas nucleares en Mururoa, pero David Lange, apoyado por los australianos, no va a dejar pasar la ocasión de oro que el «affaire» del buque ecologista hundido le brinda para ajustar cuentas con la política francesa en el Pacífico Sur, y no es fácil que quiera facilitarle las cosas a Mitterrand y a Fabius, devolviéndoles a los dos agentes saboteadores.

Momentáneamente calmado, tras varias semanas de auténticos seísmos políticos, el caso «Greenpeace» puede volver a activarse en cualquier momento y de hecho ya ha sucedido, al registrarse un primer incidente en aguas de Mururoa entre el buque insignia ecologista, el *Greenpeace* (que ha sustituido al *Rainbow Warrior*) y uno de los navíos franceses que patrullan en dichas aguas. Al parecer fue el propio *Greenpeace* el que se lanzó a toda máquina sobre el remolcador *Hypopótame* de la Marina de guerra gala, cortándole la estela a unos veinte metros de la popa. Sin embargo, las órdenes para entorpecer o restar eco internacional a la campaña de los ecologistas, dadas por el nuevo ministro de Defensa francés, son tajantes: No se debe permitir que ningún barco entre en aguas territoriales, y para ello unos quinientos soldados franceses, apoyados por seis navíos de guerra, dos aviones y seis helicópteros custodian el atolón de Mururoa y vigilan las maniobras de los ecologistas a bordo de cinco embarcaciones, entre ellas el queche *Vega*, con bandera canadiense, en la que viajan periodistas y miembros de la organización.

Complicado y difícil asunto para Francia este del «Greenpeace», cuyos bandazos aún se advierten, seis meses antes de las elecciones legislativas, en las que un presidente, Mitterrand, que se ha visto en el amargo trance de sacrificar a su más fiel amigo y consejero de los últimos treinta años, comienza a vivir las horas más tumultuosas de su controvertido mandato.

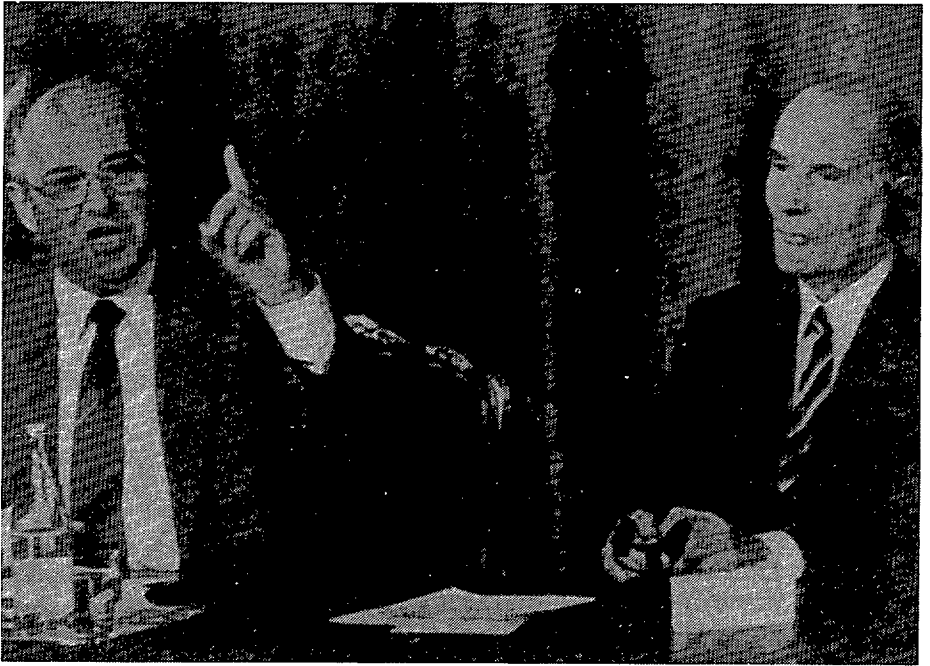


Moscú: La primera salida de Gorbachov.

Con un telón de fondo de expectación y un objetivo de buena imagen cara a la reunión en la «cumbre» de Ginebra del 19 de noviembre, Mijail Gorbachov ha hecho su primera salida a Occidente desde su llegada a la cúspide del poder soviético y, como se ha comentado desde Moscú, en su equipaje lleva todos los presentes necesarios para reafirmar los lazos de Rusia y del Kremlin con Francia y con el resto de los países de Europa Occidental.

El encuentro en el Elíseo se ha producido sólo seis semanas antes de la entrevista con Reagan, por eso el líder soviético ha querido preparar el escenario hasta en los últimos detalles, concediendo una larga y valiente entrevista a la televisión francesa, sin escatimar el tratamiento de temas tan delicados como prisioneros políticos, disidentes y relaciones internacionales; entrevista que fue retransmitida complacientemente por la televisión soviética.

Pero el asunto principal de las conversaciones de París ha sido, sin lugar a dudas, el giro espectacular que para las relaciones Este-Oeste ha supuesto la Iniciativa de Defensa Estratégica del presidente Reagan, que Gorbachov presenta o contempla como un obstáculo insalvable ante cualquier esperanza de progreso real en la reducción del armamento.



Gorbachov: París bien vale un misil.

Es sabido, sin embargo, que los alegatos del líder soviético no han encontrado el eco apetecido en su interlocutor, ya que Mitterrand, a pesar de su convencional título de izquierdista, es, en opinión de muchos, el gobernante europeo más firmemente enfrentado a las tesis de la Unión Soviética; de aquí que el presidente francés haya dejado bien claro que no habrá una negociación franco-soviética sobre el desarme nuclear, porque la fuerza atómica de los aliados occidentales sólo puede entenderse en un solo conjunto. Para Mitterrand no cabe una consideración aislada de los arsenales nucleares británico, francés o norteamericano, que son contractualmente solidarios y estratégicamente interdependientes. La firmeza y claridad de criterio del presidente francés no dejan ningún resquicio a la ambigüedad o a la indefinición política.

Pero es evidente que Mijail Gorbachov ha jugado en París su baza europea, aconsejado, indudablemente, por los asesores de imagen del Kremlin, que han demostrado un amplio conocimiento de su oficio. Aunque finalizada la visita surge obligada la pregunta por la causa que ha llevado a Gorbachov a tomar esta iniciativa sin haber esperado, como los Estados Unidos, a que se reanuden las conversaciones de Ginebra. A poco que se analicen los motivos del Kremlin —explican los comentaristas— se llega a la conclusión de que Moscú pretende orquestar una campaña de propaganda en la

que la URSS aparece realmente interesada en el desarme nuclear, y que son los Estados Unidos quienes bloquean todo intento de negociación.

Hay, sin embargo, una consecuencia de la visita que ofrece una evidencia significativa. Moscú se reserva con Washington la eventual negociación de los grandes desafíos pendientes (la revolución tecnológica espacial, las fuerzas estratégicas intercontinentales y las fuerzas estratégicas del teatro europeo), relegando a París y Londres a un segundo plano de potencias nucleares relativamente «insignificantes». Así lo ha visto Mitterrand en París, percatado claramente del intento soviético de dividir el bloque atlántico, y ha antepuesto a la trampa soviética los intereses aliancistas, manteniendo firmes sus vínculos con la OTAN, y dejando en una vía muerta los intentos de una negociación bilateral con Moscú sobre desarme nuclear.

La visita de Estado a Francia de Mijail Gorbachov ha concluido confirmando la extrema sensibilidad y riesgos de la nueva era que comienza en el terreno de la negociación de armamentos técnicos y estratégicos. El objetivo final del viaje respondía a una estrategia largamente calculada en vísperas de su encuentro con Reagan; pero los intentos de acentuar al máximo las disensiones entre los Estados Unidos y sus aliados europeos, aprovechando fisuras más aparentes que reales, no han podido superar este primer «round» muy cuidadosamente planteado. La firmeza y acertada visión política del presidente Mitterrand se lo ha llevado de calle.



Panamá: La sombra de Torrijos.

Inesperadamente, el presidente de la República de Panamá, Nicolás Ardito Barletta, presentó su dimisión cuando todavía no hace un año que accedió al poder por la vía de unas elecciones democráticas. La noticia, no por sorprendente deja de ser inquietante. El presidente dimitido ha fundamentado su renuncia en la pérdida de apoyo de los militares y los grupos políticos que lo respaldaban. Este golpe de Estado «técnico», como ha sido calificado en diversos sectores de especialistas políticos, viene a poner de manifiesto las dificultades del país del canal por asentar una democracia estable y sustraerse a la sombra largamente proyectada del general Torrijos, de la que parece ser depositario el general Manuel Antonio Noriega, jefe de las Fuerzas de Defensa del país.

El triunfo de Barletta en las elecciones de mayo de 1984, tras diecisiete años de poder militar, no ha supuesto ninguna variación sustancial en un proceso de abandonos que parece endémico. Tras las dimisiones de sus antecesores en la presidencia, Arístides Royo y Ricardo de la Espriella, Ardito Barletta sigue sus aguas. La crítica situación económica y los últimos disturbios sociales pueden haber sido también en esta ocasión determinante

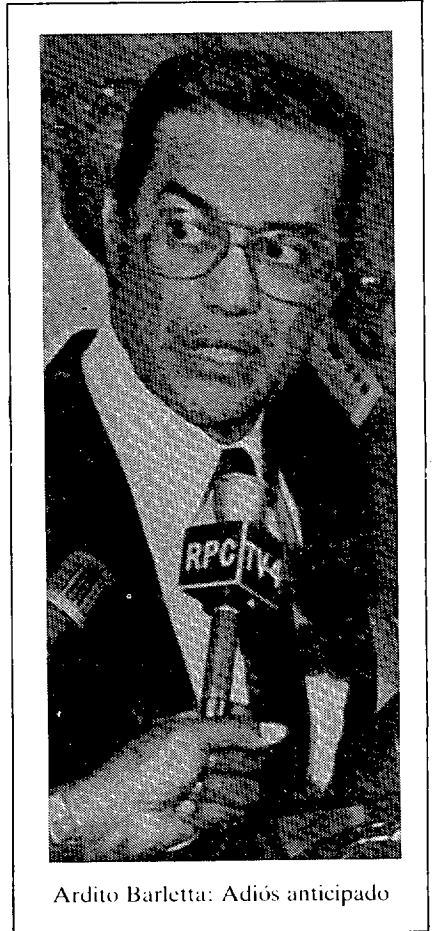
y reflejo de situaciones anteriores. El legado, desde luego, no va a ser cómodo para el nuevo presidente, Eric Arturo del Valle —vicepresidente constitucional y dirigente máximo del Partido Republicano—, que ha accedido al cargo en idéntica forma que los vicepresidentes anteriores.

La historia de Panamá ha girado siempre alrededor del canal y de su esfera de influencia. En enero de 1903, Colombia y los Estados Unidos firmaron el tratado «Herran-Hay» para construir el canal, pero el Congreso de Bogotá lo rechazó porque lesionaba la soberanía del país. Consecuencia de ello fue el nacimiento, en noviembre del mismo año, del Estado de Panamá, en detrimento de Colombia, que perdía así su provincia más septentrional. Con sólo 77.082 kilómetros cuadrados y algo más de dos millones de habitantes, el nuevo país centroamericano enmarcaba un espléndido conjunto de bellezas naturales, que han hecho del turismo una de sus principales fuentes de riqueza.

En 1904 se iniciaron las obras para el canal, que fue inaugurado diez años más tarde, mientras en Europa comenzaba la primera guerra mundial, y veinticinco años después de su inauguración ya se había contabilizado un paso de 93.000 barcos.

En 1964 los Estados Unidos entraron en acuerdos, que se concretaron en 1977 con la firma de los nuevos tratados sobre el canal, que quedaron ratificados y entraron en vigor en 1979. Por dichos acuerdos Estados Unidos entrega a Panamá parte del control sobre el canal, cuya soberanía total pasará a esta nación el 31 de diciembre de 1999.

La reciente historia política de Panamá está marcada por el golpe de Estado dado por la Guardia Nacional en 1968, que derriba al presidente Arnulfo Arias y se constituye en una Junta de Gobierno, siendo nombrado presidente el coronel Omar Torrijos, comandante de la Guardia Nacional, el 12 de octubre de dicho año; pero en 1981 el general Torrijos muere en



Ardito Barletta: Adiós anticipado

accidente de aviación, y en 1982, de acuerdo con los términos de los nuevos tratados, pasan a manos panameñas la administración de justicia, las cárceles y la policía de la zona canalera. También en 1982 el presidente Arístides Royo renuncia a la presidencia y es sustituido por Ricardo de la Espriella, que, igualmente, no terminó su mandato voluntariamente, hasta que las elecciones del pasado año dieron el triunfo al ahora dimitido presidente Nicolás Ardito Barletta, quien no ha podido hacer frente a la crisis derivada de la enorme deuda externa del país.

Barletta, economista de prestigio y ex vicepresidente del Banco Mundial, puso en práctica una política de austeridad que le granjeó fuertes críticas por parte de todos los sectores productivos del país, desde los empresarios a los sindicatos e incluso desde las filas de su propio partido, el Revolucionario Democrático, pero para los observadores políticos hay también otros motivos —que van más allá de las puras fórmulas económicas— para justificar la dimisión; porque pese a la desaparición física de Torrijos, las Fuerzas Armadas panameñas han ejercido el poder a la sombra de la ficción institucional, y en todo este tejer y destejer de la no demasiado asentada democracia panameña tienen mucho que decir.



Ormuz: La amenaza iraní.

Nuevamente Irán, protagonista directo en la ya dilatada e increíble guerra con Irak, ha amenazado con el cierre al tráfico marítimo del estrecho de Ormuz, si los ataques iraquíes a sus instalaciones petroleras impiden a los iraníes exportar su crudo. De esta forma el presidente de la República islámica de Irán, Alí Jameini, conmemoró el quinto aniversario del inicio de la guerra en 1980, afirmando en su discurso para la ocasión que «con todo nuestro poder cerraremos el estrecho de Ormuz a todos los países exportadores de petróleo de la región».

La amenaza iraní se produce en unos momentos en que la aviación iraquí, desde el pasado mes de agosto, ataca con regularidad la principal terminal petrolera iraní en la isla de Jarq, de donde normalmente se exporta el 90 por 100 del crudo del Irán y que supone, como bien es sabido, su principal fuente de ingresos.

Como respuesta a los ataques iraquíes sobre la isla de Jarq, la Armada iraní comenzó recientemente una campaña de apresamiento y de confiscación de la carga de buques mercantes que navegan a través del estrecho, lo que ha dado lugar a no pocas fricciones y denuncias de violación de los postulados del Derecho Internacional.

La importancia de este paso obligado para las principales exportaciones del petróleo de los países del golfo Pérsico viene dada por el volumen de las mismas, principalmente de las destinadas a Japón y Europa occidental, esti-

mándose que un 80 por 100 del crudo destinado a la nación asiática sale de los países del golfo Pérsico a través del estrecho de Ormuz, y aproximadamente un 50 por 100 del importado por Europa occidental.

Aunque algunos informes han señalado previamente la incapacidad de Irán de cerrar el estrecho, la posibilidad de que pueda hacerlo ya alertó en ocasiones anteriores a las potencias, principalmente occidentales, e incluso Estados Unidos afirmó en su día que no lo permitiría.

Jameini quiere quitar hierro al tema afirmando que su país no ha pretendido crear tensiones en la zona, pero que los Estados de la región, los conservadores y ricos que apoyan de hecho a Irak, deben tener muy claro que Irán «no permanecerá impasible ante las acciones iraquíes en el golfo Pérsico.» La crítica a los países que respaldan al régimen de Bagdad no fue suave, haciendo hincapié en que si quieren poner fin a la guerra deben detener su ayuda al régimen iraquí y presionar al agresor, que para el imán iraní no es otro que su antagónico presidente, Sadam Hussein.

En resumidas cuentas, que la guerra irano-iraquí puede seguir aportando sorpresas desagradables de cara al otoño...

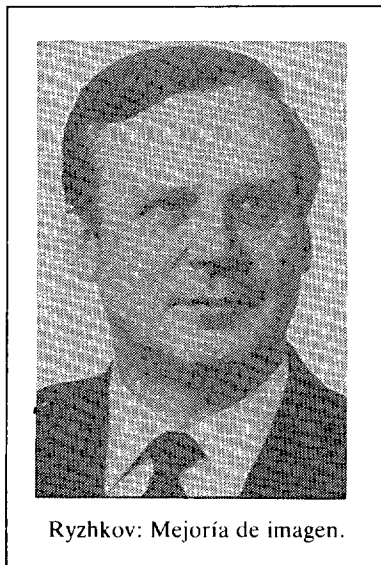


URSS: Rejuvenecer los cuadros.

El primer ministro de la Unión Soviética, Nikolai Tijonov, ha sido relevado por Nikolai Ryzhkov, según un breve comunicado de la agencia oficial soviética «Tass». Los ochenta años de Tijonov han dado paso a los cincuenta y seis de Ryzhkov, edad hasta hace poco tiempo increíble e inviable para ocupar puestos de alta responsabilidad política en la URSS.

Con este cambio, el máximo dirigente soviético, Mijail Gorbachov, inicia una importante operación de modernización y disciplina en los anquilosados ministerios soviéticos, con la promoción al frente del Consejo de Ministros de un rígido tecnócrata de confianza, veinticinco años más joven que su antecesor.

La compleja estructura del Estado soviético, integrada por más de cuarenta ministerios, está considerada actualmente como un pequeño bunker, donde se han atrincherado los sectores más apegados a



Ryzhkov: Mejoría de imagen.

los viejos hábitos de la burocracia soviética. Por ello, el nombramiento de Nikolai Ryzhkov, un hombre caracterizado más que por su posición política por su trabajo como supervisor de los esporádicos intentos del Kremlin para agilizar la economía planificada de la URSS, hace prever una etapa de cambios en el corazón de la burocracia soviética.

Es obvio que el programa reformista del actual número uno del Kremlin, que persigue la modernización de la sociedad soviética dejando intactas las bases ideológicas del régimen, va culminando sus etapas con una base de rejuvenecimiento en los cuadros políticos más que necesaria. El hecho de que Ryzhkov releve a un hombre estrechamente asociado con el difunto presidente de la URSS, Leónidas Breznev, durante cinco décadas, es una clara evidencia de los alcances de unos renovados objetivos en cuanto a las personas, que no en cuanto al sistema.



Portugal: Claveles a la derecha.

Por quinta vez tras la revolución de los claveles, los portugueses han acudido a las urnas para elegir la Cámara legislativa, y no cabe duda que el resultado ha ofrecido la imagen de un giro de claveles a la derecha, con los peores resultados para el Partido Socialista portugués desde que el 25 de abril de 1975 se celebraron los comicios para elegir Asamblea constituyente.

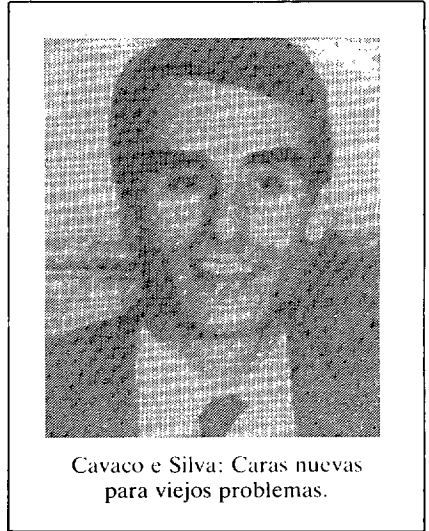
Según los observadores políticos, la decisión popular de esta última consulta ha tenido tres caracteres esenciales: en primer lugar, el Partido Socialista ha cedido la primicia al Partido Socialdemócrata, tras perder más de ochocientos mil votos, que equivalen a un tercio de su anterior clientela. En segundo término, el recién nacido Partido Renovador Democrático (PRD), que inspira desde la sombra el actual presidente de la República, Ramalho Eanes, ha sorprendido a propios y extraños al conseguir más de un millón de votos y situarse en tercer lugar de la escala de preferencias del electorado, y, finalmente, el descenso del derechista Centro Democrático y Social, de Freitas do Amaral, que, por otra parte, propicia la irrupción de este nuevo centro derecha de Aníbal Cavaco e Silva, con el apoyo del PRD, salido a la palestra como una opción de izquierda moderada, que ha arrancado votos tanto al PS, como a la coalición APU, controlada por los comunistas. Como se ha dicho, en frase corta y gráfica, el presidencialismo de Eanes ha derrotado al socialismo de Soares, sin olvidar que, para muchos, Cavaco e Silva salvó al PSD al retirar al partido de la coalición socialista en junio pasado y decidir no apoyar la candidatura presidencial de Mario Soares en enero próximo.

Cavaco e Silva, que ofrece su juventud (cuarenta y seis años) y una muy buena imagen física, tiene también el respaldo de su gran formación como

economista en la británica universidad de York, y un *curriculum* que, junto a sus libros de economía editados en Gran Bretaña y Estados Unidos, lo colocaría en la envidiable posición de sacar a Portugal del marasmo económico en que está, y que es lo que el propio Cavaco promete, aunque en el sentir de sus incondicionales más íntimos esté dispuesto a todo menos a hacerse cargo del pasado.

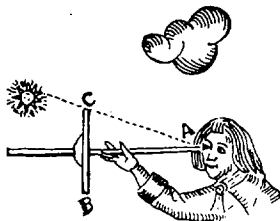
De cualquier forma, el Gobierno que ahora se forme tendrá grandes visos de provisionalidad, ya que el proceso electoral portugués sigue abierto a corto plazo: el 15 de diciembre se celebrarán elecciones municipales —en las que sí hay previstas alianzas entre el PS y el PSD para derrotar a los comunistas en numerosas localidades—, y en el próximo mes de enero las elecciones presidenciales decidirán quién sustituye a Ramalho Eanes en la jefatura del Estado —un cargo con algunas facultades ejecutivas—, ya que no existe posibilidad constitucional de reelección para su actual titular.

Lo que no discuten los portugueses es que la derrota socialista, por demasiado severa, deja a Soares, candidato a presidente, a los pies de los caballos socialdemócratas o renovadores, y que estas elecciones han demostrado que los lusitanos desean nuevos protagonistas, nuevas caras. Lo que hace falta ver —y el tiempo lo dirá— es si el éxito del Partido Renovador Democrático será algo provisional y volandero, propio de un fenómeno coyuntural, o echará amarras firmes tras romperse la correlación de fuerzas. En cualquier caso, han resurgido los militares de abril con el importante triunfo del partido eanista; pero, quierase o no, los claveles renacidos han dado vista a la derecha.



Cavaco e Silva: Caras nuevas para viejos problemas.

J. C. P.



DE INTERES PARA EL PERSONAL EN SITUACION DE RESERVA ACTIVA Y RESERVA TRANSITORIA

1. El personal de la Armada que pasa a la situación de Reserva Activa o a la de Reserva Transitoria cesa en su Habilitación y pasa a depender, a efectos administrativos, de la creada específicamente para este personal. Dicha Habilitación se ve en la imposibilidad de practicar en pago el descuento correspondiente a la cuota de la REVISTA GENERAL DE MARINA.
 2. Esta circunstancia, unida al hecho de ignorar el domicilio de los suscriptores, imposibilita a la REVISTA tanto para cobrar como para hacer la distribución mensual de los ejemplares, por lo que se ha visto en la inevitable necesidad de suspender provisionalmente ambas actividades.
 3. Con el fin de normalizar esta situación, que la REVISTA es la primera en lamentar, se invita a todos los afectados a dirigirse por escrito a esta Dirección indicando el domicilio en que desean recibir los ejemplares, y de este modo poder restablecer su envío con normalidad, tal y como se viene haciendo con aquellos con los que hemos podido establecer contacto.
 4. El importe de la REVISTA —que seguirá siendo el mismo que en la situación de actividad— podrá hacerse efectivo: por giro postal o talón a nombre de la REVISTA GENERAL DE MARINA, o por transferencia a la REVISTA GENERAL DE MARINA, cuenta corriente 19833, Banco de Santander, calle Alcalá, núm. 37. 28014 Madrid.
-



REPRODUCCION DE ARTICULOS



N los últimos meses hemos recibido algunas cartas sugiriéndonos la conveniencia de publicar en nuestra REVISTA los textos traducidos de aquellos artículos publicados en revistas de Marinas extranjeras que se consideren de muy destacado interés.

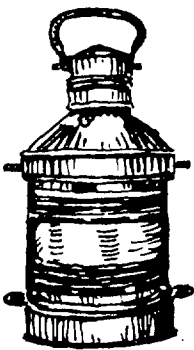
Como muestra de esta sugerencia, transcribimos la enviada por don José Antonio Paredes Perlado, oficial de Complemento de Infantería de Marina, y en la cual

nos dice textualmente:

«Sería muy interesante, sobre todo para los que no somos profesionales del “botón de ancla”, que de la sección de revistas, concretamente de las extranjeras, se tradujera íntegramente el texto de algún que otro trabajo de los que ahora se hace un resumen muy sucinto, y que se publicara en la REVISTA GENERAL DE MARINA como se hacía con frecuencia en otros períodos de la historia de la citada REVISTA, incluido el de la época de su fundación, pues, ciertamente, hay trabajos sobre temas de divulgación marítima en general —composición actual de las principales marinas militares navales más sobresalientes de la historia naval, y otros temas similares— en las referidas publicaciones extranjeras que son de mucho interés, no sólo para el profesional sino, sobre todo, para el resto de los lectores que nos agradan esos temas, y que por desconocimiento del idioma respectivo no podemos recrearnos con su lectura completa.»

Nota de la Redacción.—Aceptamos muy gustosos esta sugerencia y la tendremos en cuenta si se presenta la ocasión; pero el criterio de esta REVISTA ha sido siempre, y continúa siendo, dar preferencia absoluta a trabajos originales, que afortunadamente nos llegan en cantidad y calidad muy aceptables.

J. S. A.



CARTA AL VICEALMIRANTE EXCMO. SR. D. FAUSTO ESCRIGAS ESTRADA

Hemos recibido innumerables cartas y telegramas, recordando la figura inolvidable del almirante Fausto Escrigas.

De entre toda esta correspondencia reproducimos la carta enviada por uno de sus compañeros de promoción.



MIGO Fausto: Siempre que desaparece un amigo parece que se reavivan las virtudes de esa persona, pero a mí, como compañero, amigo y subordinado, me obliga mi conciencia a hacer público, entre los que vestimos el honroso botón de ancla, tus excepcionales cualidades humanas y profesionales.

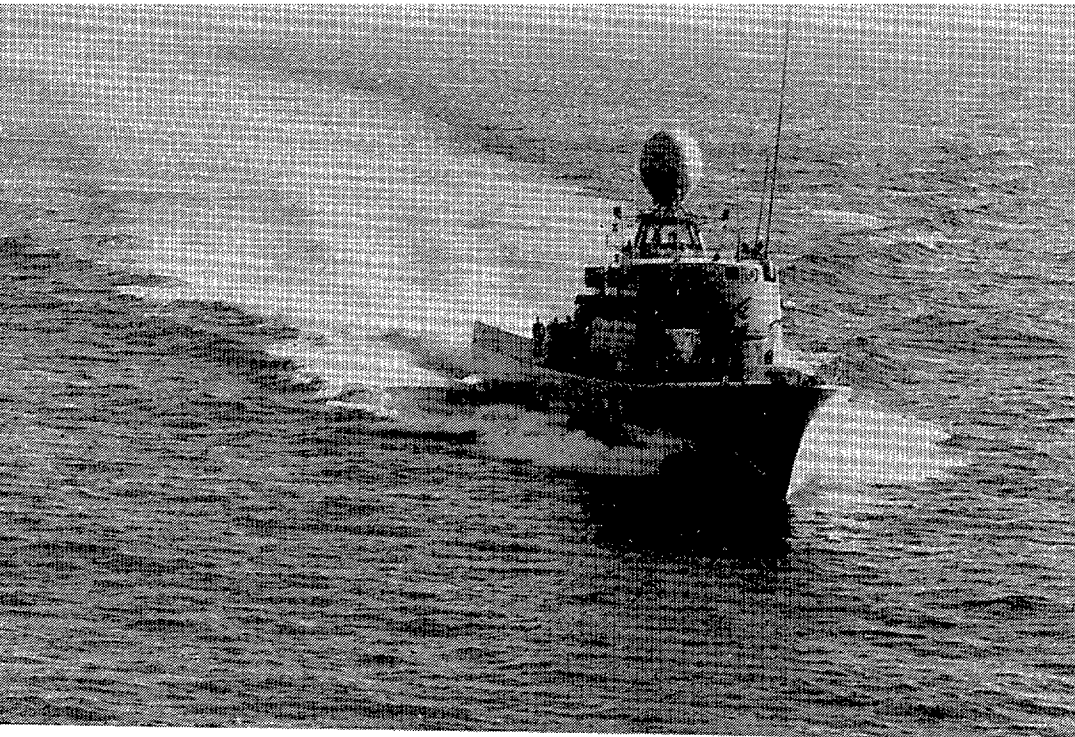
Todos los de tu promoción te queríamos, admirábamos y nos sentíamos orgullosos porque habías alcanzado el almirantazgo.

Entre las virtudes que te han acompañado durante tu vida terrena se destacan la sencillez y naturalidad, pues era tanta, que muchos, hasta que no te conocían bien, no valoraban en su justa medida tu extraordinaria capacidad de trabajo, inteligencia, gran corazón y amor a la Armada.

Fausto, sé que ya estás disfrutando la Gloria con nuestro Padre Dios en el Cielo, y desde aquí te pido que sigas protegiendo a tu mujer, Mari Flor, a tus hijos, Promoción 33 y demás compañeros que aún quedan aquí en la Tierra.

Juan BAÑERES BENITO

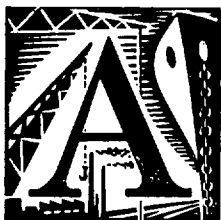




Lazaga. Autor: Arma Aérea de la Armada.



ESTRELLA DE LOS MARES



Para celebrar el XXV aniversario de nuestra promoción a oficiales nos hemos acercado a nuestra Patrona, en el marco de la Escuela Naval Militar, recordando como hace años ya, ante la llamada de la Patria, volvimos los ojos a ti, Madre del Monte Carmelo, pidiéndote sentido de responsabilidad frente a nuestra vocación (razón de nuestro ser y de nuestro existir), generosidad de entrega total a España, sin reservas, y fidelidad hasta el fin.

Queríamos que nuestro ánimo, militar y cristiano, fuera de lucha, de combate, una invitación permanente a la superación, a desbordar la medianía y aspirar a lo más perfecto, a la plenitud de una vida dedicada al servicio de la Patria y de los demás. Estábamos orgullosos de nuestra «raza»; la raza de los hijos de Dios y de España. Todos hablamos la misma lengua, la que nos enseñó nuestro Padre que está en los cielos, y ratificamos al besar nuestra querida Bandera. La lengua que se habla con el corazón y con la cabeza, la de los hombres que se han dado cuenta de su filiación divina y patriótica. Una lengua que se manifiesta en mil mociones de voluntad, en luces claras del entendimiento, en afectos del corazón, en decisiones de vida recta, de bien, de satisfacción del deber cumplido...

Nuestra vocación militar, prendida en tierra de María, nació a tu cobijo, amarrada de firme, como designio de Dios sobre cada uno para ocupar un puesto preciso, encendiendo una luz que nos hace reconocer el sentido de nuestra existencia, que nos impulsa a vivir intensamente cada momento de nuestra vida militar con una entrega total a la Patria, demostrando día a día la verdad de nuestra vocación. El derrotero del hombre sobre la tierra es milicia, tensión, esfuerzo y lucha. Cuando hay vocación hay entereza, capacidad de entrega, de sacrificio y de renuncia, de fidelidad en una palabra.

Primero fue la vocación, y la fidelidad no es otra cosa que la realización y perpetuidad de lo que sentimos en un momento inicial.

Tú nos enseñaste a tener fe. Por difícil y complicado que parezca lo que se nos manda, siempre habrá una manera de realizarlo, de cumplirlo. Las situaciones difíciles o complejas se afrontan, se meditan, reflexionando sobre la mejor manera de resolverlas, sin dejar de aplicar ningún medio por laborioso que resulte.

De Ti aprendimos que la perfección no es sinónimo de grande y extraordinario, de acciones deslumbrantes. Lo que requiere gran tesón y esfuerzo sostenido es la perseverancia diaria de cumplir bien los deberes del servicio, sin permitir la pereza, el aburrimiento o el cansancio. No está en lo que se hace, sino en cómo se hace.

Tú nos has enseñado a saber callar, no juzgar, no criticar y otras veces a comprender, disculpar, saber pasar por alto molestias e incluso injusticias; a corregir sin herir, con exactitud y claridad; a tener una preocupación permanente por motivar la vida de quienes nos rodean, para una mejor exigencia del cumplimiento de sus responsabilidades.

También nos hablaste de la veracidad, fundamental en las Fuerzas Armadas. Toda juventud vigorosa y auténtica se presenta como signo de verdad. Es auténtico en todo su ser el que se esfuerza por ser sincero para con Dios, en el servicio a su Patria, con sus compañeros y consigo mismo; el que tiene valor para mirar las cosas de frente y responder de sus obligaciones. Debemos cuidar que todo lo que decimos y hacemos, todo nuestro modo de ser, sea verdadero. La autenticidad y seriedad de un alto ideal no se descubre sólo en las grandes decisiones, sino en los formales compromisos de cada día.

Tú has proporcionado fortaleza y estímulo a quienes llamados por España a seguir una ruta de dedicación completa a su servicio, nos ayuda a perseverar en nuestra vocación militar, llenando nuestra existencia de contenido. Fortaleza, virtud que mueve al héroe a dar la vida de una vez, exponiéndose a supremos peligros en orden a un bien superior o, mejor aún, perseverancia del soldado, que va abasteciendo sus días con un deber escrupulosamente cumplido, siempre en la brecha, con ánimo valiente y esforzado.

Te pedimos valentía ante el dolor y sufrimiento. Reciedumbre como la tuya al pie de la Cruz, camino que nos conduce a Cristo. Al sufrimiento se le acepta con entereza, con serenidad, con virilidad y garbo militar, que la vida dura es muy saludable para la mente y la formación del carácter y de la voluntad. Hombres recios, sin miedo al dolor; hombres que saben sufrir callando y no lo comunican para que no les compadezcan; sin miedo al sacrificio ni a la lucha; que no se arredran ante las dificultades: sin miedo al miedo. Entrega es reciedumbre. Energía y decisión no son orgullo, sino virili-



dad. Se hace lo que se debe, cueste lo que cueste, sin escatimar esfuerzos, sin vacilar.

Nos exige alegría. Alegría que no procede del dinero, de una vida cómoda, de la gloria humana que no alcanzaremos. Sus raíces están más hondas; en cosas más nobles; la satisfacción del deber cumplido, el saberse vencer en momentos difíciles, un recio trabajo o el combate esforzado contra ciertos defectos. El soldado de España, lo duro y difícil debe recibirlo como un reto a su fortaleza; se enfrenta con ello con valentía y lo supera con optimismo y alegría interior.

Tú nos hicistes responsables, sabiendo aceptar sin excusas ni pretextos las consecuencias buenas o malas que se derivan de nuestro propio comportamiento. Presentíamos, al estrenar nuestra vida militar, nuestra responsabilidad ante Dios, España y sus propios padres, de la juventud que durante una buena parte de su mejor edad estaría a nuestras órdenes. Con ser importante su calificación como tiradores selectos, sabíamos que mucho más lo sería potenciarlos al máximo, transformándoles en auténticos hombres. El sentido de la responsabilidad exige un serio conocimiento de nuestras obligaciones y de nuestras responsabilidades, condensado certeramente en la tan conocida ordenanza de Carlos III: «El oficial cuyo propio honor y espíritu no le estimulen a obrar bien... el llegar tarde... el excusarse... el contentarse regularmente por hacer lo preciso de su deber... son pruebas de gran desidia e ineptitud para la carrera de las armas».

Madre, cada izado de Bandera, alboreando el día militar, pensamos que es una nueva oportunidad que Tú nos concedes para enrocar nuestra vocación; que ningún ideal se hace realidad sin sacrificio; que todo lo que sea alejarse de la entrega total al cumplimiento de nuestros deberes de cada momento es acomodar la vocación militar a nuestras propias conveniencias. Somos conscientes que ser militar hasta las últimas consecuencias como gran y precioso don recibido de Dios... ¡Vale la pena!

¡Salve, Estrella de los Mares! Madre de Dios y Madre de esta familia marinera, que un día te eligió como Capitana fiel para arribar a puerto seguro. Tus hijos —más gruesos, con claros y canas en sus cabellos, tras más de treinta años de duro afán, esfuerzo y abnegación, pero con la misma marcialidad y gallardía de siempre— ¿hemos sabido rendir a nuestra Patria el corazón entero, lo mejor de nuestra existencia, o seguimos apegados a nosotros mismos, a nuestra comodidad, a nuestro amor propio, convirtiendo nuestra profesión en simple quehacer rutinario?

María, bajo tu estela navegaremos siempre con vientos propicios...

Julio YAÑEZ GOLF



¡¡«CIES»... RUMBO AL HORIZONTE!!

“Una aventura marinera,
de una familia marinera.”



OS de julio de 1984: ¡Por fin, lo conseguimos! El sueño que durante tanto tiempo habíamos estado anhelando, mi hermano Jaime y yo, se iba a realizar...

Después de numerosas gestiones, finalmente llegó el mensaje que daba «luz verde» a una hermosa aventura planeada hasta el mínimo detalle en el fondo de nuestras mentes... y todo ello gracias al capitán de navío Marcial Sánchez-Barcáiztegui, hombre de mar, que ha dedicado toda su vida al «arte de la vela», y al cual, desde aquí y ahora, y con todo el orgullo con el que me puedo considerar su amigo, quisiera agradecer la desinteresada y constante ayuda que, a todos los que hemos participado en este viaje; nos ha brindado.

Mi pequeña historia empezó, como ya he dicho antes, en un sueño... A mis cincuenta y tres años, y tras haber dedicado muchos de ellos a la Marina, la «llamada del mar» comenzó de nuevo a perseguirme, pidiéndome reiteradamente que volviera a reunirme con ella, en un proyecto tan audaz como interesante. Se trataba de «navegar por navegar» en nuestro permiso veraniego, tarea para la cual yo había solicitado un crucero que recientemente había adquirido la Armada: el *Tigre de Marsella* iba a resucitar.

El «compañero» con el que yo quería realizar tan osada aventura era un barco de nacionalidad francesa, que, estando abandonado en Mahón, fue adquirido por la Marina y reparado a fin de que prestara sus servicios en la Escuela Naval Militar.

Nuestra misión consistía en trasladarlo desde Palma de Mallorca a Marín, con una dotación voluntaria perteneciente a una misma familia y a la Armada: la que oficialmente salió en el mensaje era ésta:

1. Teniente coronel de Intendencia PASCUAL CERVERA GOVANTES.
2. Capitán de fragata JAIME CERVERA GOVANTES.
3. Capitán de corbeta JUAN LUIS CERVERA GOVANTES.
4. Alférez de fragata PASCUAL CERVERA DE BURGOS.
5. Guardia marina de primera JAIME CERVERA VALVERDE.
6. Aspirante de segunda IGNACIO CARVAJAL CERVERA.

Mi hijo Pascual, el alférez de fragata, no llegó a incorporarse a la dotación; la salida del barco se había retrasado unos días, y tuvo que volverse a la Escuela Naval Militar para participar en las regatas de las Rías Bajas, con las que ya estaba comprometido.

Independientemente de esta dotación primaria, fueron añadiéndose a ella:

7. El teniente de navío JORGE BASCONES CERVERA.
8. El aspirante de primera, recientemente ingresado, JAVIER CERVERA BARRANCO.
9. Mi otro hijo, SANTIAGO CERVERA DE BURGOS.
10. CARLOS SIERRA, hijo de un compañero, amigo de la familia.
11. ENRIQUE MORGADO, hijo del excelentísimo señor capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo.

Dentro de este complejo y divertido equipo, Quique y Carlos fueron como dos miembros más de la familia... Perfectamente compenetrados entre tanto «Cervera», se hicieron valer por sí mismos, ganándose, casi de forma inmediata, nuestro aprecio y cariño.

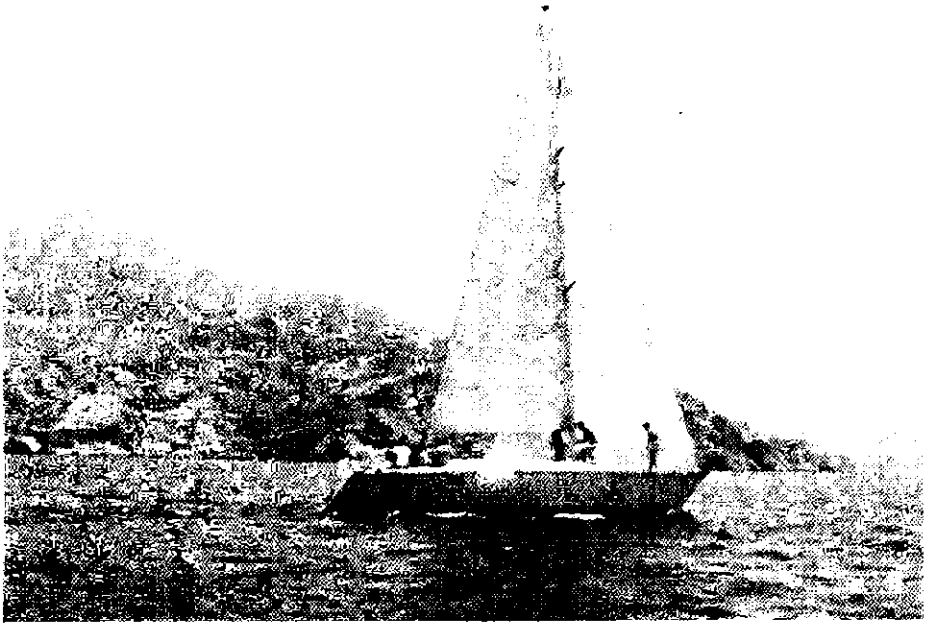
Quique era extraordinario; le gustaba atender a todo, sin que el cansancio fuera un obstáculo en su afán por aprender y disfrutar en la travesía. Observaba vigilante el motor, la caña, la vela y, en general, todo lo concerniente a la navegación.

Y junto a él, el simpático y sonriente Carlos (Calo), que, con su risueña expresión y ese aire de pícaro infantilidad que tanto le caracteriza, conquistó nuestros corazones, transformando los peores y más pesados momentos en motivos de alegría y diversión, aunque luego, en puerto, surgieran las típicas bromas por ganarse la atención de las mejores chicas.

Y... ¡cómo no!... entre tanto «hombre», necesitábamos un toque femenino que suavizara un poco la travesía y se ocupara de que el desorden, la mala alimentación y la suciedad no hicieran estragos entre los navegantes. Esas «hadas madrinas» fueron las tres hijas de mi hermano Jaime: Saro, Mari Carmen y Clara, que se encargaron del avituallamiento de víveres y del orden interno del barco.

Y por tierra, Saro «madre», haciendo todo el recorrido en coche y siguiéndonos a través de la costa. Acompañada únicamente por su perra «Chispa», estuvo aguardando en cada puerto nuestra llegada para intercambiar cosas necesarias y cuidar de que tanto a hombres como a chavales no les faltara de nada. Como broche final, y estando en Cádiz, se le ocurrió la idea de prepararnos «algo suculento» para el trayecto más largo de toda la navegación: un «redondillo».

Cuál no sería nuestra desesperación, cuando, hambrientos y esperanzados, vimos que a la altura de las Cíes nuestro suculento manjar todavía no



había caído... Rondábamos ya la idea de hacer una sentada en señal de protesta, cuando la menor de mis sobrinas, Clara, se compadeció y, bajando la guardia, permitió que trincáramos la carne, que previamente había sido regada con un buen vino.

Después de solicitar la autorización necesaria al excelentísimo señor almirante jefe del Estado Mayor de la Armada para emprender el viaje, y de haber ultimado los detalles de la operación, empezó el «éxodo» hacia Palma...

El primero que partió hacia la capital mallorquina, el día 10 de julio, fue Jaime, a fin de comprobar el final de las obras del barco y proceder a su equipamiento. Desafortunadamente, dos días después me llamó informándome que la salida, prevista para el día 14, sería imposible de efectuarla; las obras de reparación iban demasiado lentas, y tras una batalla campal para convencer a los técnicos, éstos daban una fecha tope quince días más tarde.

Mi ánimo sufrió un fuerte golpe, pero reuniendo toda la esperanza que había depositado en ese proyecto conseguí remontar el vuelo y salir el día 13 para la isla, con el corazón sobrecogido ante el temor de que no llegáramos a ver convertido en realidad nuestro sueño.

Una vez en Palma, y mientras iban llegando Cerveras de todos los puntos de España, el asunto empezó a cambiar de tercio. Jaime D. PEP (contra-maestre de la Comisión Naval de Regatas de Baleares) y yo, echamos toda la carne al asador, y después de muchos altercados y presiones, conseguimos que la reparación del barco acabase antes de lo previsto.

En este punto, y después de haber probado en alta mar el *Cíes*, se dio aviso a todos los tripulantes de que estuvieran preparados para incorporarse a sus respectivos puestos de salida.

La última noche en Palma la pasamos nerviosos y excitados. Una fuerza desconocida se había apoderado de mi persona, y me sentía como el chiquillo al que le han prometido ser el protagonista de una fabulosa aventura... Creí ser de nuevo joven y estar lleno de vida, y no pudiendo resistir la emoción salí hacia el dique del oeste a ver en solitario a mi «compañero».

El *Cíes* estaba soberbio: erguido sobre las negras aguas del muelle, y con el reflejo de la luna cerca de su brillante e immaculado casco, parecía desafiar a sus grisáceos y enormes hermanos de sangre, que lo contemplaban envidiosos de tanta belleza.

Realmente, aquel era un espectáculo único; en el fondo de mi mente, viejos y nostálgicos recuerdos brincaban alegres, invitándome a volver a repetirlos: aquellos alocados años en la Escuela Naval, los innumerables viajes realizados durante ese tiempo y, por encima de ellos, la llamada insinuante de esa sirena que roba el corazón de los que se pasean por su superficie: LA MAR, eternamente joven y hermosa, seduce con sus infinitos encantos a los marinos, emborrachando sus cabezas de imágenes y sueños, que luego, en tierra, no conseguirán olvidar.

Despiadada y cruel algunas veces, puede, en ocasiones, ser la más dulce y embriagadora de las «mujeres»; pero si no le dedicas todos tus pensamientos, se revolverá contara ti, acosándote y castigándote por tu infidelidad.

De pie, allí, junto al barco, quise analizarlo, descubrir sus características, como si tratara de entender los rasgos y aspectos de la personalidad de un amigo, al que me gustaría conocer.

Apodado con un bonito nombre, *Cíes*, medía de eslora 12,30 metros.

Sobre su corazón, se levantaba un fuerte palo con vela marconi y juego de foques genoveses. El casco, blanco, nuevo y sólido, estaba hecho de poliéster, y daba cobijo a un motor de 52 caballos de vapor.

Aquel «juguete de verdad» era una maravilla; los técnicos que le habían curado las heridas que le produjeron el abandono de sus antiguos amos habían combinado sabiamente estética y utilidad.

Así, pues, mi amigo el *Cíes* podía ser tan hermoso como fuerte y veloz.

Observé el interior, y descubrí que había literas para once personas; instantáneamente, no pude evitar sonreír al imaginarme a mi sobrino Ignacio, con sus dos metros de estatura, enroscado en una de esas camas para intentar reparar algo de sueño.

Aquel iba a ser un buen viaje... Durante los dieciséis días en los que pasaríamos por Palma, Cartagena, Motril, Málaga, Tarifa, Cádiz y Marín, el Cies y yo aprendiéramos a conocernos, hasta llegar a ser inseparables: en ese momento todavía no pensaba en que, finalizado el viaje, ya no nos volveríamos a ver más.

El 23 de julio, a las 21.00 horas, salimos a la mar. Al despedirnos, Marcial nos había obsequiado con una bandera de la Comisión, que izamos en seguida, cual si fuera nuestra bandera de combate. Algunos de nosotros, pícaramente, habíamos pensado hacer una enseña pirata... pero la broma nos pareció excesiva y, sin gana alguna, tuvimos que renunciar a nuestro empeño. De todos modos, la bandera de la Comisión fue izada en el estay de proa, ante los aplausos de los allí reunidos, sin que dejara de ondear sus brillantes colores en ninguno de los puertos por los que pasamos.

Arrumbamos mar adentro, hacia San Antonio de Ibiza, dando a continuación el aparejo, que pronto tuvimos que arriar: una «calma chicha» había cuido sobre nosotros, acompañándonos hasta la altura de Alicante.

En medio del desencanto, pasamos el Frey de Ibiza sobre las 9.00 horas del día 24. Durante los pasados días había habido buen Levante, pero ahora la suerte no parecía acompañarnos: no tuvimos el más mínimo soplo de



viento y sí, en cambio, mucha calma y calor, en vista de lo cual dimos al motor más de lo programado, sin darnos cuenta del peligro que suponía el quedarnos sin combustible.

Así sucedió, pero afortunadamente, cuando navegábamos en demanda del cabo La Nao, nos encontramos al buque-hidrográfico *Tofiño*, que navegaba por la zona realizando trabajos hidrográficos, y que nos auxilió proporcionando al barco y a sus tripulantes tres petacas de gas-oil; suspiramos aliviados, pensando que nuestras penurias de combustible se habían terminado y que podríamos continuar más tranquilos y sosegados hacia Cartagena.

Recalamos en cabo La Nao la tarde del 24 y, a partir de este punto, barajamos la costa en demanda de cabo de Palos. En este tramo del viaje, la estrella de la fortuna pareció sonreírnos y tuvimos buen tiempo... ¡Incluso pescamos una caballa, que posteriormente nos comeríamos en la Capitanía General! .

A la amanecida del día 25 recalamos en cabo de Palos, con un ligero vientecillo que hizo posible dar el aparejo y realizar la entrada en Cartagena a vela, faena de la que se ocupó Quique, y en la cual metió el barco hasta la misma bocana. A las once de la mañana ya estábamos atracados en la Comisión Naval de Regatas; la tripulación, algo cansada por montar guardia durante la dos noches anteriores, se olvidó prontamente del cansancio y dio rienda suelta a los planes de salida que se habían estado forjando.

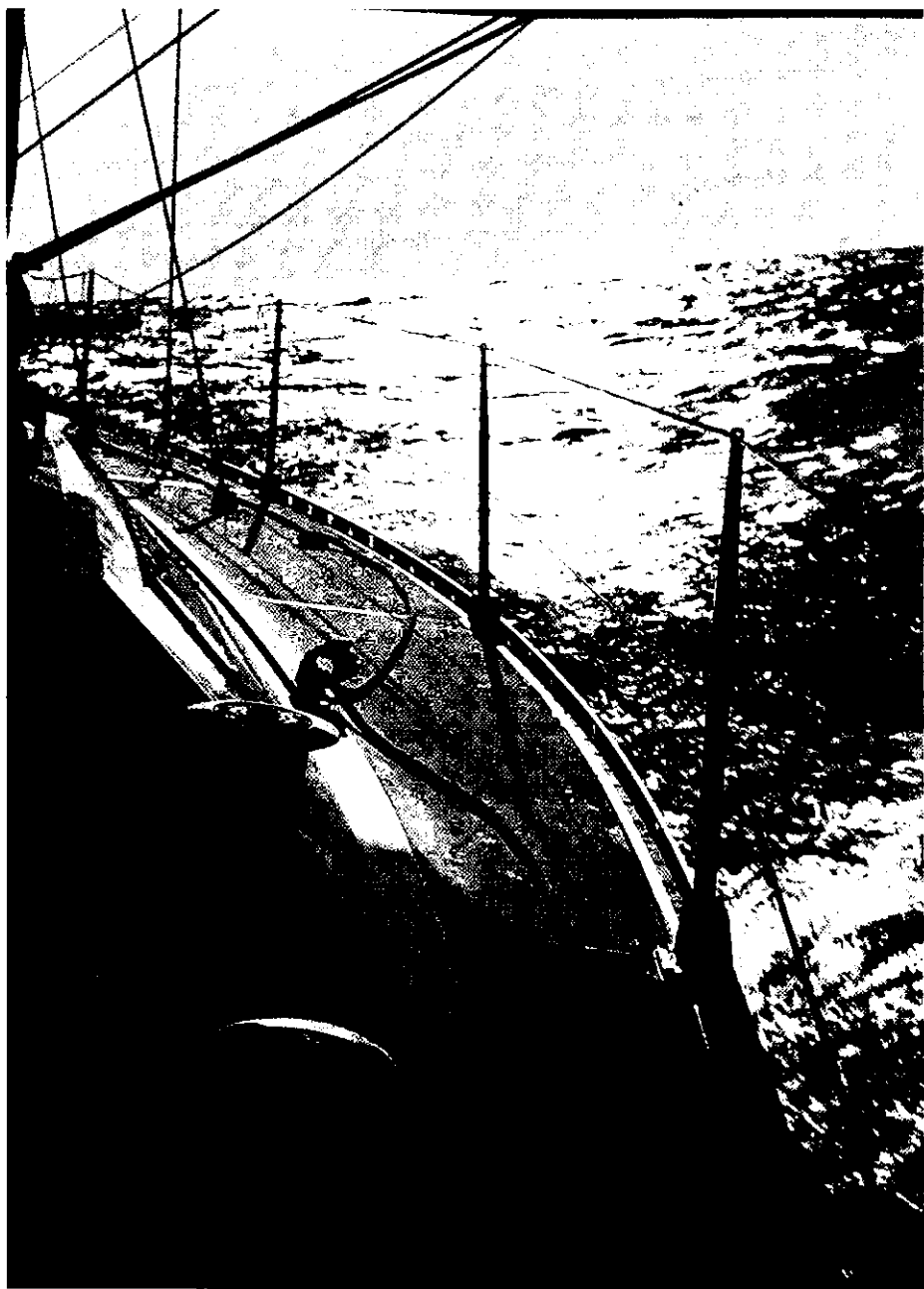
Almorzamos, invitados por el almirante Morgado, en la Capitanía General; aquella era la que había sido mi casa de nacimiento (4 de diciembre de 1931) cuando mi abuelo, que por entonces era el almirante, se llevó a mi padre como ayudante secretario.

La tarde fue un verdadero festejo; entre risas, bromas y animación celebramos el santo de tres de los miembros de a bordo: Jaime, padre e hijo, y Santiago... Por la noche, cuando la falta de sueño nos impedía sostener las piernas, los «mayores» nos fuimos a dormir a la Residencia, mientras todo el tropel de la juventud lo hizo en el barco. A la mañana siguiente, a las 12,00 del día 26, salimos de nuevo a la mar, repletos de combustible, agua y víveres.

La navegación hasta Aguilas fue buena, sin mucho viento y ayudada a veces con el motor. A la altura de E. W. de Aguilas, sopló viento fuerte de proa, con una mar corta que nos acompañó durante toda la noche del 26 y la madrugada del 27.

El *Cíes* macheteaba mucho y en un pantocazo se encendieron todas las luces del interior; intentamos arreglarlas, pero fue imposible: a cada golpe de mar, se volvían a encender. Total, que aquella confusión desembocó en una verbena de luces intermitentes, y a todos nos dio por reír, mientras intentábamos conciliar el sueño bajo una fuente iluminaria. Al llegar a Motril la arreglamos.

Alrededor de las 7,00 horas del día 27 montamos cabo de Gata: había



desaparecido el mal tiempo y arrumbamos a punta Sabinal. La navegación fue muy buena y la recalada en cabo Sacratif se hizo a vela, con viento fresquito de poniente.

A las 9,00 horas atracamos en el Club Náutico de Motril, sin novedad. Esa noche, y en compañía de la familia de mi mujer, que son naturales de la zona, acordamos ir a cenar a «Katena» unas «migas», plato típico motrileño. En medio de la comida, unas quince niñas, amigas de mi hijo Santiago, hicieron su irrupción en el comedor para saludarle; ante la mirada graciosa de los mayores, los miembros masculinos de la dotación parecieron dislocarse ante tanta falda cercana. Tras las respectivas presentaciones, todo un enorme grupo de chavales se fue de bailoteo, mientras los «viejos», algo cansados, pero no faltos de ganas, se retiraban a dormir. A partir de esa noche, las conquistas femeninas de los chavales fueron ampliamente comentadas durante toda la travesía.

Pensamos salir el día 28 a las 21,00 horas, pero nos lo impidió una avería en el arranque del motor. La salida se retrasó veinticuatro horas, aunque durante casi toda la noche se hizo lo imposible por cargar las baterías del barco y que pudiéramos salir a la mar.

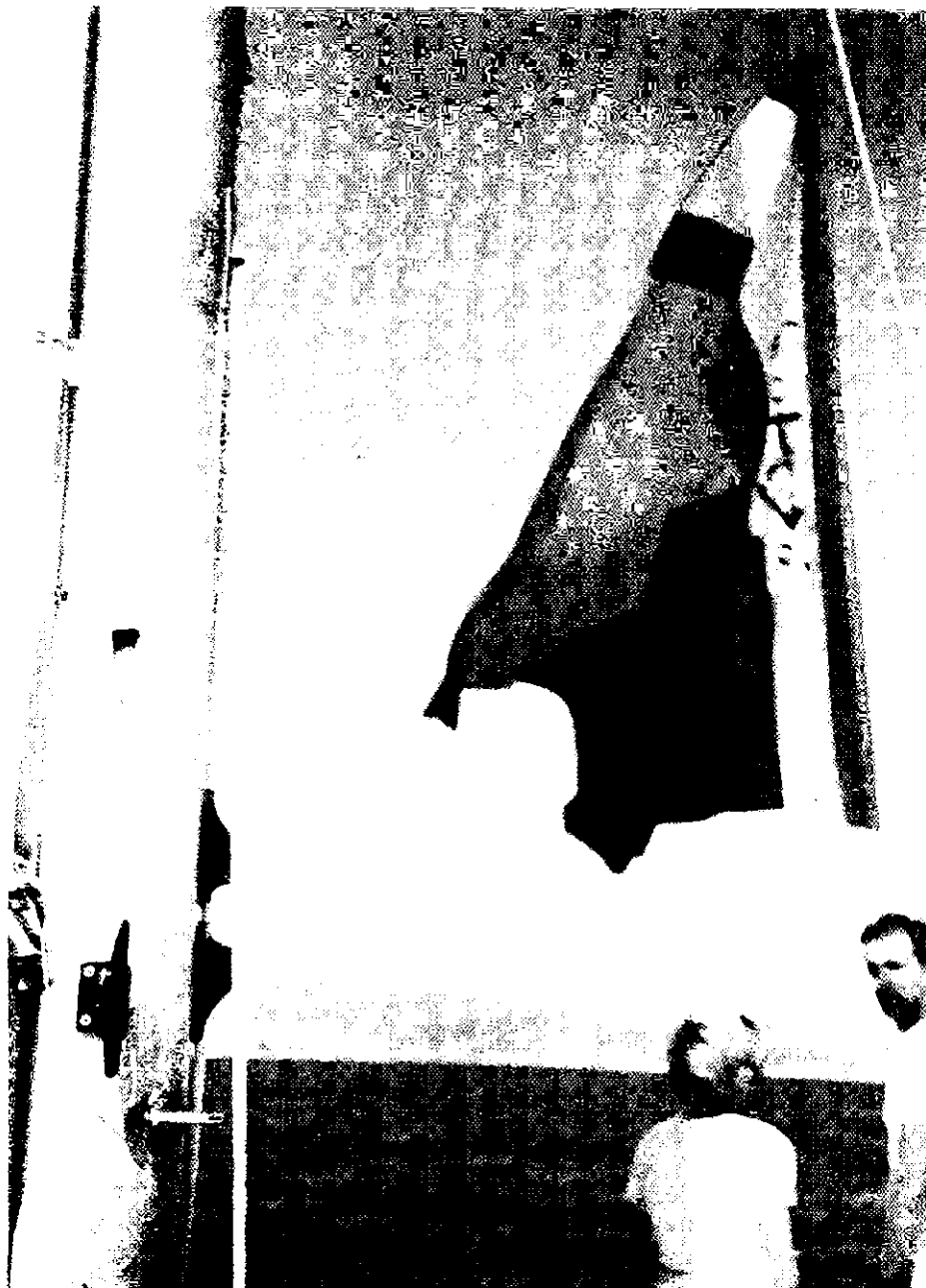
La estancia en este puerto fue un poco aparatosa para mí: había recibido un golpe en el pie, y empezó a ponerse morado e inflamado, hasta el punto de andar cojeando y con fuertes dolores. Jaime quiso llamar a un médico, proponiéndome al mismo tiempo que hiciese el próximo trayecto en coche; mi respuesta fue rotunda: accedería a que me viese un «veterinario», y sólo me sacarían del barco con los pies por delante. La tempestad se desató en la familia, pero al final conseguí imponer mi voluntad y continuar el viaje sin descender a tierra.

En la navegación Motril-Málaga nos volvió a cargar el poniente, haciéndonos muy incómoda la noche. Entramos en Málaga a las 4,00 horas de la madrugada del día 30, y fuimos a Torremolinos a pasar unas horas visitando a nuestra madre, que pasaba unos días de descanso en una Residencia de la Asunción.

De Málaga salimos el 31, a las 19,00 horas, con un magnífico terral que nos duró hasta Calaburra, donde caímos de nuevo en el poniente, y otra vez la misma historia del tiempo de proa.

En punta Europa recalamos a las 8,00 horas del día 1 de agosto, y pasamos el Estrecho de día y con buen tiempo, pues el poniente estaba cediendo y empezaba a flojear. Al arrumbar hacia Tarifa dimos el aparejo, entrando en el puerto a las 11,00 horas. Allí descansamos una noche y recogimos a otro sobrino; mi hijo Santiago ya había desembarcado, y el alférez de navío ingeniero Federico Carvajal Cervera se incorporaba para ocupar el puesto vacante.

El tramo Tarifa-Cádiz fue fabuloso. Pudimos dar el «SPI», consiguiendo una media de siete nudos. Federico, que no estaba acostumbrado a navegar



pero que entiende mucho de la construcción de casas, se mareó como una cuba; a diferencia de otras situaciones en la que el mareo es un mal irremediable y trágico, la gente joven del barco esperaba ansiosa a que alguien se mareara para empezar a gastarle bromas y hacerle más llevadero el malestar a quien lo padeciese.

Todos entonaron una canción que hacía referencia a un arquitecto que se metió a marino, y acabamos riendo y disfrutando de lo buena que estaba resultando esa estrecha convivencia.

Llegamos a Cádiz a las 19,00 horas y quedamos atracados en el puerto deportivo del Club Náutico. La estancia en Cádiz fue de veinticuatro horas, tiempo que aprovechamos para descansar en nuestra casa solariega de Puerto Real, junto a la familia, que nos agasajó con un gazpacho y algo más para veinte personas.

El día de la nueva salida la tripulación quedó reducida a diez personas. Efectivamente, Jaime tenía razón cuando dijo que ese era el comienzo de la «etapa reina»: se trataba de ir de Cádiz a Marín de un solo tirón. El asunto se presentaba difícil, si teníamos en cuenta que la distancia era de 500 millas, recorriendo toda la costa de Portugal con muy poco abrigo; pero como no nos faltaban ni ilusión ni ganas, repostamos combustibles, víveres y agua y pusimos «manos a la obra».

Salimos el 3, a las 17,00 horas, con una fuerte levanter, metiéndonos en el puerto pesquero para dar el aparejo, con un poco de abrigo se cogieron dos fajas de rizos y se puso un genovés pequeño. Cuando teníamos enfilada la canal, la corredera instantánea, que marcaba dos nudos de menos, iba a tope (8 nudos).

Este viento, muy abierto de costa, nos llevó de un tirón a recalar en Punta Santa María.

De Santa María a cabo San Vicente navegamos con viento indeciso entre Norte y Poniente. Más tarde, al montar San Vicente el viento se haría Norte, obligándonos a poner el motor.

Hasta Lisboa todo fue bien, pero frente a la desembocadura del Tajo, teniendo el aparejo dado, se levantó un fuerte viento del Norte y hubo que recogerlo rápidamente, y meter dos fajas de rizo y un tormentín. Nos abrigamos para comer y dormir la siesta en Cascaes, el día 5, donde fondeamos con el ancla ligera.

A las 20,00 horas intentamos salir para continuar la navegación, en demanda de cabo Carvoeiro. Había fuerte viento del Norte, que no nos permitió montar cabo Raso, y tuvimos que volver a Cascaes para fondear con el ancla pesada y pasar allí la noche.

En la amanecida del día siguiente creímos que el tiempo había caído; levamos, dimos el aparejo y navegamos bien hasta hacer el paso entre las Berlingas y Carvoeiro sin nada que reseñar. Unas diez millas al norte de este paso se nos desató un fuerte temporal con vientos de 40 nudos y mar gruesa,

y muy gruesa, que nos obligó a arriar todo, poner un tormentín y, con poca marcha en el motor, amurados al tiempo, estuvimos capeando entre Carvoeiro y Mondago.

Algunas anécdotas graciosas del viaje ocurrieron en medio de este berenjenal. En una salida mía de la cámara nos cubrió un golpe de mar que me metió para adentro de la cámara, junto con mi sobrino Jorge. Los dos estábamos chorreando, y viendo el aspecto tan desastroso que teníamos empezamos a soltar carcajadas, de modo que casi todo el mundo se contagié. Aquel espectáculo fue gracioso: nosotros, calados hasta los huesos; mi sobrina Saro, rezando novenas a la Virgen, y mi hermano Juan Luis, junto con Jaime, mi sobrino, cantando la Salve Marinera, estando los dos amarrados a la bancada de la caña con sendos arneses.

El día 6, por la mañana, montamos cabo Mondago y el temporal pasó a la historia. Cogimos buen viento del N.W. que nos permitió dar todo el aparejo y nos llevó de ceñida hasta Oporto, donde hubo que arriar y salir para afuera o nos meteríamos en bajos fondos.

El día 7, de madrugada, estábamos frente a la desembocadura del Miño; con buen tiempo arrumbamos a las Cíes, en las que nos metimos por dentro y almorzamos, sentados en la mesa de la cámara, con buen vino; aquí fue donde conseguimos trincar el redondillo.

A las 19,00 horas del día 7, después de dieciséis días de mar y 1.200 millas recorridas, entramos en la Escuela Naval Militar; esa noche cenamos sardinas y mariscos en la casa del capitán de fragata Carlos Sierra, en medio de una algarabía, en la que todo el mundo quería contar el viaje al mismo tiempo. La familia Sierra se portó con nosotros maravillosamente, y durante un buen rato gozamos juntos de su afecto y cariño.

Al día siguiente, 8 de agosto, mi hermano Jaime entregó el barco a la Escuela Naval con todos sus pertrechos. Acordamos ir a comer al «Submarino» como última salida en grupo, antes de acabar con esta aventura, y con una copa de vino en las manos y cierta tristeza en nuestros rostros, entonamos por última vez la canción que nos acompañó durante todo el viaje:

*Salió de Jamaica cargado de ron,
un barco velero rumbo a Nueva York.
En medio del mar el barco se hundió,
la culpa la tuvo el señor capitán, que se emborrachó.
No siento el barco, que se perdió,
siento el piloto y la tripulación...
Pobres marinos, pobres pedazos de corazón,
que la mar brava se los tragó.*

*Señor Capitán, déjeme subir
a izar la bandera en el palo más alto de su bergantín.
En un velero yo me embarqué
y a mi España he de volver.*

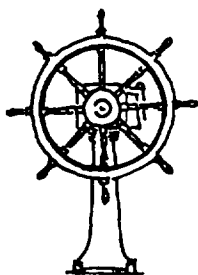
Eché un último vistazo al que ahora me parecía un «viejo compañero» de andadas; el *Cíes* se quedaría atracado en la Escuela Naval para que sirviera de instrucción a futuros oficiales de la Armada... Me has proporcionado tanta satisfacción que, aun a estas alturas, todo sigue pareciéndome un sueño, una ilusión... a través de ti, y con tu ayuda, unos vetustos jefes de la Marina hemos querido transmitirles a nuestros hijos y sobrinos, que empiezan a vestir el botón de ancla, que la Marina no es sólo una profesión en la que se puede ejercer el mando y estar al mismo tiempo en contacto con la mar. La Marina es un mundo duro, que exige dedicación y cariño; aprender a amar sus aguas y respirar todo lo bueno que nos ofrece... y algún día, no muy lejano, llegaréis a sentir, como yo lo siento, el orgullo de decir: «Serví a mi Patria en la mar».

Adiós, *Cíes*... Que la suerte te acompañe, y ojalá que esos guardias marinas que saldrán contigo desde el próximo año sepan valorar tus virtudes y posibilidades como los que, hasta ahora, hemos estado junto a ti!... Ha sido todo un placer conocerte...

Pascual CERVERA GOVANTES



Marqués de Casa Cervera.





MISCELANEA

“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.

21.646.—Hace cien años.

Abre el número de noviembre de 1885, tomo XVII, una esquila mortuoria en la que la REVISTA GENERAL DE MARINA da cuenta del fallecimiento del monarca, Don Alfonso XII, asociándose al dolor que embarga a todos, falleció el día 25 de este mes. Sigue con un artículo titulado *Cúpulas, casamatas y escudos metálicos. Observaciones sobre su forma y empleo en las fortificaciones*, escrito por el coronel, graduado comandante de Ingenieros, don Francisco López Garvayo, es continuación de lo publicado en números anteriores. Un *Informe sobre la pesca en la Gran Canaria y en los bancos de Africa*, remitido por el capitán de fragata don Pedro de la Puente y Olea, es también continuación de números anteriores, al igual que *Desarrollo de los blindajes mixtos y de acero*, recopilado y traducido por el teniente de navío de primera clase don Víctor Concas y Paláu. Un interesante trabajo sobre *Precauciones en las nieblas*, por el capitán de fragata don Antonio Perea; en él, considerando la gran importancia que el tema tiene, aun a riesgo de parecer machacón, insiste brevemente en lo que ya publicó en agosto del pasado año 1884 en la REVISTA, titulado *Navegación en tiempos de niebla*.

En *Noticias varias* encontramos, entre otras, *Equivalencias monetarias*; es un trabajo publicado por el Ministerio de Hacienda sobre la equivalencia de las monedas extranjeras con la española. *El torpedo Berdan*, con motivo

de haberse publicado en varios periódicos datos erróneos sobre este torpedo, el general Berdan escribe en el *Army and Navy Journal* un artículo dando noticia detallada de lo que es el mismo. *Pruebas del bote submarino Nordenfelt*, de éstas ya se había dado cuenta en el anterior número (*cuaderno*), siendo una continuación, con los informes de dichas pruebas, reproducido del *Army and Navy Gazette*. *Acero Bessemer de fabricación española*, la *Gaceta Industrial*, de donde se toma, da la noticia de que el día 9 del pasado octubre fue inaugurada la fábrica de acero Bessemer, establecida por la Sociedad de Altos Hornos de Bilbao, *nuevo e importantísimo acontecimiento industrial para nuestro país*.

Bibliografía, con la reseña de varios libros españoles y extranjeros.

Apéndice, con las disposiciones referentes al personal de los varios Cuerpos de la Armada, publicadas durante el mes de octubre. *Reglamento de provisión de destinos de la Escala activa del Cuerpo General de la Armada* y disposiciones sobre material, que completan este número.

J. F. G.



21.647.—Premio de literatura marítima.

La niña Dolores Montáñez Salido, destacada estudiante de 8.º de E. G. B. en Cartagena, nos ha enviado una simpática carta, en la que nos informa que es asidua lectora de nuestra REVISTA y gran entusiasta de la mar, como lo demuestra el haber obtenido el primer premio de la Zona Marítima del Estrecho, con motivo del día de las Fuerzas Armadas de 1985, con un estupendo artículo que titula «España y la Mar». Bien nos gustaría publicar en toda su extensión el texto del artículo premiado, pero por falta de espacio vamos a dar a conocer a nuestros lectores algunos párrafos de tan excelente trabajo.

«¿Cómo definir la mar, el mar, esa enorme masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la tierra, ese espejo azulado que tantas y tantas veces ha figurado como protagonista en miles de sonetos, canciones, romances y cuentos de escritores de muy diversas épocas?

¿Cómo pintar ese marco de soledad y libertad, esa sensación de desafío a lo terreno, ese litoral de frente serpentina, esa autopista de ansias y viajes que trastocan lo ordinario, a un niño que nunca ha podido verlo, que nunca ha podido pisar la arena que lentamente es bañada por los cortes espumosos del agua?

El mar tiene sus encantos y valores.

Desde muy diferentes puntos de vista es considerado como motor o finalidad; muchos ven en él horas de satisfacción y fantasía sobre el asiento de un lujoso y cómodo yate; otros, por el contrario, pretenden embarcarse en estilizados barcos de vela y echarse a la aventura y búsqueda de horizontes

perdidos, otros se ilusionan o disfrutan en las playas, sean mediterráneas, atlánticas o caribeñas.

Pero lejos de toda esa posible «ociosidad» quedan los sufrimientos de humildes pueblos pesqueros, que con pequeñas barcas surcan las aguas durante días, semanas e incluso meses, buscando el pan de cada día, el sustento de miles de familias que ven el océano como empresa de ganancias y de vida «feliz».

No hay punto, por lejano que sea, donde el barco no desempeñe su cometido, cargará su mercancía en su destino fijado; el mar será su línea; los rumbos los marcarán sus expertos marineros. Estos pasarán sudores, penalidades y esfuerzos, soñarán despiertos con la llegada, el encuentro con la familia, la novia... Un descanso merecido o tal vez otro viaje. Pero una vez en tierra no les importan esas energías derrochadas en la travesía, ese hacer diario importante para la consumación del viaje; no importan las millas que se han navegado. Lo suyo es la mar, ese elemento que rodea prácticamente a España, y al mar vive dedicado la mayor parte de su vida.

Esto es la mar, cuna de grandes hombres y hazañas, banderas de muchos poetas y timón de los de tierra adentro, que cuando llegan a sus orillas cambian su estilo estepario y seco, duplicando la misma poesía, como si las espumas blancas de cualquier rompeolas quisieran ablandar esa sequedad oratoria.»

Nuestra más entusiasta enhorabuena a Dolores Montáñez, a quien auguramos un futuro de gran escritora y de gran marinera.

J. S. A.

21.648.—En honor del «Galatea».



Don Francisco Díaz Bueno, antiguo marino del *Galatea* y residente

hoy en Francia, nos envía, con una muy extensa y sustanciosa carta, unas inspiradas rimas en honor del viejo velero *Galatea* y que terminan con un adiós que dice textualmente:

«¡Adiós, con un corto "hasta luego"! cita tenemos pronto en el piélagos insondable, sin Norte ni Cielo, en donde todo el mundo es viejo, ¡Oh! singular *Galatea*, campeón del Atlántico entero, novio amante de sirenas de Mar INOLVIDABLE HISPANO VELERO».

Agradecemos muy de veras a Díaz Bueno, tanto su amable carta como sus inspirados versos, así como también el dibujo del velero que ha tenido la gentileza de regalarnos.

J. S. A.

21.649.—Inspiración poética fraternal.



El esfuerzo de los opositores a ingreso en la Armada provoca en sus familiares sentimientos de apoyo y admiración. Incluso inspiraciones poéticas como la muestra.

¡Adiós, gaviota!... Adiós. Por fin se abren las puertas a tus sueños do-
[rados, te entregas a tu vuelo..., gaviota.

¡Vuela, gaviota... Vuela.
Vuela hacia los infinitos mares,
hacia nuevos horizontes.
¡No te detengas, gaviota!...¡¡Vuela!!

Vuela hasta que por tus venas no fluya la
[sangre],
hasta que tu corazón no la derrame.
¡Vuela, gaviota!... ¡¡Vuela!!

Pues al final de tu vuelo,
formarás parte de tus sueños,
parte de tu vida
y parte de alguien que te llevará siempre
[dentro],
y que al inicio de tu vuelo derramó perlas,
perlas saladas que surcaron su rostro
y que se hundieron en su corazón.

Por fin formarás parte de tus gaviotas,
irás junto a tus gaviotas.

Por esto y por algo más, te deseo la mejor
suerte del mundo, pues te la mereces, y
espero que tu vuelo sea recto, firme y ligero,
sin tropiezos.

¡Adiós, gaviota...!
Adiós.

Por fin, hermano, brilla un nuevo sol en tu
ventana.

B. G. P.

21.650.—Uniforme.



Por real orden de 15 de octubre de 1806, fechada en San Lorenzo (Escorial), fue ampliada la de 12 de junio del mismo año, que determinaba el uniforme de los auditores de Guerra, a los de Marina, de la Dirección General de la Armada y de los



Este bordado ha de ser de hilo de oro parado.

tres Departamentos; componiéndose éste de: *Casaca azul, vueltas y cuello morados, forro encarnado, y un bordado de hilo de oro (según la muestra adjunta) en el cuello, vuelta, y delantero de la casaca, con chupa y calzón blanco o anteado; y sólo la diferencia de llevar el botón de ancla y corona y un ancla bordada en las dos extremidades del cuello.*

J. F. G.

21.651.—Ventilador.



Mr. Hubert, capitán de Burdeos, construyó en 1851 un pequeño aparato, parecido a los ventiladores de fraguas y fundiciones, con el que consiguió, en cinco minutos, renovar todo el aire de los entrepuentes de su buque *La Foi*. Cinco años más tarde, este invento se aplicó a la Marina, recibiendo el pomposo nombre de ventilador refrigerante marino, por cuyo medio podían introducirse en una embarcación 1.000 metros cúbicos de aire por minuto. En consecuencia, haciendo funcionar ese mecanismo cinco minutos por hora, se podía expulsar el aire viciado de toda la embarcación.

P. C. M.

21.652.—De Artillería.



Artillería neurobalística y no de pólvora o pirobalística fue la empleada con éxito por la Marina de Castilla en sus luchas del siglo XIV contra ingleses. Lanzaban los buques grandes barras de hierro con intención de meterlas a bordo, no de herir el casco, y así desfondar el barco. Se disparaban con enormes ballestas llamadas balistas.

Hay constancia de este empleo en la victoria conseguida por el almirante Bocanegra sobre la flota inglesa del conde de Pembroke. En la «Cronique des quatre premier Valois» se relata que Bocanegra consiguió ganar barlovento y que con el cambio de marea algunas naves inglesas varasen. Fue-

ron batidas con grandes «piedras plomadas» (arrojadas éstas con trabucos, estilo catapultas) y por grandes barras de hierro de gran efecto contundente. Su táctica se fundó en el «Torna Fuye», tan empleado en tierra en guerra de moros: fingir la huida para revolverse sobre el enemigo, que de perseguidos se convierte en víctima.

C. M.-V.

21.653.—Arte.



Entre los innumerables pagos efectuados para la Armada de Magallanes

en 1519, figura el siguiente:

En XIII de julio se pagaron a Francisco de Villegas, pintor, por ocho cruces grandes que pintó en las velas de las naos de la Armada, doss mil trescientos, los que les juró Antón Ximenez, pintor del Alcázar, que merecía el dicho Villegas.

Lástima que no aclarase el tipo de cruces que pintaba, pero como se trata del viaje de Magallanes, sabemos por Pigafeta que era la Cruz de Santiago.

R. B.-M.

21.654.—Galeras.



Desde el siglo XIII el Puerto de Santa María era, por su importancia geográfica, invernadero de galeras. A partir de 1540, año del saqueo de Gibraltar por el pirata Barbarroja, adquirió mayor importancia. Hasta 1668 permanecieron las galeras en este puerto gaditano. La obstrucción de la boca del Guadalete exigía trabajo arduo y costosos, por lo que se determinó el traslado de las galeras a Cartagena.

En ambos puertos se erigieron hospitales para los forzados. El de Puerto de Santa María, dedicado a San Juan de Letrán, fue fundado en 1565 bajo los auspicios de don Luis de Requeséns, capitán general de Gale-

ras y comendador mayor de Castilla. Hasta 1613 no se inauguró el hospital, que permanecería hasta bien entrado el siglo XVIII. Se construyó y mantenía con el óbolo de las tripulaciones. El de Cartagena se fundó en 1676. Los fondos para mantenerlo eran escasos, por lo que disponía de corto número de camas.

J. M.^a B.

21.655.—Vaya.



En oposición a la voz que como saludo se hacía a las autoridades, por el siglo XVI se introdujo en las Armadas la costumbre de gritar a iguales, inferiores o enemigos, dándoles *vaya*, que según las circunstancias serían bromas, cuchufletas, insultos, etc.

Las Ordenanzas Navales del año 1793 prohibieron estos saludos, castigando a los infractores con privación de vino, cepo o palos, y si mediaran palabras injuriosas o deshonestas, particularmente á mujeres con cañón ó carrera de baquetas.

J. F. G.

21.656.—Médicos.



Algunos de los hermanos de la hospitalaria Orden de San Juan de Dios, que, como se sabe, prestaron asistencia sanitaria en buques, escuadras y hospitales navales, llegaron a ser cirujanos mayores de la Armada. El primero fue Fray Alonso Pabón en 1636, al que siguió Fray Juan Garro en 1640.

J. M.^a B.

21.657.—Juicio.



Fue don Antonio Cánovas del Castillo (1828-1897), además de político de gran renombre en su época, ilustre historiador e investigador; entre sus obras

merece conocerse, por su interés, la titulada *La escarapela roja y las banderas y divisas usadas en España* (Madrid, 1912), en ésta, después de hacer un estudio exhaustivo sobre la dicha escarapela roja y las demás enseñas españolas, acaba el libro diciendo:

Consérvese, pues, por símbolo de España, mientras España subsista, la amada enseña de oro y gules, con el escudo... fundamento heráldico de la agrupación de los pueblos de la Península al sacudir el yugo mahometano: sea una en los buques, en las plazas y en todos los cuerpos de fuerza armada, como previno el decreto de 13 de octubre de 1843, y ¡quiera Dios! que la leguemos á nuestros hijos con nuevas remembranzas de amor y de gloria.

Digamos que este mismo libro, y en forma de separata, como artículo, ya lo había publicado *La Ilustración Española y Americana*, el año 1871.

J. F. G.

21.658.— Artillería.



En la relación hecha por Vicencio de Nápoles del viaje que hizo a la Especiería la Armada del capitán Alvaro de Saavedra, enviada por Hernán Cortés el año de 1527, se dice:

Primeramente, el dicho Capitán iba en la Nao, nombrada la Florida, con treinta y ocho hombres de tierra y doce de la mar, que son todos cincuenta. Llevaba tres tiros de fuslera y diez de hierro.

Por lo menos, el Vicencio sabía sumar, porque 38 más 12 hacen 50. Pero no nos aclara el metal fuslera. En nota a pie de página nos define: fuslera o fruslera, el metal que se hace de las raeduras que salen de las piezas de latón cuando se tornean. ¿En la costa del Pacífico, en 1527, ya se torneaban las piezas de bronce?

R. B.-M.

21.659.—Marinería.

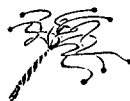


De marinería bien armada, en 1496, con las armas de entonces, cuando aún no se había generalizado el uso de las armas de fuego, nos da noticia la orden que se dio para la flota de don Fadrique de Toledo, almirante de Castilla, cuando hubo de reunir sus buques para llevar a Flandes a la infanta doña Juana, pues allí había de casarse con el archiduque don Felipe: «Cada marinero embarcará —decía— con su coraza, casquete y ballesta, con dos docenas de saetas en la aljaba.»

Eran tiempos en que la marinería, aunque atendiendo a la maniobra, había de tomar parte en la pelea.

C. M.-V.

21.660.—Severidad.



De la famosa y conocida expedición de Magallanes existe una completa relación de más de 103 personas que fallecieron en el viaje; nos sorprendió el encabezamiento de la lista y el motivo:

1519.—Antón Salomón, martes, veinte días del mes de diciembre. Fue sentenciado a muerte Antón Salomón, maestre que fue de la nao Victoria, por someteco, la cual sentencia fue executada este dicho día en el puerto de Santa Lucía, que es la costa del Brasil, justificose en 20 de diciembre de 1519.

Cómo cambian los tiempos. Hoy le condenarían y le recibirían al grito... ¡Gay, gay, gay!

R. B.-M.

21.661.—Navíos.



El *Reina Isabel II*, construido en el arsenal de La Carraca, fue el primero de su clase que se hizo en la Península

desde que en Trafalgar sucumbió nuestra Marina. Fue dirigida su construcción por el jefe de Escuadra, don José de la Cruz, secundada por el constructor de la Armada don Gabriel Escudero.

Cuando se botó, en 1856, se le juzgó de la siguiente manera: «... de buen andar, particularmente con viento largo; de inmejorable gobierno; lentos sus movimientos de cabezada y balance; de gran seguridad en la arboladura; que soporta bien su artillería y tiene suficiente estabilidad.»

¿Qué habrían dicho de conocer los magníficos buques actuales?

P. C. M.

21.662.—Haberes de antaño.



Conocemos los sueldos de los mandos superiores en el ejército expedicionario de Inglaterra en 1588, gracias a un documento conservado en Simancas con el título «Relación particular de lo que monta un mes de sueldo de todo el Ejército», fechado en 29 de abril (Sección Estado, legajo 594, folios 192 y ss.).

Alejandro Farnesio, duque de Parma y capitán general, y otros oficiales generales de la más elevada jerarquía, cobraban en escudos de oro en lugar de escudos de a 39 placas. Un escudo de oro equivalía a 1,22 escudos de a 39. «El sueldo de S. A. es 3.000 escudos de oro y el del Maese de Campo General 1.000 escudos y el de la Caballería 500 escudos de oro».

El auditor general cobraba 142 escudos de a 39 placas al mes, pero había de pagar a sus ayudantes.

El preboste general cobraba 425 escudos de a 39 placas.

Un capitán de guías, 25 escudos de a 39.

El atambor general, 20 escudos.

61 médicos, cirujanos y sacerdotes del ejército, incluido el vicario general, cobraban en conjunto 1.790 escudos de a 39 placas.

Para poder establecer un criterio comparativo y hacernos una idea aproximada de estas cuantías, señalaremos que los gastos del Hospital Real ascendían a 9.384 escudos de a 39 placas (poco más del sueldo del capitán general), los de la artillería 8.200 escudos y los de la Armada (en plena fase de reconstrucción y acondicionamiento), 26.400 escudos de a 39 placas al mes.

H. O. D.

21.663.—En los botes.



No teníamos aún los balandros; los primeros fueron los regalados por el rey Don Alfonso XIII, que no olvidaba a los guardias marinas y a los aspirantes de la Escuela Naval Militar.

Los botes «de nueve metros» servían para la instrucción marinera en embarcaciones menores, la «de horario», podemos decir.



pero también para salir los domingos y días festivos, como deporte marineru; con ansias de llegar a la amplia bahía y aun salir por fuera de la punta de San Felipe, venciendo antes en los caños vientos adversos y fuertes correntadas. En estos paseos permanecíamos muchas horas, curtiéndonos y forjándonos «de motu proprio», que es como mejor se aguantan las inclemencias e incomodidades. No era aquella «la Mar de homes», pero sí había en ella momentos difíciles y alguna vez hubo «bajas»... Era una modesta, pero brava escuela.

En el grupo que vemos en uno de esos botes, de izquierda a derecha: Un curtido marineru, Carlos Martínez-Valverde, Tomás Silvestre, José Manuel Verner y Carlos Moya.

C. M.-V.

21.664.—Viejas fotos.



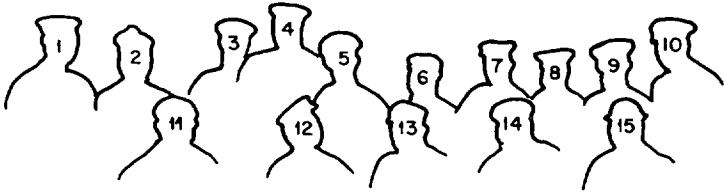
Esta fue obtenida en el arsenal de La Carraca el año 1915, posiblemente con ocasión de la inauguración de un restaurante que, al estar formado por una gran caseta de cristal, denominaron «La Pajeara». Estaba situado en el lugar conocido por

«La Avanzadilla». Dicho restaurante se hizo muy popular entre el personal de Marina.

- 1.—Don Alfonso Morante Sancho, guardiamarina (hijo del jefe de Armamentos).—
2. Don José Luis Montero Lozano, teniente de Infantería de Marina.—
3. Don Eugenio González Williski, teniente de Infantería de Marina.—
4. Don Manuel Lobo Ristori, capitán de Infantería de Marina.—
5. Don Rafael Pérez Ojeda, capitán de corbeta, jefe del Detall.—
6. Don Francisco Calbo Pino, teniente de navío, Sección de Movimiento.—
7. Don Luis Blanca Manso, contador de navío, habilitado.—
8. Don Manuel Cano Velázquez, oficial primero, archivero.—
9. Don Fernando Pérez Cayetano, aspirante (hijo del jefe del Detall).—
10. Don Inocencio Cazalla Pérez, teniente de Infantería de Marina.—
11. Don Emilio Manjón Muller, capitán de fragata, ayudante mayor.—
12. Don Antonio Morante Seytre, capitán de navío, jefe de Armamentos.—
13. Don Diego Carlier Velázquez, contralmirante, jefe del Arsenal.—
14. Don José Fernández Clotet, capitán de fragata, secretario.—
15. Don Norberto Gutiérrez Martínez, propietario del restaurante «La Avanzadilla».

J. M.^a B.

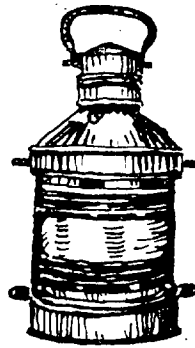




MARINOGRAMA NUMERO 212

Por DOBLAN

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
P	O	R	L	A	M	A	R	H	A					
C	O	M	E	N	Z	A	D	O	E	L	E	L	G	
L	O	B	O	Y	Q	U	I	E	N	S				
A	B	E	S	I	A	C	A	B	A	R	A			
P	O	R	E	L	E	N	E	L						
E	S	T	A	L	A	S	U	P	R	E	M			
A	T	R	A	N	Q	U	I	L	I	D	A	D		
E	L	M	A	R	N	O	P	E	R					
T	E	N	E	C	E	A	L	O	S	T				
I	R	A	N	O	S	J	V	E	R	N	E			



MARINOGRAMA NUMERO 213

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Almirante. General de la Armada del Mar Océano. Nació en San Sebastián en octubre de 1577 y murió en La Coruña en 1640
- B.—Mit.—En la Mitología griega, hijo de Ponto y de Gea. Fue uno de los espíritus marinos más simpáticos y bienhechores
- C.—Ant.—Tomador que se afirmaba en el penol y servía para aferrar la parte de vela que mediaba hasta el tercio de la verga
- D.—Nav.—Navegare por un paraje sembrado de bajos, maniobrando continuamente para no tocar en ninguno
- E.—Pesca.—Barril chato de madera empleado en guardar y exportar los arenques.
- F.—Zool.—Nombre por el que también se conoce a la maragota
- H.—Zool.—Nombre que se aplica para designar los lamelibranchios litorales y de río, en especial las almejas de río
- I.—Pieza que se dispone en los muelles, para hacer firmes las amarras de los buques.
- J.—Batalla naval (junio de 1284) entre una Armada de Aragón y Sicilia, al mando de Roger de Lauria, y otra napolitana-angevina, que dirigía el príncipe Carlos de Anjou (hijo).
- K.—Combate naval (verano. 407 a. de C.), a la altura del puerto de Colofón, ciudad de Jonia, entre una escuadra ateniense y otra peloponesia
- L.—Art.—A bordo de los buques de guerra. Denominase así a la columna de agua originada por el impacto en el mar de un proyectil o bomba
- M.—Apellido del alférez de navío de la Real Armada española y escritor naval, muerto en 1788 y autor del "Diccionario Universal, Teórico y Práctico de Marina"
- N.—Biol.—Dícese de los seres marinos, animales o plantas que viven en alta mar, lejos de las costas
- N.—Hidr.—Plano o nivel de referencia de las ondas en las cartas náuticas
- O.—Mec.—Abreviatura inglesa de caballo de vapor, usada internacionalmente
- P.—Zool.—Período durante el cual tiene lugar la reproducción de los peces
- Q.—Arq. Nav. Ant.—Embarcación medieval, semejante a la saetia
- R.—Tratamiento honorífico y de dignidad, que, antepuesto al nombre propio, se daba antiguamente a contadas personas de la nobleza y de las armas

84 17 23 87 56 32 55

59 63 72 27 81

49 31 16 80 91 11 61

25 40 14 67 24 68 10 3

13 71 94 75 57

6 104 38 103 86 58

105 15 62 60 98 37

88 42 12 101 1

107 21 29 47 99 43 77 7

76 33 44 19 4 93

35 54 85 36 97

102 9 51 50 48 20

28 2 100 34 66 74 41 92 64 46

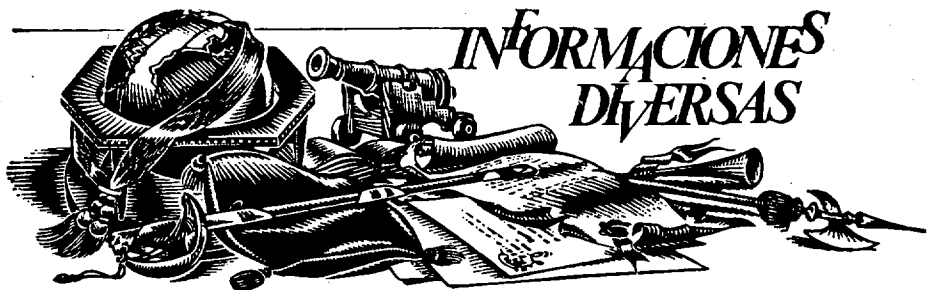
70 52 39 18 8

26 3

43 22 90 53 30

73 106 45 89 95 69 96 65

82 78 79



LA REVISTA GENERAL DE MARINA, EN EL *THE TIMES*, DE LONDRES



N fecha dos de mayo del año en curso el prestigioso diario londinense *The Times* publicó uno de sus conocidos folletos monográficos, que, bajo el título genérico de FOCUS, recoge, analiza y expone un tema puntual de importancia y actualidad. El FOCUS del dos de mayo —el detalle de la fecha no es baladí— está dedicado al momento actual español, enfocado según tres aspectos principales: político, económico y militar.

El enfoque político es tratado a través de dos artículos. Uno firmado por el jefe del Gobierno español, don Felipe González, y lleva por título «A growing political role», cuyo texto, de indudable interés, ha pasado inadvertido, incomprensiblemente, para los comentaristas políticos de la prensa nacional. El otro artículo de fondo político, titulado «Euphoria in the way to Europe», está firmado por Richard Wigg, profundo conocedor de nuestra historia reciente.

El aspecto económico del momento actual español es tratado en este FOCUS monográfico del *The Times* mediante un trabajo comentando nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea, titulado «Busines whirlwind that will make and break», en el que se analizan los «pros» y los «contras» de nuestra adhesión a la CEE.

Por último, el momento actual de nuestra política de defensa es ampliamente tratado por Brian Crozier, autor de dos biografías del generalísimo

Franco. El artículo se titula «Soldiers waiting for their orders», y en él aparece una amplia alusión a la REVISTA GENERAL DE MARINA y a su humilde (?) director, en el párrafo que a continuación reproducimos fotografiado.

Meanwhile, desultory negotiations are in progress between Spain and the United States over the future of the American bases. The Spanish side envisages dismantling the bases of Torrejón, near Madrid, and Saragossa. The informed view in Madrid is that the Pentagon is not raising any deep objections, so long as the key air-naval base of Rota is left intact.

One of the most outspoken champions of a firm and unequivocal Spanish commitment to Nato is Rear-Admiral Jesús Salgado Alba, president of the Spanish Institute of Strategic Studies. In a recent lecture reprinted in the *Revista General de la Marina*, the Admiral pointed out with some cogency that so long as Spain stays out of the integrated military machinery of Nato, it will have

no say in the defence of the Straits of Gibraltar.

At present, Britain and Portugal are jointly responsible - an obvious anomaly. But then, so is the situation of Gibraltar itself, recently eased by the lifting of Franco's long-standing land blockade of the Rock.

What is certain is that Nato will not fully benefit from Spain's adherence to the treaty until it starts to play its full part in the military arrangements of the alliance. The present situation is unsatisfactory for all concerned.

Brian Crozier

Author of Franco: a biographical history (1967) and Franco: Crepúsculo de un hombre (1979).

El conocimiento que nuestros lectores poseen del inglés nos ahorra ofrecerles la traducción, por otra parte ya conocida por ellos, del párrafo reproducido.

Es halagador para nuestra REVISTA, y digno de nuestra gratitud, esta directa mención del *The Times*, de Londres, que, por cierto, no ha sido la única referencia precisamente al mismo tema y artículo. Ha habido otra, curiosamente insólita, ésta de puertas adentro, de la que daremos cuenta a nuestros lectores en momento oportuno. Ahora no lo sería.

J. S. A.



AULA DE ESTRATEGIA MARITIMA DE CARTAGENA



ENTRE los días 9 y 12 del pasado mes de septiembre se ha celebrado en Cartagena el Aula de Estrategia Marítima, dentro del ciclo «Aulas del Mar», auspiciadas por la Universidad de Murcia. La dirección de esta Aula ha estado a cargo del Excmo. Sr. vicealmirante don Julio Albert Ferrero, director de la Escuela de Guerra Naval.

Durante estas jornadas se pronunciaron las siguientes conferencias:

- «Política oceánica» y «Valoración marítimo-estratégica de España», a cargo del Excmo. Sr. contralmirante don Jesús Salgado Alba.
- «El pensamiento estratégico marítimo», pronunciada por el Excmo. señor contralmirante don Federico F. Bordejé y Morencos.
- «Las empresas navieras españolas», a cargo de don Fernando Casas, director general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).
- «El tráfico marítimo español en el contexto mundial», que fue impartida por don Fernando Salvador, director general de la Marina Mercante.
- «Influencia de los intereses marítimos en la organización del Estado Español», por el profesor don Francisco F. Olesa Muñido, catedrático de la Universidad de Barcelona y profesor de la Escuela de Guerra Naval.
- «El Programa Naval en relación con la estrategia marítima de España», que corrió a cargo del señor capitán de navío don Carlos Vila Miranda, jefe de la 21.^a Escuadrilla de Corbetas.
- «El enfrentamiento marítimo Este-Oeste», pronunciada por el señor capitán de navío don Victoriano Fernández de Palencia y Roc, jefe de Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo.
- «Estrategia de las comunicaciones marítimas», a cargo del capitán de fragata don Antonio Moreno Barberá, profesor de la Escuela de Guerra Naval.

Además del ciclo de conferencias, se efectuó, durante la última jornada, una visita a la Base de Submarinos, tras la cual se celebró una mesa redonda y el acto de clausura con la entrega de diplomas a los becarios asistentes al Aula.

Durante dicho acto, el almirante Albert destacó los aspectos más importantes de los temas tratados en las conferencias, que, según dijo, son de gran interés para un país de condición eminentemente marítima como es España.

Dichos aspectos son los siguientes:

- La formulación del concepto de «Política Oceánica» como una integración y coordinación de todos los esfuerzos de la nación para lograr una unidad de acción en todos los temas relacionados con el mar y sus recursos.
- La semblanza histórica del pensamiento estratégico marítimo y la valoración marítimo-estratégica de España, con la conclusión de que la Geoesstrategia condiciona de modo ineludible a nuestra patria, haciendo inviable una política de aislamiento, que sin embargo fue la seguida durante el siglo pasado y la primera mitad del actual, con tan nefastas consecuencias para España.
- El valor estratégico de las comunicaciones marítimas, tanto en tiempo de paz como en tiempos de crisis o guerra; con la conclusión de que la política de bloques y el enfrentamiento marítimo Este-Oeste colocan a nuestro país en una postura atlantista, consecuente con nuestra cultura, civilización e intereses internacionales.
- El análisis del tráfico marítimo español y los problemas actuales de nuestra Marina Mercante, que necesita profundas reformas estructurales, así como en los organismos correspondientes de la Administración Marítima, para poder ser competitiva en el contexto mundial y de cara a nuestra integración en la Comunidad Económica Europea.
- El tema general de la Administración Marítima, que fue detenidamente analizado, llegando a la conclusión de que es necesaria una reforma que propicie la ejecución de la «Política Oceánica» antes aludida, dentro de la cual corresponden a la Armada misiones muy importantes.
- La necesidad de una Marina oceánica que sea capaz de proyectar el poder aeronaval y ejercer el dominio relativo del mar en nuestras zonas de responsabilidad, garantizando la protección a nuestro tráfico marítimo y a nuestra zona económica exclusiva, así como de realizar una estrategia de cooperación dentro del marco de la Defensa Occidental.

Las sesiones fueron seguidas con gran interés en el ámbito universitario, así como en los medios de difusión, tanto de ámbito regional como nacional. Ello prueba que el tratamiento de los temas marítimos cobra cada vez más importancia en España, en donde, en palabras del almirante Albert, «parece que, afortunadamente, estamos dejando de vivir de espaldas al mar».

LA ESCUELA DE LA OTAN



CONVERSACIONES mantenidas en cierta ocasión con un oficial del Pacto de Varsovia que se pasó a Occidente pusieron de manifiesto la firmeza de sus convicciones sobre lo que él calificaba de espíritu militarista y agresivo de la Alianza Atlántica. El oficial occidental con el que hablaba no podía creerse lo que sobre la OTAN le contaba su interlocutor y optó por preguntarle: «¿Pero cómo puede usted creerse que una alianza de dieciséis naciones, que apenas son capaces de ponerse de acuerdo para defenderse, van a conseguirlo tratándose de atacar».

Si es difícil en un país mentalizar a los oficiales de sus ejércitos en la idea de una defensa común, imagínense ustedes lo que puede ser esto cuando no es una sino dieciséis las naciones a defender con las fuerzas de todas ellas frente al ataque contra uno o varios miembros de la Alianza.

Probablemente, uno de los problemas más importantes con que se enfrenta la OTAN sea el que personas de tan diferentes culturas como la anglosajona y la greco-latina, junto con la turca, puedan llegar a comprenderse mutuamente y trabajar de manera uniforme hacia la consecución de objetivos análogos en defensa de intereses comunes, sin olvidar que a las diferencias de cultura y de idiomas se unen las de procedimientos, experiencias e incluso la sensación de amenaza.

Con el decidido propósito de facilitar, en la medida de lo posible, la homogeneidad en la preparación de los militares y civiles relacionados con las tareas de la defensa de los países de la OTAN, el Mando Supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa (SHAPE) estableció, hace treinta años, una Escuela en la que se imparten enseñanzas del mayor interés y, a la vez, de una gran diversidad.

El objetivo de estas enseñanzas es hacer que los asistentes participen de la doctrina oficial de la OTAN, comprendan su estrategia y puedan desarrollar nuevas ideas que permitan aumentar su eficacia y mejorar su organización. También pretenden el intercambio de conocimientos, experiencias y la mutua comprensión entre todos ellos, lo que se consigue mediante la conjugación de alumnos de diferentes Ejércitos de distintas naciones, y una hábil dirección que sabe facilitar el que el espíritu conjunto-combinado encuentre un campo muy favorable para su desarrollo. Además, con estos cursos los jefes y oficiales de la OTAN pueden mantenerse al tanto de la evolución tecnológica para ser capaces de afrontar la complejidad, cada vez mayor, de los

sistemas de armas y de los nuevos procedimientos y técnicas de transporte, comunicaciones, mando y control, guerra electrónica, etc.

Su labor se ve facilitada por el emplazamiento escogido para la Escuela, en Oberammergau, una pequeña localidad situada en los Alpes bávaros, famosa por la representación de la Pasión de Jesucristo que hacen sus vecinos cada diez años desde 1633. La ubicación de la Escuela en la ladera de un monte ofrece unas magníficas perspectivas para los amantes de los paisajes, y muy buenas oportunidades para los que gustan del deporte de la nieve o de la montaña. Es un lugar tranquilo, que incluso podría considerarse como

ideal para el descanso o el reposo, y que no se encuentra lejos de Garmisch-Partenkirchen, estación de esquí mundialmente famosa, y los no menos famosos castillos de Neuschwanstein, Hohenschwangau y Linderhof y demás lugares frecuentados por el rey Luis II de Baviera.

Con una instalación como ésta el SHAPE ha conseguido facilitar al máximo el aprovechamiento de los cursos que, no lo olvidemos, se imparten para alumnos de todos los países de la OTAN, siguiendo un intenso horario de trabajo y con una duración que varía de una a tres semanas.

Las enseñanzas se refieren a materias como: Procedimientos y empleos de armas nucleares y convencionales. Defensa ABQ. Orientaciones

generales para oficiales de Estado Mayor. Mando y Control. Guerra Electrónica, etc. Los cursos se hacen siguiendo unos programas que se mantienen permanentemente actualizados y se revisan curso a curso, utilizando para ello, entre otros medios, las críticas escritas que se requieren a los participantes en cada curso el día de su clausura.

El cuadro de profesores y de administración de la Escuela está formado por 41 personas, entre jefes, oficiales y suboficiales de los tres Ejércitos, siendo 18 de los Estados Unidos, nueve de Alemania, cuatro del Reino Uni-



do, dos de Holanda, Francia y Bélgica y uno de Italia, Turquía, Grecia y Canadá. Como se ve, un grupo herogéneo.

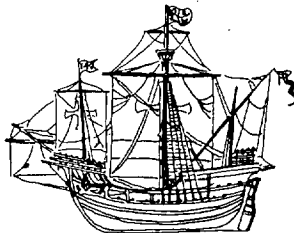
Las conferencias las dan no sólo los profesores allí destinados, todos ellos de gran experiencia práctica y magnífica preparación para las tareas de enseñanza, sino también conferenciantes invitados que dominan al máximo algún tema concreto.

Utilizando medios didácticos de eficacia contrastada, y apoyados por un perfecto despliegue de ayudas a la enseñanza, en la Escuela del SHAPE saben hacer que sus alumnos se sensibilicen ante las inquietudes de la Alianza y se tienda a la eliminación de los recelos y suspicacias propias del desconocimiento mutuo. Esto también se facilita al estimular a los alumnos a que ellos mismos se conviertan en conferenciantes y a lograr que se cree un ambiente distendido durante las conferencias, en las que tanto los toques de humor como las interrupciones y discusiones serenas sobre los temas impartidos son totalmente normales.

Todo esto, facilitado por una organización administrativa en la que se trasluce que ha sabido apreciar y asimilar los problemas que han tenido que presentarse a centenares de alumnos procedentes de muy distintas regiones y, como resultado, todo está previsto y estudiadas todas las soluciones posibles. Sin olvidar unas normas de seguridad extremadamente rigurosas, que por sencillas y bien aplicadas no suponen la más mínima molestia.

Según palabras del comandante de las Fuerzas Aliadas en Europa, «los miles de civiles y militares que han estudiado en la Escuela de la OTAN, desde su fundación en 1953, han jugado un papel decisivo en los éxitos alcanzados por la Alianza». No en vano el emblema de la Escuela es un águila que sostiene en sus garras una antorcha encendida, todo ello superpuesto a la estrella que simboliza a la OTAN. Mientras el águila representa la fuerza, la antorcha significa que los conocimientos adquiridos en la Escuela sirven para incrementar la fuerza de la Alianza del Atlántico Norte.

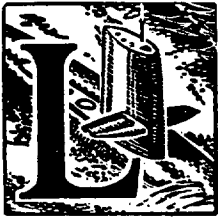
Angel LIBERAL FERNANDEZ





Contrabuz Autor: Carlos Clara Salas

CONVOCADOS LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN» PARA 1986



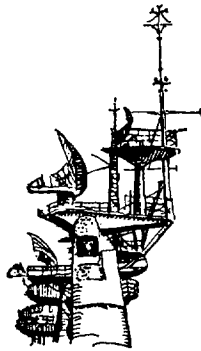
A Armada española, en cumplimiento de las funciones fijadas al Patronato de los Premios «Virgen del Carmen», ha convocado los correspondientes a 1986. Dentro de los mismos resalta el premio «Doce de Octubre», dotado en esta ocasión con un millón de pesetas, para el mejor trabajo sobre los descubrimientos españoles y facetas derivadas de los mismos, que estudien y reflejen la proyección marítima hispana en alta mar. El premio «Del Mar», de libros, cuya cuantía es de quinientas mil pesetas, se adjudicará al mejor trabajo que en cualquier manifestación literaria, histórica, científica, jurídica o humanística contemple o relacione la vinculación de España al mar; y el premio «Elcano», de periodismo, con trescientas mil pesetas de dotación, se otorgará al mejor artículo, reportaje o colección de los mismos, guión o serie de guiones de radio o televisión que estimulen el fervor marítimo de España.

También se incluyen en la convocatoria los premios «Universidad» (250.000 pesetas), para el alumno o grupo de alumnos españoles de centros de enseñanza superior que presente el mejor trabajo relacionado con el mar en cualquiera de sus aspectos; «Alforjas para la poesía» (50.000 pesetas), al mejor poema o colección de poemas inéditos de exaltación al mar, y el de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) (300.000 pesetas), para el mejor estudio presentado en forma de artículo, reportajes o serie de guiones de radio o televisión sobre prevención de accidentes en la Marina Mercante.

El premio «Juventud Marinera» para estudiantes de Enseñanza General Básica o Bachillerato, consiste en un viaje de Cádiz a Canarias o viceversa, patrocinado por la Compañía Trasmediterránea, concediéndose al mejor trabajo sobre lo que significa para España la Marina en sus cuatro vertientes; militar, mercante, pesquera y deportiva. El alumno premiado —cuya edad deberá oscilar entre los diez y los diecisiete años— podrá ir acompañado de un familiar. También existe un diploma de honor para personas o entidades que se hayan destacado por sus actividades de vinculación al mar en cualquier aspecto o que hayan fomentado de modo notorio los intereses marítimos españoles.

Los concursantes interesados en la consecución de estos premios podrán solicitarlo, en instancia al excelentísimo señor Presidente del Patronato de los Premios «Virgen del Carmen» (Cuartel General de la Armada), hasta el 1 de mayo de 1986, en unión de los trabajos con los que opten. Las bases completas de la convocatoria pueden ser igualmente solicitadas en la Secretaría de dicho Patronato, o examinadas en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* número 232, de 27 de septiembre de 1985.

J. R.



SEMBLANZA

JOSE LUIS DE AZCARRAGA

En Bertamirans, el 30 de julio pasado, fallecía, prematura y repentinamente, José Luis de Azcárraga; con él se nos fue un compañero ejemplar y un amigo insustituible.

Para un auditor de la Armada, escribir una semblanza sobre José Luis de Azcárraga, que necesariamente ha de ser apretada dado lo ingente de su labor y la intensidad de su vida, resulta sumamente fácil y es altamente gratificante, aun cuando sea con motivo de su muerte. Ingresó en el Cuerpo con el número 1 de su promoción en diciembre de 1941 y llegó a ministro togado e inspector general del Cuerpo el 24 de septiembre de 1980.

Azcárraga era todo un auditor y un jurista completísimo, teniendo acreditados los Diplomas y Especialidades de Derecho Internacional, Marítimo, Aéreo e Industrial de las correspondientes Academias de los Cuerpos Jurídicos Castrenses. Pero no redujo su vocación de jurista exclusivamente a Jurídico de la Armada.

Tras las correspondientes oposiciones, obtuvo, por unanimidad, la plaza de profesor agregado de Derecho Internacional Público de la Universidad de Santiago. Y en virtud de concurso de acceso fue nombrado catedrático de Derecho Internacional Público y Privado de la propia Facultad de Derecho de la Universidad compostelana. Fue también catedrático de la misma disciplina en las Facultades de Valladolid y Alcalá de Henares, donde continuaba en el momento de su fallecimiento.

Fue también profesor de Derecho Internacional Público del «Centro de Estudios Universitarios», de la «Academia de San Raimundo de Peñafort» y del «Instituto Católico de Administración de Empresas», de Madrid.

Pertenecía a diversas Asociaciones científicas y culturales; basta citar, entre otras, la Sociedad Española de Derecho Marítimo, de la que fue secretario y presidente, el Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, Sociedad General de Autores, y asistió como representante de España a las reuniones de la XI Asamblea General de las Naciones Unidas y a las conferencias de Ginebra sobre Derecho del Mar, en 1958 y 1960.

No profundizaremos sobre su producción literaria, abundante y sustanciosa. ¿Quién no recuerda «Botón de Ancla», esa magnífica novela impregnada de gallega melancolía? Su «Camino de Santiago», etc.

Pero su producción jurídica es muy amplia e importante y en ella puso Azcárraga su fino bien hacer y su profunda preparación: «El curso marítimo», Madrid, 1950; «La plataforma submarina y el Derecho Internacional»,

Madrid, 1952; «El régimen jurídico de los espacios marítimos», Madrid, 1953; «La Carta de las Naciones Unidas y su posible reforma», Madrid, 1955; «Jurisprudencia Internacional Marítima», Madrid, 1955; «Jurisprudencia Internacional Marítima», Madrid, 1966; Sinopsis de Derecho Internacional Marítimo», Marín, 1970; «Derecho Internacional Marítimo», Barcelona, 1970, escrita toda ella en la Muralla del Mar, en Cartagena, durante su mandato como Auditor de aquella Zona. Tenía un gratísimo recuerdo de su época cartagenera, de sus amaneceres, de sus noches claras y de su singular puerto.

Su última obra «El Derecho del Mar», Madrid, 1983, es ante todo, como se dice en la solapa de sus dos tomos con palabras del maestro García Arias, una obra personalísima del profesor Azcárraga, plena de ideas propias y escrita con galanura algo desenfadada y el donaire del autor.

Como jurídico de la Armada estuvo en todos los destinos: profesor de la Escuela Naval Militar, de San Fernando y Marín, secretario de Justicia de la Jurisdicción Central, Fiscalía, Asesoría General, Auditor de la Zona Marítima del Mediterráneo, director de Justicia, asesor jurídico del Cuartel General e inspector del Cuerpo. Siendo su último destino como asesor general del Ministerio de Defensa. Hablar de la competencia, laboriosidad y eficacia de Azcárraga, por sabidas, resulta superfluo. Sin olvidar su época de director del Colegio Mayor Universitario «Jorge Juan», de Acción Social de la Armada, siendo teniente coronel. Su primer y magnífico director, para cuyo cargo el entonces ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez, tuvo en cuenta las cualidades humanas de Azcárraga y su desbordante «alegría», como con emoción recordó recientemente don José Cuesta, y tan necesaria en ambientes juveniles, otro de los talentos que, pese a su edad, nunca perdió. Fue siempre un hombre de mente y espíritu jóvenes. Yo creo que estamos en presencia de uno de los auditores más brillantes del Cuerpo Jurídico de la Armada de todos los tiempos.

Además de esas tres facetas de jurídico, enseñante y literato, amén de sus actividades político-administrativas, cabe destacar en Azcárraga su profunda humanidad, su rectitud de intención, su hombría de bien, su desbordante simpatía, su saber estar y su don de consejo.

Todos los jurídicos de los tres Ejércitos recuerdan a José Luis Azcárraga con especial devoción como promotor y brillante realizador de las jornadas jurídicas de las Fuerzas Armadas, rubricando en la clausura de la segunda de ellas con un prolongadísimo aplauso su inequívoca aprobación. Fue realmente todo un éxito.

Por último, cabe destacar que Azcárraga era un enamorado de la Armada y siempre infatigable colaborador en cualquiera de sus manifestaciones. Primaba por encima de cualquier actividad aquella que tenía relación con la Armada, su vocación con mayúscula. Por ello, en épocas de otros servicios al Estado no abandonó a la Armada, trasladándose todas las

semanas a dar su clase en la Escuela de Guerra Naval. Un ejemplo más es su presidencia de la Asamblea Amistosa Literaria en recuerdo de Jorge Juan, que se dispone en su memoria dedicarle un acto académico, en el que creo poder añadir mucho de lo que aquí, por razón de espacio, no puedo decir.

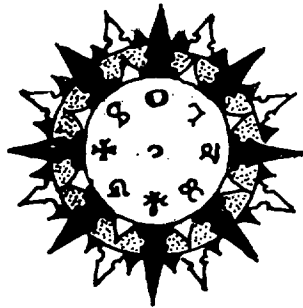
El pecho de Azcárraga lució siempre las múltiples condecoraciones que, como es lógico dado su *curriculum vitae*, le fueron concedidas; además de las numerosas condecoraciones que obtuvo durante la campaña 1936-1939 y de Combatientes de Europa, poseía las Grandes Cruces del Mérito Civil, Mérito Naval, Mérito Militar, San Hermenegildo, Cruz de Honor de San Raimundo de Peñafort, Encomienda con Placa de Cisneros, la de la Orden del Mérito Naval y la de Servicios Distinguidos de Perú con el grado de Gran Oficial, así como la Corbata con Placa de la Orden de Andrés Bello, de Venezuela, y la Gran Cruz del Mérito Judicial del Trabajo del Brasil.

Con la muerte de Azcárraga, en lo humano, todos hemos perdido. La REVISTA GENERAL DE MARINA, a un inmejorable e infatigable colaborador.

Federico TRILLO-FIGUEROA,



Ministro Togado de la Armada





Aprovisionamiento vertical. Autor: Félix María de la Cuesta Márquez.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Accidentes.

El pasado día 24 de septiembre, mientras efectuaba un vuelo de ambientación de alumnos, sufrió un accidente el helicóptero de numeral 01/115, pilotado por el alférez de navío (RNA) don Juan de la Torre Sierra, en el que volaba el guardiamarina de segunda del Cuerpo General don Jesús Velarde Echevarría, falleciendo ambos. Este triste accidente se produjo en las proximidades del puente de Rande, en la ría de Vigo. El helicóptero era del tipo *Bell 47 G*, perteneciente a la Primera Escuadrilla de Aeronautes, y estaba destacado en la Escuela Naval Militar para ambientación de los alumnos.

Agresiones.

El patrullero *Tagomago*, basado en la Zona Marítima de Canarias, sufrió una agresión armada en aguas del banco sahariano, mientras realizaba operaciones de búsqueda y salvamento de los miembros de la tripulación del pesquero *Junquito*, que anteriormente había sido agredido e incendiado por bandas armadas del llamado Frente Polisario.

Como consecuencia de esta agresión, resultó muerto el cabo don José Castro Rodríguez, de la dotación del *Tagomago*. Instalada la capilla



ardiente en Las Palmas, representaciones de los tres Ejércitos rindieron honores militares al cabo muerto en acto de servicio. Junto con el padre de la víctima del ataque presidieron el acto fúnebre el comandante general de la Zona Marítima de Canarias y el jefe del Mando Aéreo de aquella Zona, así como el delegado del Gobierno en Canarias.

Adiestramiento de la Fuerza.

Ejercicios aeronavales.—Efectuados en aguas de las Zonas Marítimas del Estrecho y Mediterráneo para el adiestramiento aeronaval de las unidades del GAN, realizando diversos ejercicios aeronavales y de tiro, con la participación de:

G A N :

Portaeronaes *Dédalo*, con la UNAEMB.
Fragata *Baleares*.
Destructor *Churruca*.
Destructor *Lángara*.
Corbeta *Infanta Cristina*.
Corbeta *Cazadora*.

UNIDADES COLABORADORAS:

Submarino *Galerna*.
 Patrulleros de las Zonas Marítimas del Estrecho y Mediterráneo.
 Buque auxiliar *Teide*.
 Aviones del MACOM y MATAC del Ejército del Aire.
 Aviones MV de la FLOAN.



Ejercicios CASEX.—Tuvieron lugar en aguas de Cartagena para el adiestramiento antisubmarino de los aviones del Ala 22 del Ejército del Aire y helicópteros de la Quinta Escuadrilla de la FLOAN, con la colaboración de las unidades siguientes:

Corbetas *Infanta Elena* y *Descubierta*.
 Submarino *Marsopa*.



Pruebas de rebufo.—En aguas de la Zona Marítima del Mediterráneo se realizaron las pruebas de rebufo de la corbeta *Cazadora*, para lo cual efectuó un lanzamiento de misil con la colaboración de las unidades siguientes:

BUQUE LANZADOR:

Corbeta *Cazadora*.

UNIDADES COLABORADORAS:

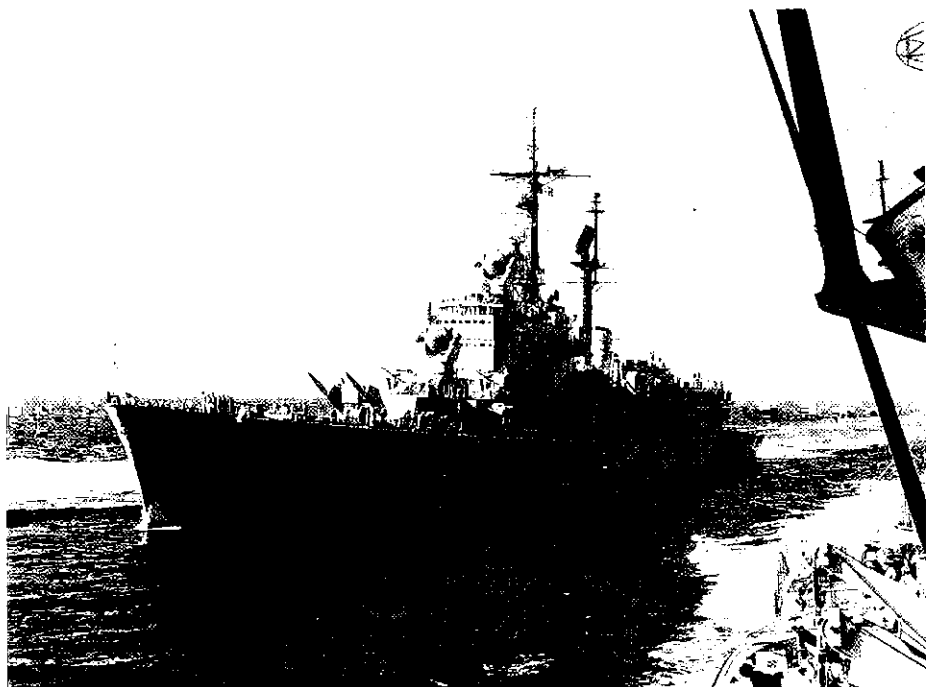
Destructor *Almirante Valdés*.
 Submarino *Delfín*.
 Remolcador de rada *Cartagena*.



Ejercicios PASEX hispano-italianos.—Con ocasión del tránsito por la Zona Marítima del Mediterráneo del buque-escuela italiano *Duilio*, fue designada la corbeta *Diana* para realizar ejercicios PASEX con esta unidad.

Asimismo, y aprovechando el tránsito de la fragata *Maestrale* desde Madeira al Mediterráneo, se designó a la fragata *Asturias* y a la corbeta *Diana* para efectuar estos ejercicios, que consistieron en adiestramiento de guerra electrónica, comunicaciones y faenas marineras.





Ejercicios ASWEX con la Marina de los Estados Unidos.—Tuvieron lugar en aguas de Baleares, y estaban incluidos entre los ejercicios combinados hispano-americanos para el segundo semestre actual para el adiestramiento antisubmarino de las unidades participantes, que fueron:

MARINA NORTEAMERICANA:

Fragata *Doyle*.
Aviones MPA *P-3C*.

ARMADA ESPAÑOLA:

Submarino *Galerna*.

Ejercicio ROLLING DEEP.—Este ejercicio fue programado por la Armada británica para el adiestramiento del 42 Royal Marines, en el que participó un ESTOL del COMANFES del TEAR. El ejercicio se efectuó en la primera quincena del pasado mes de septiembre, de acuerdo con las siguientes fases:

— Preparación del ejercicio y reunión en Plymouth.

- Ejercicios embarcados a bordo de unidades británicas.
- Adiestramiento en tierra, en la zona Kyle of Lochalsh (Escocia).

Colaboraciones con otros Ejércitos.

Con el Ejército de Tierra se colaboró en el transporte de material y personal en el archipiélago canario, y entre Melilla y la península.

A bordo del *Lazaga*, el gobernador militar de Málaga y subdirector de la Legión se trasladó a Melilla y peñones del norte de Africa para despedida, por su próximo cese en tal destino.

Asimismo, unidades de la FLOAN colaboraron en pruebas de tiro y seguimiento del sistema «Meroka», del Ejército de Tierra, en aguas de Cádiz.

Auxilios y comisiones.

Auxilios.—Entre los auxilios prestados por diversas unidades de la Armada, merece destacarse el salvamento de la tripulación del pesquero *Miquetul* en aguas del Estrecho. El pesquero se hundió y la tripulación fue trasladada a Algeciras por el patrullero *Laya* y la *PVC-II*.

Asimismo, el patrullero *Cándido Pérez* prestó auxilio a dos pesqueros que se encontraban en dificultades, por tener uno de ellos una vía de agua y el otro el arte liado en la hélice. A ambos les dio remolque hasta puerto.



Comisiones.—Merecen destacarse las distintas comisiones efectuadas para participar en varias regatas, así como la escolta de los barcos durante el desarrollo de dichas competiciones marineras.

Conmemoraciones.

Promoción de 1960 de la ENM.—El pasado día 7 de septiembre se reunieron en la Escuela Naval Militar un grupo de 66 jefes de la Armada, acompañados de sus esposas, con el fin de celebrar el XXV aniversario de su promoción a oficiales, que actualmente ostentan los empleos de coroneles, capitanes de fragata y tenientes coroneles, pertenecientes a las promociones 360 del Cuerpo General, 91 de Infantería de Marina, 12 de Máquinas, 36 de Intendencia y de los Cuerpos de Sanidad, Jurídico y Eclesiástico.

Por la mañana, en la avenida del Generalísimo, formaron los integrantes de las citadas promociones, en unión del batallón de alumnos, con Bandera y banda de música. Se iniciaron los actos con la celebración del Santo Sacrificio de la Misa, oficiada por el vicario de la Armada Rvdo. P. Tomás Rodrí-

guez Sánchez. A continuación se hizo la ofrenda al pie del altar de una corona de laurel en memoria de los compañeros fallecidos.

Seguidamente, se efectuó el homenaje a la Bandera por parte de los componentes de esta promoción de 1960, besándola a continuación; homenaje éste al que se unieron las esposas.

El capitán de navío comandante-director les dio la bienvenida y felicitó a los que celebraban las bodas de plata con la Armada y les agradeció esta lección de ejemplo y moral militar que daban a los alumnos al haber escogido esta Escuela Naval para esta efemérides, exhortándoles a que sigan en la misma línea de entrega y total servicio a la Patria, como lo han hecho a lo largo de este cuarto de siglo en los destinos que han desempeñado en la Armada.

Posteriormente, se cantó el himno de la Escuela Naval Militar y se cerraron los actos con el desfile del batallón de alumnos. A mediodía se reunieron en un almuerzo de confraternidad.

Pensamos que los sentimientos que anidan en el corazón de cada uno en una feliz efemérides como la que acabamos de reseñar, quedan perfectamente plasmados en el contenido del artículo que con el título de «Estrella de los Mares» escribió uno de los componentes de esta promoción, y que publicamos en la sección *Historias de la Mar* de este número.

Cursos.

Inauguración en la ENM.—El pasado 2 de septiembre se procedió a la inauguración del curso 1985-86 en la Escuela Naval Militar. Los actos dieron comienzo con la celebración del Santo Sacrificio de la Misa. A continuación formaron en el patio de Don Alvaro de Bazán los profesores, alumnos y demás personal militar de aquel importante Centro. Este acto se inició con la lectura de nombramiento de los brigadieres y alumnos distinguidos. Seguidamente, pronunció la primera lección del curso el capitán de navío comandante-director, quien, después de dar unas instrucciones y directrices, se refirió a la preparación del oficial de la Armada, que debe ser intensa, tanto en la instrucción militar como en la formación humana y profesional, exhortando a todos a que realicen el mayor esfuerzo para conseguir estos fines:

Se cerró el solemne acto con un desfile en la avenida del Generalísimo. El total de alumnos es de 307, pertenecientes a las Escalas Básicas y Especiales.

Deportes.

Regata Copa de S. M. el Rey.—El día 3 de agosto, en un ambiente de alta competición, tuvo lugar en la bahía de Palma el primer triángulo puntable para la Copa de S. M. el Rey y la IV Semana Internacional de Palma.

Novedades importantes fueron la presencia de dos nuevos y sofisticados barcos españoles de la clase I: el *Bribón V*, a bordo del cual embarcó S. M. el Rey, y el *Anquin's Too*, entre cuya tripulación se encontraba S. A. R. el príncipe Pablo de Grecia.

La Armada española estuvo en la clase II representada por el *Sirius II*, que contó entre su tripulación con la honrosa y eficaz presencia de S. A. R. el Príncipe de Asturias, siendo notada la ausencia del *Sirius III*, que se encontraba en tránsito desde Suecia, tras su brillante participación en el Campeonato del Mundo de 3/4 Ton.



El primer triángulo se caracterizó por la ausencia de viento, lo que convirtió la regata en una lotería, pues las escasas e intermitentes rachas de viento favorecían caprichosamente a unos barcos en perjuicio de otros, aunque la distancia entre ellos fuera mínima, haciendo inútil la táctica y la destreza en la maniobra.

El segundo triángulo, celebrado al siguiente día, se caracterizó por todo lo contrario al anterior, pues soplaba un fuerte viento del Norte, de fuerza 3-4, lo que motivó que ya desde la salida la mayoría de los barcos izaran génovas III o IV, y dieran un rizo a su mayor. El *Sirius II*, en una magnífica y emocionante regata, pese a romper la burda baja en la primera ceñida, que

fue reparada sobre la marcha con un aparejo de fortuna, logró ganar no sólo en su clase, sino también en la general compensada.

El tercer triángulo se celebró el día 7 de agosto con un viento Sur de unos doce nudos, que aumentaron progresivamente hasta los 18 nudos en la segunda ceñida.

La emoción estuvo centrada en la clase I, en el duelo mantenido entre el *Bribón V*, el *Anquin's Too* y el *Guía* (ex *Bribón IV*), logrando imponerse el segundo en una extraordinaria regata. En clase II destacó la lucha entre el *Sirius II* y el *Illes Balears* (barco de la Comunidad Autónoma), que sería una constante durante todas las pruebas con marcajes y bordos continuos durante las ceñidas entre ambos barcos, logrando imponerse el de la Armada, no sólo en tiempo compensado, sino también en real, pese a tener menor rating.

El cuarto y último triángulo olímpico se iniciaba a la una de la tarde del jueves 8 de agosto con poco viento, fuerza 1 del Suroeste, que iría rolando entre el Sur y el Oeste y en aumento a lo largo de la prueba, hasta llegar a fuerza 3.

El *Bribón V*, tras una mala salida, se disparó en la segunda y tercera ceñidas, logrando imponerse al resto de la flota, mientras el *Sirius II* se dedicaba a marcar y superar al *Illes Balears* con continuos bordos, asegurando así su primera posición en la clase y el segundo puesto en la general, favoreciendo esa lucha particular al *Bribón V*, que logró salvar la compensación de tiempos.

La clasificación definitiva de la Copa del Rey, tras la disputa de este cuarto triángulo, resultó así:

GENERAL :

- 1.º *Bribón V* (España), al mando de S. M. el Rey.
- 2.º *Sirius II* (España), al mando de S. A. R. el Príncipe de Asturias, empatado a puntos con el *Guía* (Italia).
- 4.º *Illes Balears* (España).
- 5.º *Anquin's Too* España).
- 6.º *Matrero* (Argentina).
- 7.º *La Pinta* (España).

GENERAL POR CLASES:

Clase A: 1.º, *Inspiration*; 2.º, *Cisne Blanco*, y 3.º, *Mephisto*.

Clase I:

- 1.º *Bribón*.
- 2.º *Guía*.
- 3.º *Anquin's Too*.

Clase II:

- 1.º *Sirius II*.
- 2.º *Illes Balears*.
- 3.º *La Pinta*.

Clase III:

- 1.º *Aleph*.
- 2.º *Selvy II*.

Clase V:

- 1.º *Divas*.
- 2.º *Sensat II*.

Clase IV:

- 1.º *Port Barcelona*.
- 2.º *Seven Up*.

Clase VI:

- 1.º *Barracuda*.
- 2.º *Regresa*.



El viernes 9 de agosto, a las 12.00 horas, se dio la salida de la regata larga, con recorrido Palma-Cabrera-Tagomago-Palma, de 153 millas para los barcos de las clases «A» a «V», siendo de 78 millas el de la clase VI (Palma-See-Cabrera-Palma), puntuable, en unión de los cuatro triángulos anteriores, para la IV Semana Internacional de Palma. Pese a la prolongada duración de esta regata, S. A. R. el Príncipe de Asturias volvió a embarcar en el *Sirius II*, de la Armada.

El *Sirius II* volvió a ganar en esta prueba, resultando la clasificación definitiva de la IV Semana Internacional de Palma, en la que no existió cómputo general, sino por clases, de la siguiente forma:

- Clase A: 1.º, *Inspiration*; 2.º, *Mephisto*.
 Clase I: 1.º, *Bribón V*; 2.º, *Guía*.

Clase II: 1.º, *Sirius II*; 2.º, *Illes Balears*.

Clase III: 1.º, *Aleph*; 2.º, *Selvy II*.

Clase IV: 1.º, *Seven Up*, empatado con el *Port Barcelona*.

Clase V: 1.º, *Divas*; 2.º, *Sensat*.

La tripulación del *Sirius II* estaba formada por los siguientes miembros:

PATRÓN: S. A. R. el Príncipe de Asturias.

2.º PATRÓN: C. N. Marcial Sánchez-Barcáiztegui.

SKIPPER: C. C. Juan Carlos Rodríguez-Toubes.

CAÑA: C. C. Jaime Rodríguez-Toubes.

T. N. Mario Palao Taboada.

Cap. Intend.^a. José Dávila.

Cap. Aud. Fernando Marín Castán.

A. N. José María Prats.

Tte. Maq. Joaquín González Devesa.

M.º Daniel Guitart.

Presidida por la familia real, la entrega de premios tuvo lugar en el R. C. Náutico de Palma, el domingo día 11 de agosto, con asistencia del excelentísimo señor almirante capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, don Miguel Morgado Aguirre, y las primeras autoridades locales.



A pesar de la mala suerte, gran éxito del “Sirius III” en el mundial de 3/4 Ton.—Después de una magnífica campaña invernal realizada por el *Sirius III*, 3/4 de la Armada, y su tripulación, ganando la clase y la general en el Trofeo «Princesa Sofía»; la clase y la general en la regata de las Fuerzas Armadas; la clase en la Copa de España. Este diseño de Jouvart Nivelte construido en astilleros Barracuda, de Palma de Mallorca, se encontraba en un buen momento para defender los colores de España en el mundial de 3/4 Ton. en aguas de Marstrand (Suecia).

El día 26 de julio se corrió el primer triángulo, que para sorpresa de todos fue el primer día en que el viento brilló por su ausencia; brisas y grandes roles fueron la nota predominante de este primer día. El *Sirius III* navegó bien, doblando la baliza del cuarto largo en segunda posición, aunque un role le haría perder terreno y cortar la llegada en cuarta posición. El ganador de este primer triángulo fue el danés *Green Peace 85*, patroneado por Jep Pexen, diseñador de los X, y la mejor tripulación danesa en estos momentos; segundo fue el yugoslavo *Grimpo*, barco muy ventolinero, que lo pagaría caro con vientos más duros, y tercero, el sueco *Big Boss*, ganador de la selección sueca y uno de los favoritos al triunfo final.

El día 27 de julio se corrió el segundo triángulo olímpico: con viento más entablado y más fresco, el *Sirius III* corrió en mejores condiciones, finalizando con un segundo puesto. El ganador de este día fue el campeón de Alemania, el *Flurschaden*; tercero fue el danés *R*; cuarto, el también danés *Green Grimmich*, y quinto, el *Green Peace 85*.

Después de estos dos triángulos, la general quedaba así:

1.º, *Green Peace 85* (Dinamarca): 58,25 puntos; 2.º, *Sirius III* (España): 58 puntos; 3.º, *R* (Dinamarca): 54 puntos; 4.º, *Green Grimmich* (Dinamarca): 51 puntos, y 5.º, *Easy Perfection* (Italia): 50 puntos.

El día 28 se da la salida a la regata de media distancia (180 millas). En esta regata hubo para todos los gustos. Empezó con viento fresquito, para quedar totalmente encalmado, una vez doblado Skagen, viéndose los barcos obligados a fondear para no perder terreno debido a las corrientes, para más tarde ir aumentando poco a poco durante la noche. En esta regata se vio la superioridad del *Sirius III* para navegar a todos los rumbos, entrando el primero en la meta con quince minutos de ventaja sobre el segundo clasificado, lo que en un mundial es una diferencia considerable.

Tras esta regata, la general quedaba así:

1.º, *Sirius III* (España): 104,875 puntos; 2.º, *Green Peace 85* (Dina-



marca): 101,75 puntos; 3.º, *Green Grimmick* (Dinamarca): 96 puntos; 4.º, *Excalibur* (Dinamarca): 88,5 puntos, y 5.º, *Big Boss* (Suecia): 82 puntos, hasta 31 clasificados.

Estaba claro que el barco español le estaba poniendo las cosas difíciles a los locales, daneses, suecos y alemanes, y eso se notó en el tercer triángulo olímpico que se corrió el día 31, después de un día de descanso, ya que sometieron al *Sirius III* a un severo marcaje, trabajando en equipo en beneficio del *Green Peace 85*. Este triángulo lo ganaría el *Big Boss* sueco; segundo sería el *Green Peace 85*, y el *Sirius III* haría el sexto puesto, lo que le hace perder el primer puesto en la general, que quedaba así:

1.º, *Green Peace 85* (Dinamarca): 131,75 puntos; 2.º, *Sirius III* (España): 130,875 puntos; 3.º, *Green Grimmick* (Dinamarca): 124 puntos; 4.º, *Big Boss* (Suecia): 113,25 puntos, y 5.º, *Excalibur* (Dinamarca): 107,5 puntos, hasta 31 clasificados.

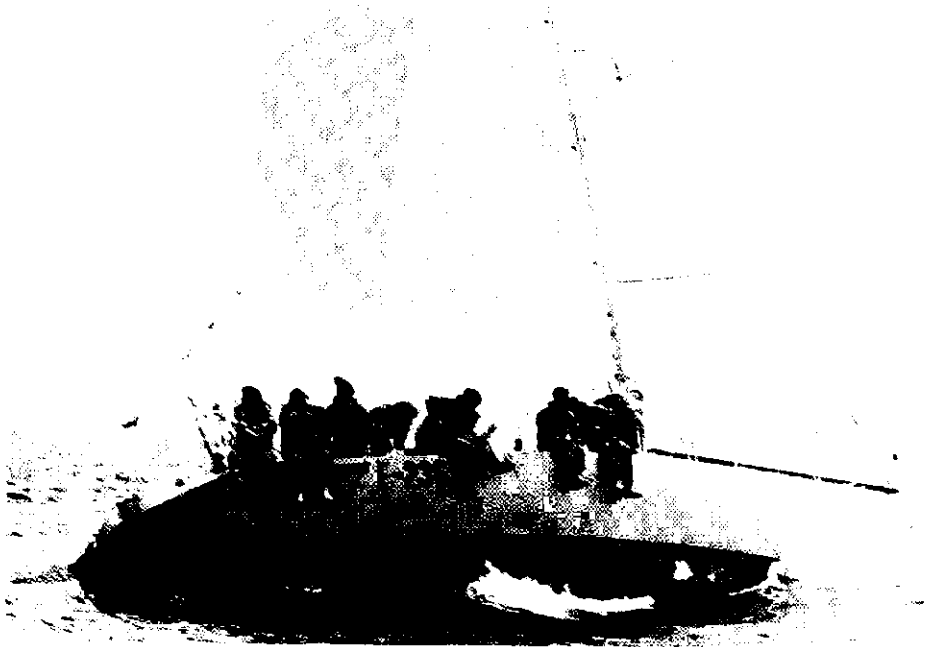
Al haber menos de un punto de diferencia con el primero y quedar la regata larga de 295 millas, de coeficiente 2, la cosa estaba clara: el enemigo a batir era el danés *Green Peace 85*, el que ganara al otro ganaba el mundial.

El día 1 se dio la salida a la última y definitiva regata. La previsión meteorológica no era buena, se esperaba para el día 2 una fuerte borrasca, que esta vez no defraudó a los meteorólogos, y entró en la tarde del día 2 con vientos de 40 nudos; pero vayamos por partes.

A la salida, el *Sirius III* se puso en cabeza. Tras una larga ceñida de 80 millas, se tomó Jomfrulands, en la costa noruega, manteniendo la primera posición. Durante la popa, hacia Storebadan, el *Sirius III* fue aumentando su distancia al segundo, que era el alemán *Flurschaden*. El *Green Peace* iba en cuarta posición sin inquietar al *Sirius III*. Durante la popa fue aumentando el viento, llegando las rachas a 45 nudos. El *Sirius III* fue el último en aguantar el *spy*, consiguiendo una ventaja de 30 minutos al segundo clasificado; lo que no aguantó fue el timón, que sufrió una avería al romperse el firme del cojinete superior con grave riesgo de rotura del inferior y de abrirse una vía de agua. El patrón, Juan Carlos Toubes, decidió continuar la regata, dado que el mundial estaba al alcance de la mano, aunque se tomaran medidas de seguridad muy severas: balsa en cubierta, toda la tripulación con chalecos salvavidas y arneses puestos. Esta avería supuso un handicap para los cañas, que no podían luchar contra la mar —que iba en aumento— como hubieran querido, para no forzar el timón en absoluto. A pesar de todo, el *Sirius III* mantenía su ventaja doblando Skagen, en Dinamarca, en primera posición, seguido por el alemán *Flurschaden*, famoso por ser el mejor barco europeo con viento duro, que se acercó algo, aunque su séptimo puesto en la general no fuera inquietante para el barco español.

Durante el segundo día de regata el viento fue a más y la mar aumentó considerablemente, con una ola alta y corta muy incómoda, y más en las condiciones que estaba el timón.

Se toma la boya de Sorfrudns Bergent, en la costa sueca, al anochecer del segundo día en primera posición y se acomete la ceñida hasta Skagen, con viento de 40 nudos y mucha mar pero con la moral muy alta, pues tan sólo quedaban 25 millas de ceñida y 20 millas de popa para ganar el mundial. El *Green Peace 85*, a veinte minutos, no inquietaba en absoluto.



Después de hora y media de ceñida y el barco navegando en perfectas condiciones, con foque número 3 y un rizo en la mayor, toda la tripulación a la banda dispuestos a todo, una ola más grande de lo normal deja el casco en el aire, y en un pantocazo, que fue muy duro, se parte el palo: con él se van todas las posibilidades de ganar el mundial, que prácticamente navegó a bordo del *Sirius III* durante las 250 millas que iban de regata.

Cuando al día siguiente entraba el *Sirius III* a motor, sin palo, en Marsstrand, todo el pueblo, todos los participantes en el mundial, sin excepción, recibieron a la tripulación española con una ovación cerrada, en reconocimiento a su buen hacer y como justa compensación al ganador moral de la 3/4 Ton Cup 1985.



Entrega de despachos.

En la Escuela de Suboficiales.—Una vez terminado el curso, tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales la entrega de despachos a 328 sargentos de la Escala Básica del Cuerpo de Suboficiales de la Armada.

Presidió el acto el Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Rodríguez-Guerra, al que acompañaban el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, el general jefe del TEAR y otras autoridades. Tras la entrega de despachos, el capitán general impuso la Cruz del Mérito Naval a los 17 sargentos que obtuvieron el número uno de las respectivas promociones.

Informática.

II Plan General de Informática.—Con objeto de definir la estrategia del crecimiento y desarrollo informático de la Armada en los próximos cinco años, el AJEMA ha ordenado la elaboración del II Plan General de Informática de la Armada, que defina las necesidades informáticas para la gestión tanto logística, administrativa y operativa, como de enseñanza, investigación y ciencias.

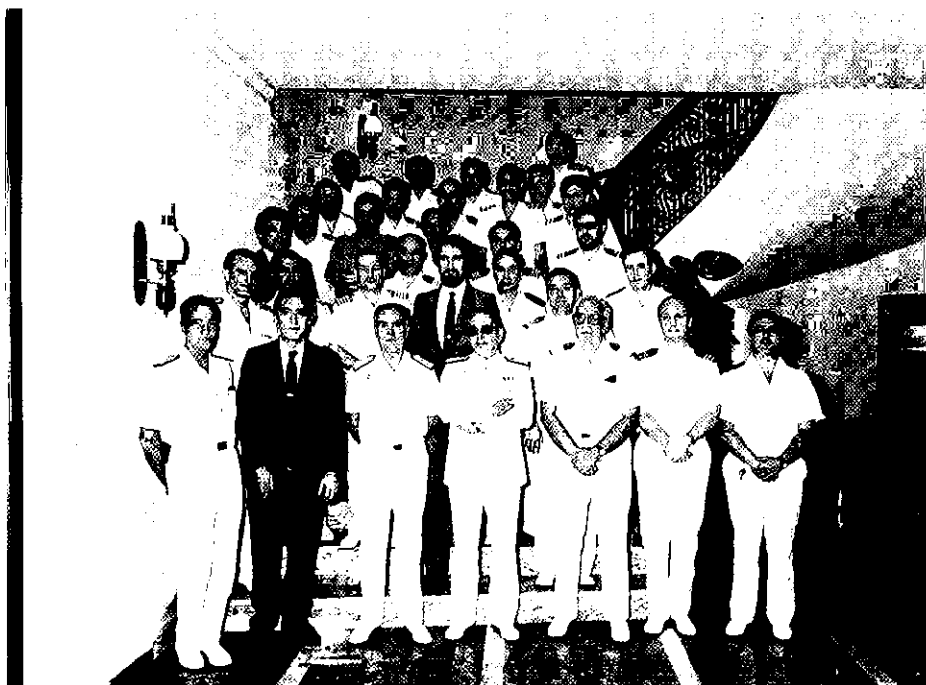
Para ello se ha constituido un Grupo de Dirección formado por almirantes, que darán la directivas y objetividad al Plan, y un Grupo de Estudio formado por expertos informáticos, que —una vez consultados los distintos organismos de la organización naval y entrevistas a los usuarios— elaborarán las alternativas y redactarán el Plan definitivo, que se someterá a la aprobación del AJEMA.

Este II Plan General de Informática, que entrará en vigor el próximo año y está previsto su desarrollo hasta 1990, complementa al I Plan General de Informática, que se inició en el año 1977 y que ha cerrado ya su ciclo de implantación.

Se trata con ello de incorporar la utilización de microordenadores y asimilar las nuevas tecnologías informáticas, aumentar el rendimiento de la Red básica existente y acercar la Informática al mayor número de Organismos como base de su eficacia actual y futura, así como elevar la Informática a nivel de decisión.



Seminario de Informática.—Como se viene desarrollando anualmente en distintas Zonas Marítimas, este año se ha efectuado un Seminario de Informática en Cartagena, impartido por la Empresa de Servicios ERIA, al que han concurrido, además de dos almirantes y cuatro capitanes de navío y coroneles, diecinueve jefes y oficiales de la Armada de la Zona Marítima del Mediterráneo; asistió, también, el jefe del Servicio de Informática del



Ministerio de Defensa. Fue inaugurada y clausurada por el vicealmirante jefe del Arsenal.

Estos seminarios periódicos, de una semana de duración, están concebidos para conseguir una mayor mentalización y participación del personal y Organismos en el desarrollo informático de la Armada, como eficaz medio de apoyo al mando y a toda la Organización naval. Entre los temas tratados pueden destacarse los siguientes: Tecnología y economía de la Informática; organización y seguridad informática; automatización de oficinas; enseñanza asistida por ordenador; sistemas gráficos e Inteligencia Artificial.

Sistemas de Armas.

Centro de Desarrollo de la «Bazán».—Han sido inauguradas las instalaciones, talleres y el Centro de Desarrollo de Sistemas de Armas que la Empresa Nacional «Bazán» ha instalado en su fábrica de artillería de San Fernando. El Sistema Meroka es el primer desarrollo propio de la industria de defensa española, que constituye un avance tecnológico en los sistemas de armas en España. Con este desarrollo y los restantes, actualmente en distintas fases de adelanto, la E. N. «Bazán» se convierte en una empresa punta dentro del área de sistemas de armas de alta tecnología para la defensa.

EXTRANJERO

Estados Unidos.

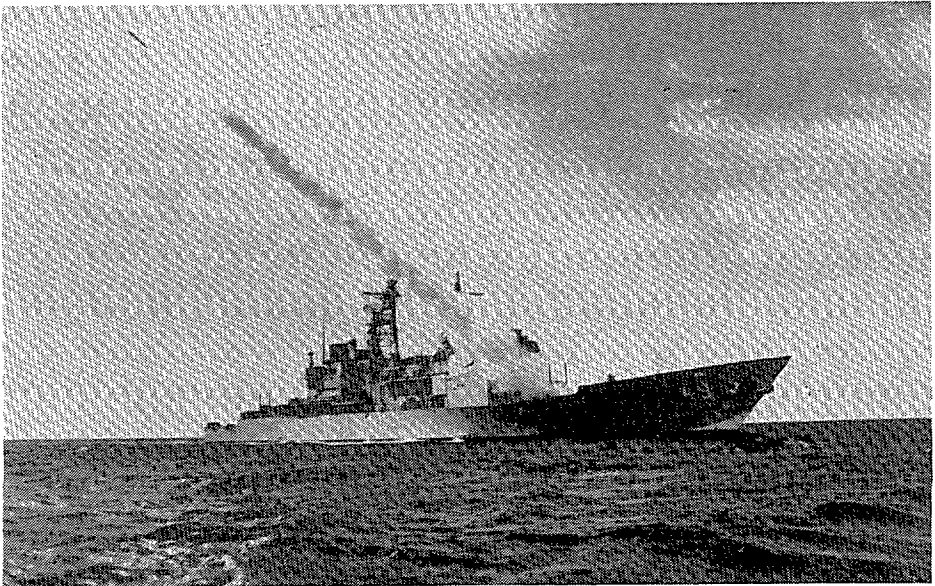
Cruceros AEGIS.—El tercer buque de esta serie, el crucero *Vicennes* (CG 49) se encuentra en estado operativo desde julio pasado. Las dos primeras unidades, el *Ticonderoga* y el *Yorktown*, operativos desde 1983 y 1984, respectivamente, están asignados a la flota del Atlántico, mientras que el *Vicennes* pertenece a la del Pacífico, con base en San Diego.

Las misiones o cometidos de estos sofisticados buques son:

- Guerra antiaérea, antisubmarina y de superficie.
- Bombardeo de costa.
- Escolta de convoyes militares o mercantes.
- Apoyo de operaciones anfibias.
- Operaciones de bloqueo.

Sus características son:

- Dimensiones: 189×18 metros.
- Velocidad: Más de 30 nudos.
- Desplazamiento: 9.500 toneladas.
- Aeronaves: 2 HC's *Seahawk*.
- Dotación: 360 hombres.



- Propulsión: Cuatro turbinas de gas, con una potencia de 80.000 HP.
- Armamento: Dos lanzadores de misiles Mk-26; dos cañones de 5" de 54 calibres; dos montajes triples lanzatorpedos antisubmarinos; dos sistemas *Phalanx* de defensa de punto; misiles *Harpoon*; sistema LAMPS III, y múltiples sistemas de guerra electrónica.

La misión de estas unidades comprende las operaciones en grupos de combate con portaviones. La detección, clasificación y seguimiento de cientos de blancos potenciales, tanto aéreos como de superficie y submarinos, todo ello simultáneamente. La destrucción de blancos mediante el empleo de una variedad de armas, como torpedos antisubmarinos y cohetes lanzados desde el aire o desde superficie, artillería, misiles su-su y su-ai, defensa de punto y decepción electrónica.

Estos buques constituyen una adaptación o modificación avanzada (con mentalidad del siglo XXI) de los destructores de la clase *Spruance* y *Kidd*. Los *Ticonderoga*, pues, tienen un mayor poder de fuego y capacidad misilística que todos los demás actuales de la flota americana clasificados como cruceros.

Por su parte, el sistema AEGIS constituye un avance significativo en la defensa aérea de la flota, con la capacidad suficiente para contrarrestar toda clase de amenaza de misiles. El control de su sistema de armas, de fuego y de lanzamiento de misiles actúan con mayor rapidez y exactitud que cualesquiera otros sistemas ya existentes.

El AEGIS constituye un sistema de armas controlado por ordenador, que utiliza un sistema de radar que «ve» simultáneamente en todas las direcciones del horizonte. Detecta, sigue y adquiere cientos de blancos aéreos —aviones y misiles—, a la vez que continúa la vigilancia para detectar nuevos blancos procedentes de la estratosfera. La detección de estos blancos y la respuesta adecuada del sistema requiere solamente unos pocos segundos. Estas funciones las realiza el radar AN/SPY 1A, que constituye el corazón del sistema AEGIS. Lo normal es que los radares convencionales de antena giratoria detecten un blanco, y, entonces, otro radar de seguimiento «engancha» o adquiere ese blanco.

Una vez que un blanco ha sido detectado y clasificado como hostil, sus características, tales como distancia, altitud, velocidad y rumbo, son procesadas en el ordenador del AEGIS, que da inmediatamente la respuesta adecuada. El crucero *Vicennes* es el primero de esta serie equipado con el sistema de combate LAMPS III, que aumenta y mejora sustancialmente su capacidad antisubmarina.



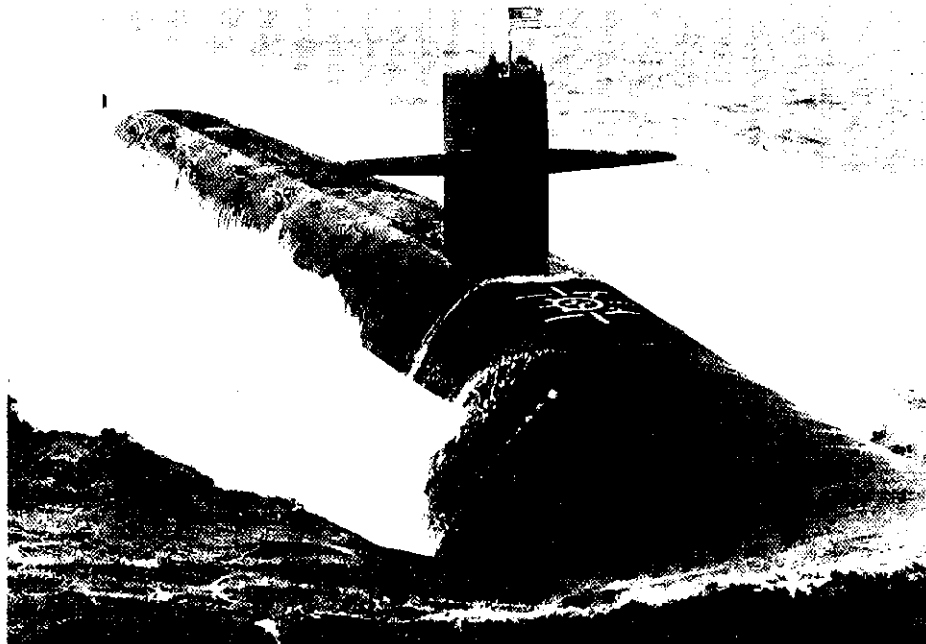
Nuevas construcciones.—La asignación presupuestaria concedida a la Marina norteamericana para este año fiscal constituye una cifra impresio-

nante: 298 mil millones de dólares, si se la compara con otras anteriores. El desglose de esta cantidad es el siguiente:

	Miles de mill. \$
Investigación y desarrollo	32.1
Ejercicios y mantenimiento	79.9
Nuevas construcciones y armas	105.6
Atenciones de personal	53.3
Otras atenciones	27.1
	298.0
TOTAL	298.0

En lo que a nuevas construcciones se refiere, han sido autorizadas las siguientes:

- Un submarino de la clase *Ohio*.
- Cuatro submarinos de ataque tipo *Los Angeles*. Es de destacar el fuerte incremento de sus costes, que en 1976 era de 221 millones de dólares por unidad, y actualmente esta cifra se ha elevado a 720 millones de dólares.
- Tres cruceros tipo *Ticonderoga*.



- Un destructor, prototipo de los DDG 51, el *Arleigh Burke*.
- Dos unidades anfibas LSD, de la clase *Whidbey Island*.
- Cuatro cazaminas de la clase *Avenger*.
- Tres buques de vigilancia oceánica, tipo *Stalwart*.
- Tres buques de abastecimiento tipo *Henry J. Kaiser*.
- Nueve lanchas a colchón de aire LCAC.

Asimismo, este programa naval comprende la modernización de:

- Acorazado *Missouri* (BB-63).
- Portaviones *Independence* (CV-62).
- Dos unidades portacontenedores (T-ACS).
- Una unidad ro-ro, que será transformada en buque de apoyo logístico para la aviación embarcada (T-AVB).
- Una unidad para el suministro de los buques de apoyo a submarinos estratégicos (T-AK).
- Dos unidades hidrográficas (T-AGS).

En lo referente a los gastos de investigación y desarrollo, cabe señalar que han sido reservados fondos para la asignación presupuestaria de este concepto para los proyectos *Trident II (D5)* y del nuevo submarino de ataque *SSN-21*.

Gran Bretaña.

Programa OPV.—Por unos astilleros británicos se está estudiando la definición de las características técnico-operativas del Programa OPV (Off-shore Patrol Vessel), cuyas unidades tendrán por misión la patrulla y vigilancia de las aguas atlánticas y del mar del Norte británicas y, en general, de las aguas de la Zona Económica Exclusiva. La Armada británica utilizaba para estos menesteres, durante los años 70, las unidades del tipo *Island* (OPV-1) de 1.250 toneladas; pero estos patrulleros, además de resultar pequeños, carecían de una plataforma para helicópteros. Fueron sustituidos por los de la clase *Castle* (OPV-2), con un desplazamiento de 1.450 toneladas, y la posibilidad de utilizar un helicóptero.

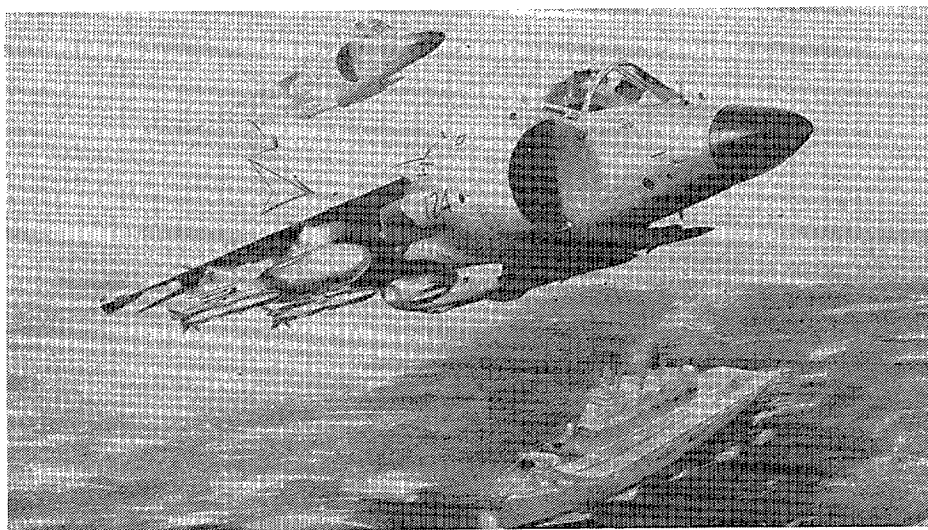
Actualmente, las especificaciones del Ministerio de Defensa británico exigidas para el proyecto OPV-3, denominado también *Skeandhu*, comprenden tres versiones:

- Primera, más económica, apta también para la exportación.
- Segunda, unidades con capacidades antiaéreas y antisubmarinas.
- Tercera, con capacidad antisuperficie y un desplazamiento de 1.700 toneladas y plataforma para helicópteros. Su armamento consistiría en un cañón OTO-Melara de 76/62 a proa y una ametralladora de 30 mm. a popa. La defensa antiaérea estaría asegurada por el misil

Lightweight Seawolf y la capacidad antisubmarina mediante un montaje triple lanzatorpedos PMW-49 con torpedos *Strigray*. La capacidad antisuperficie mediante misiles *Harpoon*. También llevaría un helicóptero *Lynx*, que en su día sería reemplazado por el EH-101. En cuanto a electrónica, estaría dotado de un sonar de casco PMS-44, radar de navegación KH-1007 y radar de exploración AWS-6.



Modernización del «Harrier».—Las autoridades británicas han dado luz verde a un proyecto para modernizar el avión de despegue vertical *Sea Harrier*, aprovechando las enseñanzas de la guerra de las Malvinas.



Las mejoras a introducir se refieren principalmente a la sustitución del radar *Blue Fox* por el *Blue Vixen*, que permite la interceptación en todo tiempo. Asimismo, se le aumentará su capacidad para el transporte de armas, que comprendería la posibilidad de empleo del misil ai-ai *A 120A* (AMRAAM=Advanced Medium Range Air to Air Missile). Por último, está prevista también una modificación en el perfil de sus alas, precisamente para contar con puntos de sujeción para armas y depósitos supletorios de combustible.

J. L. T.

MARINA MERCANTE

La impresionante quiebra de «Sanko» tendrá repercusiones mundiales.

La más potente de las grandes compañías navieras japonesas y una de las más poderosas del mundo, la famosa «Sanko Steamship Co.», ha ido a la quiebra tras un desesperado intento de salvamento, que, al final, ha resultado inútil. «Sanko» solicitó recientemente la protección oficial frente a sus acreedores dentro de la ley japonesa de rehabilitación. «Sanko Steamship Co.» ha comunicado que las deudas totales ascienden a 520.000 millones de yens, lo que constituye la quiebra más importante de las registradas en una empresa japonesa. Un portavoz de la compañía ha indicado que ésta desea una rápida solución del problema, dado que en el mismo están implicados numerosos armadores extranjeros, pidiendo la cooperación de los bancos y, en general, de todos los acreedores. La compañía tiene 27 barcos y opera un total de 217 en régimen charter, con un tonelaje total de 20,65 millones de TPM, lo que representa un 4 por 100 del tonelaje mundial. Tras el anuncio de quiebra de la compañía, varios barcos de la misma han sido detenidos en puertos extranjeros ante el temor de una falta de pago.

Noticias procedentes de Hong-Kong indican que la quiebra de «Sanko» puede afectar seriamente a los armadores de Hong-Kong, propietarios de más de 30 buques arrendados a «Sanko». Muchos de los buques estaban arrendados a largo plazo a tarifas superiores a las del mercado, y las tarifas que puede conseguir una vez de vuelta en el mercado serán inferiores, suponiendo que se vuelvan a contratar.

Desde Londres informan que la quiebra de la naviera nipona repercutirá de forma negativa sobre el mercado de compraventa, pero no afectará a los fletes de graneleros y petroleros a corto plazo según fuentes del sector, citadas por «Reuters». Los precios de los buques de segunda mano pueden descender drásticamente si los buques de «Sanko», que en número casi alcanzan los trescientos, entran en un mercado en el que ya existe excedente de oferta. Por el contrario, no se espera que la quiebra repercuta sobre el mercado de fletes, que se encuentra por los suelos y dándose por imposible que sufra un nuevo deterioro. Algunos corredores incluso consideran posible un alza de los fletes si se retiran momentáneamente del mercado parte de los buques de «Sanko».

Las jornadas marítimas de la Universidad Internacional «Menéndez y Pelayo».

El Boletín Informativo ANAVE ha dedicado un número especial al «Encuentro sobre Marina Mercante y Transporte Marítimo», celebrado el pasado verano en la Universidad Internacional «Menéndez y Pelayo», de San-

tander. En dicho número especial se ofrecen los objetivos básicos y los instrumentos adecuados para alcanzar tales objetivos, según fueron expuestos en el acto de clausura por el presidente de ANAVE, don Juan María Gómez-Mariaca.

Objetivos básicos.

1. Lograr la competitividad de nuestro pabellón.
2. Contener inmediatamente la sangría de nuestra capacidad de transporte y sentar las bases de un relanzamiento de nuestra participación en los tráficos nacionales e internacionales cuando el mercado alcance una nueva etapa de expansión.
3. Recuperar el excedente empresarial, dramáticamente perdido tras largos años de crisis.

Instrumentos para alcanzar estos objetivos:

1. Facilitar el ajuste de la Flota actual, a través de la reposición y el desguace y haciendo ágil la exportación de las unidades no deseadas.
2. Afrontar decididamente la reducción de costes, evitando las rigideces que hoy existen en comparación con los países competidores de nuestro entorno.
3. Favorecer la consolidación empresarial a través de estímulos a la concentración y concertación y la formación de consorcios, tanto a nivel español como internacional.
4. Apoyos a cada tráfico en aquellas modalidades de actuación ya iniciadas y aprovechar así mejor los escasos recursos de ayuda que están disponibles.
5. Modificar el marco legal vigente, adaptándolo progresivamente en la dirección apuntada en los apartados anteriores.

El director del curso, don Fernando Casas, manifestó que para ANAVE existe el interés de extender las preocupaciones del tema marítimo y hacer llegar al conjunto de la sociedad española la necesidad de una concienciación profunda de lo que supone la Marina Mercante para un país eminentemente marítimo, como es España.

Se rindió, al inicio de las Jornadas, un homenaje a la memoria de don Rafael González Echeagaray, entrañable colaborador asiduo de nuestra REVISTA, del cual el señor Casas dijo que fue «marino mercante y naviero, escritor, historiador e investigador. Amó la mar y, a través de ella, la cultura. Nos dejó, con el testimonio de una vida ejemplar, una dilatada producción literaria e investigadora que creemos no ha sido suficientemente divul-

gada. Es una labor que corresponde a todos: a los navieros, con los que compartió horas difíciles en momentos de dificultad; a las autoridades santomerinas, porque ha sido uno de sus hijos más preclaros; a la Universidad, porque en los escritos de Rafael González Echegaray está recogida una buena parte de la Marina Mercante en nuestro país».

El presidente de ANAVE, don Juan María Gómez-Mariaca, ofreció el homenaje a la viuda de don Rafael González Echegaray, presente en el acto, y a quien en nombre de los armadores hizo entrega de una placa de recuerdo «a esa gran figura de la literatura, la investigación y la Marina Mercante».

La viuda del señor González Echegaray, profundamente emocionada, agradeció el homenaje, cerrando el acto el señor Díaz de Entresotos, presidente de la Diputación Regional de Cantabria, que exaltó la labor del señor González Echegaray como escritor y hombre de mar.

En sucesivos números de la REVISTA GENERAL DE MARINA, y dentro de esta sección del «Noticario» dedicada a la Marina Mercante, iremos ofreciendo resúmenes de las muy importantes e interesantes ponencias e intervenciones que se desarrollaron en tan destacadas Jornadas Marítimas.



El superpuerto barcelonés del año 2000.

El presidente del puerto de Barcelona, don Carlos Ponsa Ballart, en unas declaraciones al rotativo «Cinco Días», ha manifestado que «El desvío del río Llobregat es necesario para la ampliación del puerto de Barcelona, y hemos de correr para estar en condiciones de prestar servicios adecuados en el futuro».

La idea central del proyecto está en ganar terreno al mar, más que en ocupar mucha tierra. Ello se hace necesario porque queremos alcanzar calados profundos, ya que los buques tienden a ser más grandes.

Por otro lado, necesitamos mucho espacio porque deseamos una verdadera zona industrial vinculada al puerto. Hoy en día se consigue que las operaciones de carga y descarga se realicen con mucha rapidez, pero se requiere acumular "stocks" muy elevados en un espacio de tiempo muy breve. Hoy se necesitan grandes explanadas para colocación de materiales, incluso más que aumentar los tinglados típicos de los puertos, añadió.

Planteamos el puerto en el horizonte del año 2.000 ligado al horizonte industrial futuro. No se puede demorar mucho la puesta en marcha de tales inversiones, porque obras de esta envergadura tardan muchos años en realizarse.

En opinión de Carlos Ponsa, «nuestro objetivo es tener un puerto que tenga los mejores servicios del Mediterráneo. No es tanto la cantidad de trá-

fico lo que nos interesa como la calidad de los servicios. Con este objetivo estamos trabajando. Y pretendemos acabar la informatización y automatización del puerto. El puerto de Barcelona es ya el más automatizado e informatizado de España, pero aún pretendemos ir más lejos. Si llevamos adelante esta política y la unimos a una política comercial agresiva, lo demás vendrá solo».

Ponsa considera que «la política comercial que debemos realizar debe estar orientada, sobre todo, a España, especialmente al conjunto Cataluña, Aragón y Madrid. Ello no significa que debamos olvidar la promoción en el extranjero y los contactos con los consignatarios de otros países».



Nueva línea Canarias-Mediterráneo.

Una nueva línea montará la Compañía Trasmediterránea entre Génova y las islas Canarias, que comenzará a entrar en servicio en este mes de noviembre.

Se considera que esta línea será como *eje vertebrador marítimo* capaz de reactivar el tráfico comercial entre puertos del Mediterráneo, especialmente los españoles, y las grandes rutas que enlazan con los puertos del Mediterráneo noroccidental.

Los puertos españoles de Palma de Mallorca, Almería, Alicante, Málaga, Cádiz, y los canarios de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Arrecife, en Lanzarote, quedarán enlazados con el importante puerto de Génova.

Esta nueva línea puede considerarse como línea frutera, ya que en los puertos canarios embarcará plátanos y en los de Málaga y Almería las frutas de temporada que se produzcan.

También se ha pensado en el pasaje y en transbordo de cargas procedentes de Barcelona o Valencia con destino a Génova.

En principio estarán destinados a esta línea los ferry *J. J. Síster* y *Manuel de Soto*.

Esta nueva línea hace realidad sobre la mar la idea estratégica del eje «Balears-Estrecho-Canarias». Un gran acierto que merece un gran aplauso y un gran apoyo.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

¿Qué pasa con la pesca?

La prestigiosa revista «Comunidad», que refleja la política y la actividad del Mercado Común Europeo, ha publicado recientemente, con gran alarde

tipográfico, un artículo con el título indicado y del cual extraemos, por su interés, los siguientes párrafos:

«La Política Común de Pesca, casi dos años después de su adopción, continúa luchando por ser reconocida como una de las pocas políticas de la Comunidad auténticamente comunes. Una serie de tensiones y problemas han obstaculizado el desarrollo regular de un plan de gestión que trata de abarcar una enorme extensión de aguas, unos recursos variables, cerca de 140.000 pescadores y más de un millón de trabajadores en industrias asociadas.

La Política Común de Pesca no es el primer intento de las principales naciones pesqueras de Europa occidental de regular la pesca en lo que son ahora aguas comunitarias. Hace unos cien años, ocho naciones importantes formaron el Convenio de Pesca del Mar del Norte, que establecía el límite de las aguas territoriales en tres millas; pero, aun así, los intereses nacionales prevalecieron y Noruega y Suecia se negaron a cooperar.

La PCP entró en vigor en enero de 1983, pero se encontró en seguida con el problema, aparentemente insoluble, de cómo distribuir los recursos comunes de arenque. Un año más tarde, los ministros de pesca de la CEE acordaron un complejo sistema a largo plazo que fijaba la participación de cada Estado miembro en las existencias de arenque del Mar del Norte.

Hasta entonces no hubo problemas, pero en el verano de 1984, los noruegos, que tienen muchos intereses en la industria del arenque, reaccionaron airadamente ante la opinión comunitaria de que sólo se capturaba una pequeña proporción de esta especie en sus aguas.

En 1976 se declaró la ZEE de la Comunidad, excluyendo de hecho la flota de Europa del Este y otras, si bien algunos países han obtenido el acceso a las aguas comunitarias a cambio de derechos de pesca para la CEE en sus aguas nacionales.

Los problemas del arenque muestran claramente la dificultad de superar los intereses nacionales, ya se trate de los estados miembros o de países terceros asociados con la Comunidad. Otros acuerdos con países terceros, sin embargo, parecen más sólidos —Canadá y Estados Unidos son una clara muestra de ello— y la retirada de Groenlandia de la CEE no ha planteado los temidos problemas iniciales. España y Portugal pasarán próximamente del «status» de país tercero al de miembro transitorio, aunque es muy probable que los problemas no terminen ahí. Los acuerdos con otras naciones, menos desarrolladas, han evolucionado favorablemente, y la Comunidad ha firmado pactos de ayuda y acceso a largo plazo con diversas naciones africanas.

Las políticas de conservación han comenzado por la preservación de reservas anteriormente amenazadas por prácticas irresponsables de exceso de capturas. Las redes de pesca se han sometido a un control estricto, de un

promedio de 80 mm, relativamente restrictivo en comparación con el promedio de Islandia, de 155 mm. Por otra parte, se sigue investigando en nuevas especies y aguas fuera de la esfera inmediata de la Comunidad. La flota holandesa, por ejemplo, está incrementando su número de embarcaciones para pescar en aguas de las regiones árticas y vender capturas en el muelle.

El incremento de los costes de transporte y mano de obra ha impedido hasta el momento que los barcos franceses e ingleses se aventuren hasta el Atlántico Sur, pero la idea de unirse a los barcos japoneses, españoles y de Europa del Este alrededor de las islas Malvinas se ha discutido en numerosas ocasiones, sobre todo en el Parlamento Europeo.

Tras la cumbre comunitaria de diciembre, celebrada en Dublín, las negociaciones se presentan muy difíciles. Algunos miembros de la CEE pretenden que la flota española —unas 17.000 embarcaciones— quede excluida de las actividades normales de la Comunidad durante diez años por lo menos, si no quince. El gobierno de Madrid ha calificado esta pretensión de «inaceptable» y ha solicitado un mayor acceso a los recursos pesqueros comunitarios, sobre todo en las aguas tradicionales del golfo de Vizcaya y del océano Atlántico, cerca de la costa occidental de Irlanda.

Las negociaciones con Portugal prácticamente han concluido; sólo faltan algunos ajustes para proteger la industria atlántica de la sardina. Pero las difíciles conversaciones pendientes con España deben concluir en primavera, con el fin de que los diez parlamentarios nacionales tengan tiempo suficiente para ratificar el tratado de adhesión, con la fecha de entrada en enero de 1986.

La inspección general de pesca de la CEE, integrada por 13 inspectores europeos, ha obtenido algunos éxitos importantes durante su corto tiempo de vida. Ha informado a Bruselas sobre varios casos de excesos de capturas a gran escala, y ha provocado el oportuno cierre de una serie de reservas pesqueras próximas al agotamiento. La inspección, sin embargo, es demasiado reducida para constituir una fuerza de vigilancia eficaz y se han hecho numerosos llamamientos para incrementar sus filas.

Tras el fuerte impulso realizado para poner la PCP en funcionamiento, se están haciendo enormes esfuerzos para defender las diferencias nacionales y coordinar una política común de gestión. La necesidad de una estrategia segura a largo plazo es tanto más importante en cuanto que la adhesión española plantea una serie de tensiones y problemas. Hace falta una política comunitaria para unificar las diversas facciones nacionales y evitar la diplomacia «cañonera» imperante en los años setenta. La PCP, a la vista de su breve experiencia, parece avanzar firmemente hacia estos objetivos.

El cuadro que figura a continuación refleja el estado del sector pesquero en la CEE ampliada. En él puede apreciarse que España presenta el máximo de tonelaje y de número de pescadores. He ahí el problema.

La pesca en la «Europa de los doce» (1982)

	<i>Número de barcos</i>	<i>Tonelaje total</i>	<i>Número de pescadores</i>
República Federal Alemana.	1.072	85.498	5.229
Francia	12.195	180.220	20.177
Italia	22.195	316.838	34.000
Países Bajos	1.005	107.195 (1)	4.206
Bélgica	215	21.845	865
Reino Unido	7.086	186.692	23.358
Irlanda	1.664	39.467	8.975
Dinamarca (1)	6.863	123.507	14.500
Grecia (1)	854	56.466 (2)	46.500
España	17.499	738.469	106.584
Portugal (1)	—	211.259	36.509

(1) 1981.

(2) 1982.

Fuente: EUROSTAT.

**La flota pesquera española, la más poderosa de Europa.**

De acuerdo con las declaraciones efectuadas por el director general de Ordenación Pesquera, señor Fernández Laxe, al periódico «El Norte de Castilla», «nuestra flota representa el 50 por 100 de la flota comunitaria. Tenemos mayoría, tanto en barcos como en hombres y en industria pesquera. Tenemos un mercado muy abundante y nuestro consumo "per cápita" es de 40 kilos, cuando en la CEE es de 16 kilos. Nuestras capturas son el 30 por 100. Somos, pues, el 50 por 100 de la CEE.

La Comunidad tiene ocho acuerdos con terceros y nosotros tenemos 23. Somos un poderío, y ellos pretendían reducir ese poderío disminuyendo nuestros barcos en aguas comunitarias y expulsándolos a otro tipo de aguas, donde España tiene grandes dificultades para conseguir acuerdos...

—¿Cómo fueron durante las negociaciones sus relaciones con los armadores, pescadores y asociaciones del sector?

—Cada vez que teníamos que hacer una declaración nos reuníamos con ellos. También debo decir que les engañábamos. Les decíamos que todo iba muy mal, cuando, en realidad, era al revés. Porque la negociación tenía sus altibajos, y crear un falso optimismo era muy malo. Lo importante era que conocieran las dificultades que iban apareciendo y cómo se vencían.»



Caladeros en Mauritania para la flota artesanal canaria.

Según informa el diario «El País», los armadores de la flota artesanal canaria, a la que pertenecía el pesquero *El Junquito*, ametrallado y hundido frente a la costa sahariana, han instado al Gobierno central para que negocie con Mauritania un caladero alternativo que ofrezca garantías para la integridad humana de los pescadores.

La Asociación Regional de Armadores de Barcos de Pesca Artesanal y la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Las Palmas solicitaron al presidente del Gobierno y a los ministros de Asuntos Exteriores y de Agricultura, Pesca y Alimentación una reunión urgente para estudiar la sustitución del banco sahariano.

«Estamos exponiendo nuestras vidas permanentemente, porque nos vemos obligados a pescar en una zona marítima en estado de guerra», señaló Hilario Estévez, presidente de la citada organización regional de propietarios de barcos artesanales. De otra parte, resaltó que «el Gobierno canario ha hecho dejación de sus obligaciones al desamparar a los pescadores de las islas en una difícil situación como ésta.»

Jerónimo Saavedra, presidente del Ejecutivo autónomo, formado por el PSOE, renunció a contestar a dicha denuncia. «El interés prioritario de España en el área magrebí es conservar Ceuta y Melilla, por razones de seguridad. Todos los demás problemas están supeditados a esta exigencia», dijo.

La flota artesanal, la única con capital canario de las flotas que faenan en la costa noroccidental africana, está integrada por algo más de un centenar de pequeños barcos que se ven obligados a faenar entre cero y seis millas de la costa, debido al método de pesca que poseen. Alrededor de 5.000 familias canarias viven de esta fuente de ingresos.



El pescado protege al corazón.

Algunos estudios llevados a cabo en Japón han demostrado que los habitantes de pueblos costeros, dependientes de la pesca, y seguidores, por tanto, de una dieta fundamentalmente a base de pescados, presentan una incidencia de enfermedad coronaria mucho más baja que los habitantes de pueblos campesinos del interior, con una dieta diferente. Estas observaciones, tan intrigantes, estimularon otro estudio, esta vez en un pueblecito de Holanda, donde se investigó en hombres de edad media la relación entre el consumo de pescado y los ataques al corazón. Se encontró que aquellos que consumían pescado tenían menos del 50 por 100 de posibilidades de sufrir enfermedad coronaria, de donde se seguía que el pescado ofrecía

cierta protección contra dicha enfermedad. Pero aún más sorprendente fue encontrar que uno o dos platos semanales a base de pescado, equivalentes a 30 gramos diarios, era cantidad suficiente para estar protegido.

El doctor Culebra Fernández, autor de un trabajo en este campo, afirma que el paso siguiente fue investigar las sustancias responsables del efecto protector. Estudios recientes han demostrado que tanto en la carne de pescado blanco como en el azul existen ácidos grasos no saturados (ácido eicosapentanoico y otros) que tienen un marcado efecto inhibitor de las plaquetas de la sangre, disminuyendo su actividad sobre el endotelio arterial. El efecto final es la aminoración marcada del crecimiento de placas de ateroma en las arterias, sean éstas las coronarias del corazón o de otra localización.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Adaptación de buques mercantes especializados para funciones navales militares.

El teniente de navío ingeniero de la Armada argentina don Claudio Alejandro Molaneses ha publicado en la Revista «Ingeniería Naval» un muy interesante artículo sobre el tema reseñado, del que entresacamos los siguientes importantes párrafos:

Es un hecho conocido que toda Fuerza Naval necesita, además de unidades de combate, una cierta cantidad de buques especializados para reaprovisionamiento en el mar y varias otras funciones. Estos buques ofrecen un amplio espectro para los astilleros orientados a las construcciones civiles, por cuanto la experiencia y la capacitación adquiridas por el diseño y construcción de buques mercantes puede ser aprovechada para construir los buques especializados que integrarán una flota de apoyo logístico.

Además, esta alternativa aparece como promisoría en la década actual, en que los requerimientos de la construcción mercante están muy por debajo de las capacidades de la industria naval.

El propósito de este artículo es exponer brevemente las principales tendencias de utilización de buques auxiliares por las Armadas modernas y las posibilidades de la industria naval civil de las naciones en desarrollo para construirlos, reflejando los conceptos vertidos la opinión del autor, sin involucrar la de las autoridades de la Institución en la que presta servicios.

Se comentan, asimismo, las posibilidades de utilización de los buques de las flotas mercantes de bandera nacional que resultan aplicables para este fin, y algunas de las modificaciones necesarias para su adecuación.

Para la gama de buques de abastecimiento cuya explotación comercial es factible, eventualmente con subvención estatal, existen para las Armadas de los distintos países tres posibilidades, las que son adoptadas por aquéllas en función de sus respectivas doctrinas estratégicas, o los medios disponibles.

Los Estados Unidos de Norteamérica, por un lado, parecen inclinarse por los buques de abastecimiento y complementando su flota de buques logísticos, en favor de una utilización por «charter» de buques mercantes, en su mayoría de armadores privados, los que por ley están sujetos a expropiación cuando sea necesario, estando capacitado el presidente de la nación para ello, aun cuando no se haya presentado una situación de «emergencia nacional», conforme a lo establecido en el Acta de la Marina Mercante, que data del año 1936. Este país dispone, además, de una Flota Nacional de Defensa en Reserva (NDRF), compuesta por buques que no están en servicio activo, pero que pueden ponerse en servicio en lapsos relativamente breves (veinte a sesenta días), y algunos de los mejores en un lapso de cinco a diez días, constituyendo una Flota de Reserva de Alistamiento Rápido (RRF).

El organismo que administra los buques mercantes «charteados» y los que están permanentemente en servicio para las Fuerzas Armadas es el Military Sealift Command (MSC).

El Reino Unido, por su parte, ha seguido tradicionalmente el criterio de construir, modificar o adaptar buques como apoyo de flota y reabastecimiento, logrando unidades altamente especializadas, aunque es sabido que, durante el reciente conflicto con Argentina por las islas Malvinas, ha utilizado también buques mercantes con poca o ninguna adaptación oficial, en particular buques roll on/roll off y portacontenedores, y asimismo ferries y buques de pasajeros para el transporte de tropas, siguiendo el modelo norteamericano.

Con respecto a la Armada soviética, ha adoptado, de acuerdo con la información disponible, un criterio que tiene algo de los dos anteriormente expuestos, ya que suma a los buques de su empresa naviera comercial estatal buques de abastecimiento especializado incorporados a la Armada y dotados incluso de armamento moderno antiaéreo y antisubmarino.

En opinión del autor, para los países en vías de desarrollo capaces de mantener una fuerza naval moderna, y considerando los limitados recursos que pueden destinarse normalmente a la defensa, la política más razonable sería la de utilizar sus marinas mercantes como apoyo logístico, previendo las modificaciones necesarias, o coordinando desde la etapa de proyecto para las nuevas construcciones la incorporación de equipos o sistemas que no limiten sensiblemente la rentabilidad de las unidades, y subvencionando a los armadores en una parte proporcional al perjuicio económico que pudieran sufrir.

El hecho de que algunos países controlen el comercio marítimo a través de empresas de navegación estatales simplifica la adopción de este criterio.



Los buques pequeños, de moda.

Parece que la construcción de buques de pequeño tonelaje y gran operatividad está alcanzando cierta notoriedad. La revista «Mac Gregor Marine News» ha publicado recientemente un número monográfico dedicado a este asunto bajo el lema «Small is beautiful».

Como ejemplo de este nuevo interés por los buques pequeños, la revista destaca el buque contenedor polivalente *Tipo III*, construido por SIETAS y que fue diseñado principalmente, pero no en exclusiva, para el transporte de contenedores ISO.

Estos buques han sido modelados con un tamaño apropiado para transportar contenedores de 20/40 pies y, por su eslora, 78 metros, con perfectamente capaces de transportar 256 TEU.

Aunque han sido diseñados sin célula de guía, están preparados para realizar un largo recorrido y para el transporte seguro de todo tipo de carga, incluyendo papel, celulosa, madera y grano.

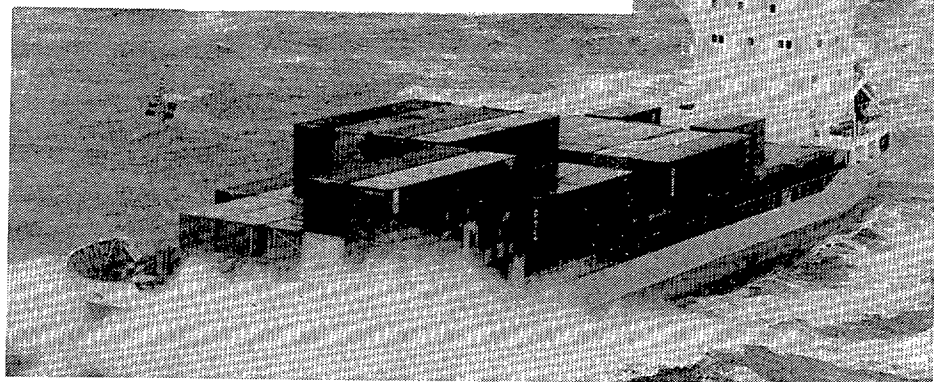
De funcionamiento hidráulico, han sido elegidas cubiertas con altos estibadores articulados para mantener al modelo 111 de carga seca. Cada escotilla —de 25,15 metros de longitud— está equipada con un entrepaño cuadrangular que cubre el funcionamiento de los estibadores. La cubierta de la escotilla número 2 cierra una apertura de 12,575 metros de ancho, al igual que lo hace la mitad de la cubierta de la escotilla número 1. La otra mitad de dicha escotilla cierra una apertura de 10,2 metros de ancho.

Las cubiertas se mueven gracias a unos cilindros hidráulicos externos controlados por válvulas manuales, montados en cada una de las escotillas.

Principales características:

Eslora (o. a.)	88,60 metros
Eslora (B. p.)	77,80 metros
Manga	15,45 metros
Calado	6,05 metros
Peso muerto	3.650 toneladas
Capacidad de contenedores	256 TEU
Capacidad de achique	200.000 pies
Velocidad	14 nudos

En la fotografía, aparece el buque navegando en plena carga y marejada.



J. S. A.

ECOLOGIA MARITIMA

El caso del *Rainbow Warrior*.

Toda la prensa mundial ha estado y sigue estando pendiente del complicado y polémico caso del buque ecologista hundido en Auckland por agentes del Servicio Secreto francés. Hasta el momento de cerrar este noticiario, el apasionante «affaire» se ha desarrollado en una sucesión de golpes de escena que resumimos para nuestros lectores.

Como es bien sabido, el día 10 de julio pasado el buque *Rainbow Warrior* (Guerrero del Arco Iris), perteneciente a la organización ecologista «Greenpeace» (Paz Verde), fue objeto de un acto de sabotaje que produjo su hundimiento en el puerto neozelandés de Auckland. El buque ecologista estaba preparado para intervenir en una operación destinada a interferir pruebas atómicas francesas en el Pacífico. Toda la prensa mundial se hizo eco de tal hundimiento, apuntando la posible participación en el sabotaje de los servicios de inteligencia franceses. En estas circunstancias, el presidente Mitterrand y el primer ministro francés, Laurent Fabius, ordenaron hacer una investigación a fondo sobre el caso, encargando esta tarea a Bernard Tricot, antiguo colaborador del general De Gaulle.

El resultado de esta investigación aseguraba que tanto el Gobierno francés, en particular el ministro de Defensa, Charles Hernu, como la Dirección General de Seguridad Exterior (los servicios secretos franceses) eran ajenos al acto de sabotaje.

Las explicaciones que daba Bernard Tricot en su escrito iban estableciendo los diversos niveles de responsabilidades. «Todo lo que he escuchado y visto —escribe Tricot— me da la certeza de que en el nivel gubernamental no ha habido ninguna decisión que tendiera a dañar al *Rainbow Warrior*.»

Por lo que respecta a los servicios secretos franceses —la DGSE—, las conclusiones de Bernard Tricot iban también en el sentido de la inocencia: «No hay ninguna razón para pensar —escribe—, y existen poderosas razones para pensar lo contrario, que la DGSE haya dado a sus agentes de Nueva Zelanda instrucciones diferentes que las que tendían a ejecutar correctamente las directivas gubernamentales.»

Sobre este punto, el «informe Tricot» confirma prácticamente todo lo que ya se sabía: la existencia de una doble misión, ejecutada, por una parte, por el comandante Alain Mafart y por el capitán Dominique Prieur, actualmente detenidos en Auckland, y por otra, por los tripulantes del velero *Ouvea* —los suboficiales Verge, Andries y Bartelo—, que habían apenas disimulado sus nombres.

Por otra parte, la prensa francesa, dividida en cuanto a la interpretación del caso, llegó a acusar a la organización «Greenpeace» de trabajar para la URSS. En este sentido se sabe que el buque hundido estaba dotado de medios de transmisión capaces de comunicar con los países de Este. Y, además, la víctima del atentado, el fotógrafo portugués Fernando Pereira, sería miembro del Movimiento de la Paz, una organización cuyos lazos con el Este han sido siempre patentes. Se trata, pues, de acusar al movimiento ecologista de servir, en su causa antinuclear, los intereses soviéticos en el mundo.

La fantasía periodística se desbordó hasta el punto de que el semanario «VSD», uno de los primeros en vincular el espionaje francés con el atentado contra un barco de «Greenpeace», acusó a dirigentes militares y políticos de participar en la planificación del mismo.

El semanario implicó al ex jefe del Gabinete militar de François Mitterrand, general Jean-Michel Saulnier; al jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, general Jeannou Lacaze, y al secretario general del Elíseo, Jean-Louis Bianco.

«VSD» afirmó que, a principios de este año, «se reúnen en el Elíseo los generales Saulnier y Lacaze y deciden actuar. El general Saulnier se entrevista luego con el general Emin, adjunto del jefe de la "Piscina" (Dirección General de Seguridad Exterior), el almirante Lacoste».

Según la revista, el plan de acción se decide entonces y «el coronel Codet es designado coordinador» de un programa destinado a asentar el poderío de Francia en el Pacífico.

El territorio francés de ultramar de Nueva Caledonia, dice «VSD», se elige como punto de partida de un velero (el *Ouvea*), que transportará «soldados de fortuna», reclutados por la DGSE, y que navegarán hacia Nueva Zelanda para alcanzar al *Rainbow Warrior*, blanco del atentado.

«Jean-Louis Bianco, secretario general del Elíseo, habló con Robert Pandrau, consejero de Jacques Chirac, para que el comando no tuviera ningún impedimento en Numea, capital de Nueva Caledonia», asegura «VSD».

El palacio del Elíseo, sede de la Presidencia francesa, desmintió el que calificó de «artículo fantasioso» del semanario «VSD».

Para complicar aún más las cosas, parece ser, según el corresponsal del diario «El País» en París, que una nueva pieza del rompecabezas del caso «Greenpeace» apareció cuando todo hacía pensar que se había entrado en un momentáneo compás de espera. Se trata de la revelación de la existencia de una confidente infiltrada en la organización ecologista «Greenpeace» por los servicios secretos franceses. El topo usaba el nombre falso de Frédérique von Lieu.

Frédérique, una mujer francesa de unos treinta años, se desplazó el verano pasado a la región francesa de la Camargue, donde un conocido ecologista, Jean-Marc Vidal, dirige una Escuela del Mar, y tras ganarse su confianza le pidió una carta de recomendación para introducirse en los grupos ecologistas neozelandeses relacionados con «Greenpeace». Vidal, cuyo nombre se dio a conocer como compañero de Jean-Jacques Servan Schreiber (el político autor del *Desafío Americano*), en una expedición antinuclear en la misma zona del Pacífico Sur en 1973, ha confirmado el hecho y ha lamentado haber servido inconscientemente como colaborador del atentado.

La revelación de que las pistas se remonten a fechas tan lejanas como el verano pasado ha dado pie a especular sobre si el hundimiento del *Rainbow Warrior* el 10 de julio ha sido realmente el primer atentado que los servicios secretos franceses han organizado contra «Greenpeace». Se habla incluso de que una decena de proyectos contra los ecologistas había precedido al hundimiento del barco en el puerto de Auckland.

Pero el gran golpe de efecto lo dio el diario «Le Monde» el día 17 de septiembre, acusando a los servicios de inteligencia franceses de haber efectuado el sabotaje cumpliendo órdenes de sus superiores.

En concreto, el diario cita a los generales Jeannou Lacaze, que era entonces jefe del Alto Estado Mayor, y al general Jean Saulnier, su sustituto, que en la época del atentado (el 10 de julio) era jefe del Estado Mayor particular del presidente François Mitterrand.

Según la investigación realizada por el periódico, en la fecha del hundimiento del buque insignia del «Greenpeace», se encontraban en Nueva Zelanda tres equipos militares franceses, y no dos, como se ha mantenido

oficialmente hasta ahora. Este dato está en contradicción con el informe elaborado a instancias de Mitterrand por el gaullista Bernard Tricot.

El documento oficial aseguraba que sólo se encontraban en la isla el falso matrimonio Turenge —es decir, el comandante Alain Mafart y la capitana Dominique Prieur— y la tripulación del *Ouvea*.

Los dos equipos, siempre según la versión oficial, tenían encomendada únicamente una labor de información e infiltración.

Los informadores de «Le Monde» aseguran que Lacoste es un militar «altamente disciplinado» y que resulta inconcebible creer que actuó sin el consentimiento de los generales Lacaze y Saulnier. En el «informe Tricot» se dice que tanto el ministro de Defensa, Charles Hernu, como el general Saulnier, conocían la petición del director del Centro de Ensayos Nucleares de Mururoa de que el Ejército se anticipara a la campaña antinuclear de «Greenpeace», pero no se nombra al general Jeannou Lacaze.

Como consecuencia de las acusaciones de «Le Monde», el ministro de Defensa francés, Charles Hernu, presentó su dimisión, y el almirante Lacoste, jefe de los servicios secretos franceses, fue destituido, provocando un terremoto político del que se esperan, según los observadores, más graves consecuencias.



Moratoria de suspensión de vertidos nucleares en el mar.

Continúa la suspensión (moratoria) de los vertidos de baja y media radiactividad en el océano, por decisión de la novena reunión consultiva de la convención de Londres contra la contaminación del mar. La decisión ha sido calificada de excelente por el jefe de la Delegación española, Luis Casanova. Las largas deliberaciones terminaron con la aprobación de la propuesta encabezada por España y respaldada por 15 países más. Votaron a favor 25; en contra, seis, y siete se abstuvieron.

El documento aprobado hace una larga historia de las actividades anteriores y de los temores que provocan los vertidos radiactivos al mar. La parte dispositiva, con siete apartados, recoge en el primero el acuerdo de suspender todos esos vertidos al mar, para dar tiempo a nuevos estudios que permitan, en su día, enmendar la convención. Es decir, acordar la prohibición definitiva.

La solución aprobada, aunque no es vinculante, obliga, decididamente, en el aspecto moral. De hecho, no hay vertidos radiactivos al océano desde que se estableció la moratoria el año 1983. Se puede argumentar que carecen de fuerza de obligar, pero tampoco la prohibición firme, meta de las aspiraciones españolas, evitaría que cualquier país adelante reservas antes de acatarla.

J. S. A.

Botón de ancla en el centro del ruedo.

Recibimos ahora la fotografía que ilustra estas líneas, relativa a la corrida de toros que se celebró el pasado mes de julio en Cartagena, televisada en directo, y a beneficio de las viudas y huérfanos de la Armada, en la que en el centro del ruedo aparecía el botón de ancla.

En dicha corrida actuaron los espadas Ruíz Miguel, Juan Antonio Esplá y José Fuentes, siendo presidida por el capitán general de aquella Zona Marítima, almirante Morgado Aguirre, y otras autoridades de la Armada.



GACETILLA

— Con objeto de unificar criterios en los Ejércitos, la Dirección General de Personal del Ministerio de Defensa ha dispuesto que el curso de las instancias de ingreso o ascenso a la Real y Militar Orden de San Hermenegildo del personal de la Armada, en situación de «reserva activa» y sin destino, debe llevarse a cabo a través de la autoridad jurisdiccional donde resida el interesado, quien la remitirá, para la formación del expediente correspondiente, al organismo donde radique su documentación.

— Entre los días 26 al 31 de mayo pasado tuvo lugar en Madrid el XI Congreso Internacional de Vexilología, celebrado en España en atención a la conmemoración del bicentenario de nuestra Bandera (28-V-1785, 28-V-1985). Varios fueron los actos realizados durante el mismo: visitas al Museo Naval, Real Armería, Museo del Ejército, etc. Al mismo asistieron representantes de veintiún países, siendo de gran interés las ponencias presentadas. El congreso culminó con una cena de clausura en los jardines de don Cecilio, del Retiro.

— La Residencia de Ancianos «Alameda de Osuna» y el «Centro de Asistencia Médico-Geriátrica, S. A.», ambos en Madrid, han ofrecido al ISFAS sus servicios para el colectivo de la tercera edad; a quienes el ISFAS les abonará el 25 por 100 del precio. Los precios oscilan para la primera residencia entre las 60.000 pesetas mensuales por una habitación individual a 45.000 en una triple con salón, y entre las 75.000 pesetas por una individual a 60.000 por una doble en la segunda residencia.

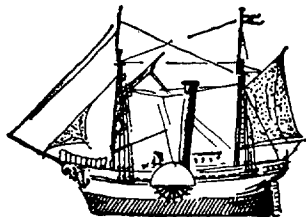
Para más información y reservas dirigirse a:

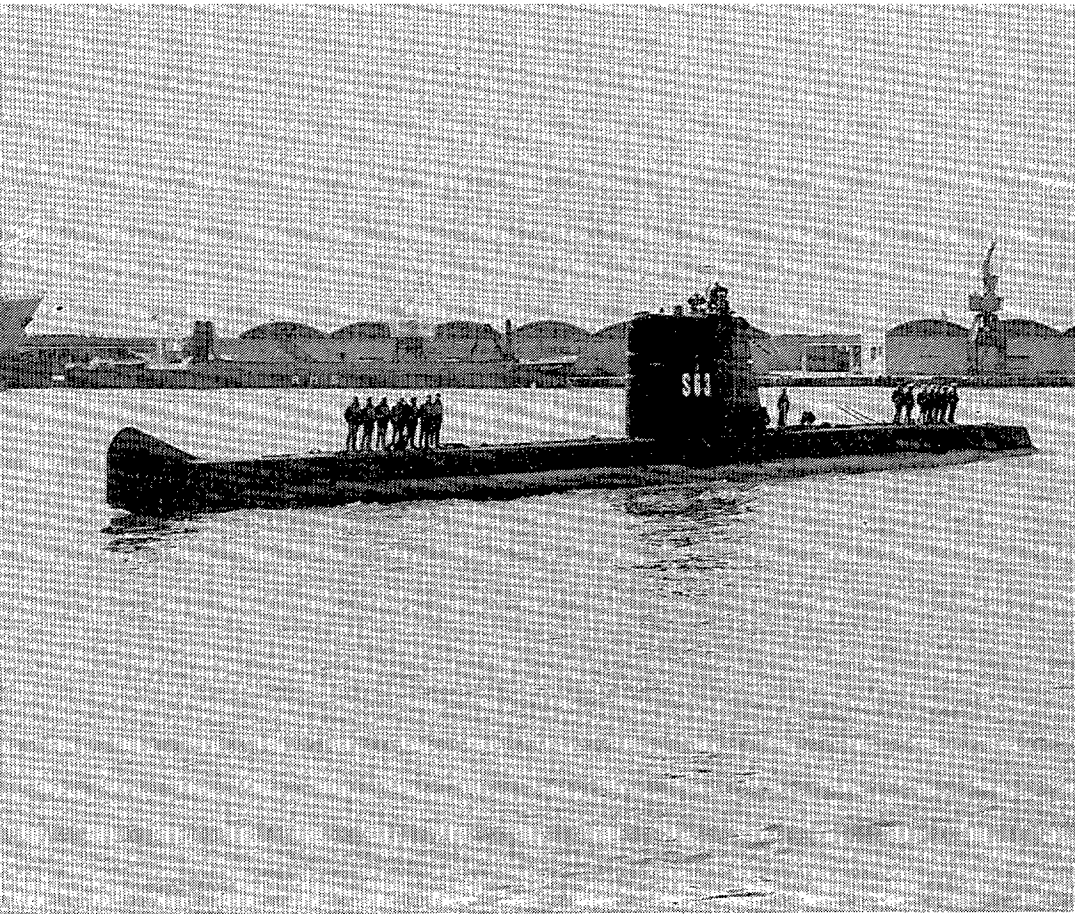
— Residencia de Ancianos «Alameda de Osuna»: calle Isis, 10.
28022 Madrid. Teléfonos 742 19 37 y 741 40 32.

— Centro de Asistencia Médico-Geriátrica: calle Cádiz, 30.
Leganés (Madrid). Teléfonos 693 83 13 y 693 85 13.

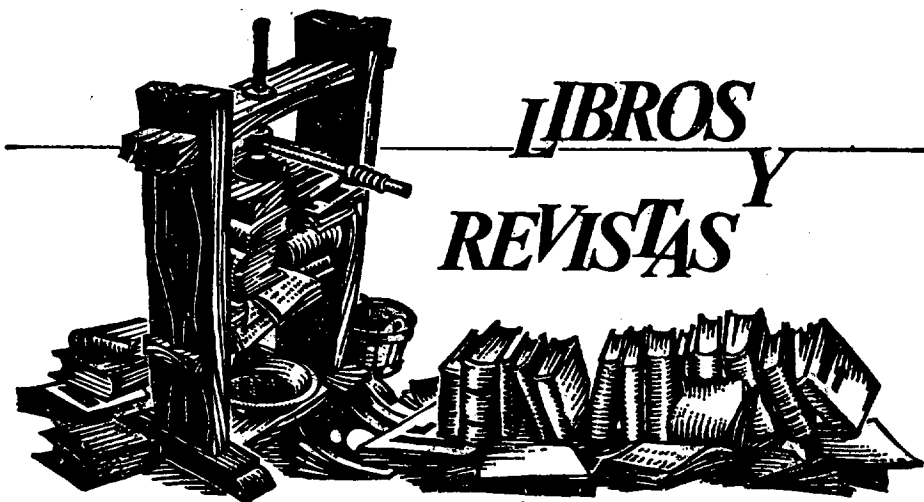
— La Gerencia del ISFAS ha difundido la instrucción general (1-6-85), por la que los titulares del Instituto participarán en el costo de los medicamentos denominados «sin precinto» con la cantidad fija de 75 pesetas, que abonarán directamente en las oficinas de farmacia. Con ello se rompe la disparidad existente con el colectivo del Régimen General de la Seguridad Social, igualando la aportación económica entre los dos colectivos, ya que hasta la presente instrucción los miembros del ISFAS abonaban el 30 por 100 del precio de coste por dichos fármacos.

J. G.





Marsopa. Autor: J. Manuel Mochón Carmona.



LIBROS

BLANCO ANDE, Joaquín: *El Estado, la nación, el pueblo y la patria.*—
Editorial San Martín. Madrid, 1985; 308 páginas.

Lo primero que hay que decir del libro de Blanco Ande es que es un libro esencialmente clarificador. La distinción entre los conceptos terminológicos o de sustancia, de Estado, nación, pueblo y patria, no es nada fácil. A veces, se superponen o aparecen entremezclados, y no ya el simple hombre de la calle, sino el estudioso o el interesado por los temas de Derecho Político, se encuentra, a veces, en serias dificultades para su concreción. De aquí este mérito indiscutible —de los muchos que el libro tiene— enriquecido, por otra parte, con un caudal de ideas y un bagaje de citas verdaderamente notable, donde todos los protagonistas encajan perfectamente en el hilo conductor que el autor con mano diestra traza.

Con fina sensibilidad política y buena capacidad de comunicación, los capítulos del Estado, la Nación, el Pueblo y la Patria discurren por cauces ordenados; en los que afluyen indistintamente conceptos y definiciones, con sus correspondientes valoraciones de contenido, que dan al texto un perfecto ensamblaje de seguimiento. Porque hay que advertir que el libro ofrece un valioso exponente de solución de continuidad, sin regresiones de páginas o saltos atrás, que hacen de su lectura una tarea sugestiva y agradable.

Dentro de sus distintas parcelas, la dedicada al Estado estudia sus diversas acepciones; su actual concepto, su relación con el poder, las modernas definiciones del Estado y la idea hegeliana del mismo. Es un capítulo nece-

sariamente denso que posibilita y franquea la entrada al estudio de la Nación (capítulos II, III y IV), cuyo término tiene una evidente connotación, tanto política como sociológica, no siempre fácil de descubrir. La Nación necesita de una armadura que la soporte y ésta armadura que da la forma precisa de un pueblo es el Estado; pero el concepto Pueblo, en cuanto entronca también con la idea de la Patria, se agranda y enaltece, y el autor recoge con acierto la frase de Chabod de que «la Nación se convierte en la Patria y la Patria se convierte en la nueva dignidad del mundo moderno». De aquí que el amor a la Patria —admirablemente contemplado por Blanco Ande— engendre la idea del patriotismo, que no es un concepto estático a lo largo de la historia, sino un sentimiento que debe anidar generosamente en la masa de ciudadanos. Y viene como anillo al dedo la frase de lord Byron, de que «el que no ama a su patria no puede amar a nadie».

Sorprendente y sugerente a la vez, el libro de Blanco Ande, valientemente concebido y pulcramente redactado, merece una lectura meditada y reflexiva. Las limitaciones de espacio no me permiten abundar más en lo que considero un excelente trabajo, desde cualquier óptica que se contemple, pero personalmente añadiré que, dentro de los valores connotados, me parece extraordinario el capítulo IV, dedicado a las nacionalidades y regiones del proceso autonómico regulado en la Constitución de 1978. Su claridad expositiva y su rigor doctrinal encuentran un digno parangón en una valiente actitud de compromiso de notable talante.

J. C. P.



MIGUEZ, Alberto y SANCHEZ GIJON, Antonio: **El Atlántico Sur.**— Instituto de Cuestiones Internacionales. Madrid, 1985; 172 págs.

De «estudio político estratégico» subtítulan sus autores este libro, que ante todo constituye la culminación de una meditación sistemática sobre el Atlántico, porque los problemas geopolíticos o geoestratégicos de esa amplia zona, que partiendo del Ecuador llega hasta la Antártida, son problemas presentes en el mundo de nuestros días, cuyo tratamiento ofrece especiales particularidades. De todas ellas nos dan amplia cuenta Míguez y Sánchez Gijón, que han ido a por todas en una ingente labor de identificación y compenetración, cuyos óptimos frutos se recogen en el trabajo que analizamos.

Realizan sus autores una amplia descripción y un estudio completo de los condicionantes económicos del área (puertos, bases navales, rutas comerciales), con valoración de efectivos, recursos, etc., que confluyen en una obligada mirada al mapa estratégico y sus transformaciones. El poder militar y político en el Atlántico Sur también es objeto de concienzudo análisis, con la inclusión de los intereses de los Estados Unidos y la Unión Soviética en

la zona y sus distintos enfoques, así como el impacto que, en su momento, supuso la crisis de las Malvinas, y lo que habría de comportar una posible nuclearización, sin olvidar que la lucha por el espacio suratlántico supone el planteamiento de la posesión de la Antártida «que ha perdido su inocencia militar y nuclear».

El Africa suratlántica, bajo el predominio del hombre blanco, es objeto también de una rigurosa disección. A través del intento hegemónico de Sudáfrica las relaciones internacionales se han complicado (tema del «apartheid») y su postura militar se ha relanzado; los intereses en juego son también numerosos, lo que ha determinado cambios sustanciales con la renuncia a una postura naval apta para la defensa de las rutas marítimas con notable capacidad antisubmarina y adopción de otra para la defensa de las costas como objetivo prioritario.

Como dicen también sus autores, en este estudio se señalan y ponen de relieve muchos lineamientos que marcan y circunscriben el perfil estratégico, político y económico del Atlántico Sur. No es misión del crítico en este trance proceder a su desglose, pero sí es la de informar al lector habitual de los temas de nuestro tiempo, que el «Atlántico Sur» constituye un espléndido ejemplo de libro bien escrito, desde la perspectiva y prospectiva de la estrategia de nuestros días.



J. C. P.

BREL ARRIETA, Mariano: Los médicos en la vida de Miguel de Unamuno.

Discurso de ingreso del autor en la Real Academia de Medicina y Cirugía de Murcia.

El coronel médico de la Armada don Mariano Brel Arrieta fue recibido recientemente como Académico de número de la Real Academia de Medicina y Cirugía de Murcia, y con tal motivo pronunció un discurso que ha sido publicado en un bien presentado folleto en unión del discurso de réplica, que corrió a cargo del doctor Fernández Nafría.

El discurso de recepción del nuevo académico versó sobre «Los médicos en la vida de don Miguel de Unamuno», en el cual se ponen de relieve, con acierto y precisión, las grandes afinidades entre don Miguel y los médicos que se honraron con su amistad. Entre estos médicos destacan las figuras de don Gregorio Marañón, don Filiberto Villalobos, don Casto Prieto Carrasco, don Agustín del Cañizo y otros muchos que son recordados en el brillante discurso de esta breve reseña.



J. S. A.

MARTINEZ-VALVERDE, Carlos: **Con guardiamarinas en el Atlántico.**— Colección Adalid. Servicio de Publicaciones del EME. Madrid, 1985; 400 págs.

Los viajes de instrucción de guardiamarinas del buque-escuela de la Armada española *Juan Sebastián de Elcano* han proporcionado tradicionalmente abundante material en relatos, artículos, reportajes y, sobre todo, en lo que pudiéramos llamar crónicas viajeras, o más marineramente cuadernos de bitácora o diarios de navegación.

Desde el 15 de agosto de 1935 hasta el día de San Antonio del siguiente año, 1936, el *Juan Sebastián de Elcano* realizó un amplio viaje de instrucción en el que cruzó hasta cuatro veces el Atlántico a lo ancho y a lo largo. En él, un joven alférez de navío, Carlos Martínez-Valverde, alternaba sus deberes profesionales ¡que no eran pocos! con el apunte cumplido y exacto de cuanto a bordo acontecía, en tantas y tan sugestivas singladuras; y el resultado de su tarea fue esta afortunadísima crónica viajera de aconteceres de mar y tierra, que bajo el título de «Con guardiamarinas en el Atlántico» acaba de editar, con evidente acierto y oportunidad, la Colección Adalid, del Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército.

El hoy contralmirante Martínez-Valverde —sobradamente conocido y estimado en el marco de nuestra REVISTA, de la que es dilecto colaborador— nos sitúa admirablemente en tiempo y vivencias sobre la cubierta del *Juan Sebastián de Elcano*, y de su mano revivimos el viaje que supo contar con buen estilo de escritor y altas dotes de observador. Pero aún hay más, y es que el libro nos depara una sorpresa agradable en cada página, con una cita literaria, una alusión histórica, con la precisión de un profundo conocedor de ella, o un enriquecimiento geográfico de las costas, puertos y ciudades, por las que el buque transcurrió su apasionante travesía.

Libro para leer de un tirón, pero también para deleitarse y revivir su lectura, a muchos ha de traer la agradable nostalgia del recuerdo. Y hay que agradecerle a su autor no sólo el que lo haya escrito, sino el regalo que supone cincuenta años después su publicación. En estos tiempos en que tanta vulgaridad y concesiones al mal gusto aparecen por las librerías, el disfrute de «Con guardiamarinas en el Atlántico», donde de forma amena y sencilla se enaltecen los valores patrios, es como un lujo al alcance de todos.



J. C. P.

ZAMORA VICENTE, Alonso: **Primeras hojas.**—«Selecciones Austral». Espasa Calpe. Madrid, 1985; 192 págs.

La extraordinaria calidad poética de la prosa y narrativa de Alonso Zamora Vicente —de la que ya nos hemos hecho eco en esta REVISTA en la

glosa de otros libros—, alcanza su expresión más sincera en estas «Primeras Hojas», a través de las cuales el docto académico y brillante escritor desgrana sus vivencias infantiles en trazos de inigualable maestría. Su forma de expresión lírica, su tino excepcional para el manejo de la lengua popular y coloquial —a la que dignifica con soltura y exquisito equilibrio— sitúa a la obra en su justo marco dimensional de sugestividad y acierto.

Como ha escrito José García Nieto, en Alonso Zamora Vicente la poesía es una naturaleza viva de presencia permanente, que se muestra en estas primeras hojas desde un paraíso humano, libre de toda contaminación. Rotundas y cabales frases: En el libro de Zamora Vicente la poesía se percibe, se palpa, se diluye en un deleite continuado, cuando en esta revisión de recuerdos infantiles el autor intenta desentrañar el tiempo perdido, encadenándose al «yo» testimonial sobre el que gravita y protagoniza una sencilla perspectiva de recuerdos.

El libro, compendio de primorosa sensibilidad ante todo, se abre con un bien logrado prólogo-estudio del novelista Caballero Bonald, y se engalana con unos bellísimos dibujos del pintor Grau Santos, que encuadran y armonizan admirablemente su contexto.

J. C. P.



D. T., Diane: **Historia General de Africa.** (Volumen IV: Africa, entre los siglos XII y XVI).—Colección «Publicaciones de la UNESCO». Editorial Tecnos. Madrid, 1985.

Como los libros sobre Africa no son demasiados abundantes en nuestro país, cualquier obra a la que el lector español tenga acceso debe ser bien acogida, máxime si como en este caso se trata de un trabajo concienzudo y de mérito, que acerca al conocimiento de un proceso de transformación verdaderamente importante como el que ha dado origen al Africa de nuestros días.

Es evidente que los pueblos africanos han recobrado, a través de un proceso de culturización, el sentido y valor de sus culturas tradicionales. De aquí que la notable tarea emprendida por la UNESCO de poner al alcance del lector todo el prolijo entramado de la historia africana, se refuerce con la aparición del IV volumen de la Historia General de Africa, que abarca el período comprendido entre los siglos XII y XVI, fase crucial en la historia del continente, durante la cual Africa desarrolló su propia cultura y se generalizaron las fuentes escritas, concretándose también una serie de características fundamentales como el triunfo del Islam, la extensión de los intercambios comerciales y los intercambios culturales y contactos humanos, que traerían, a la postre, el desarrollo de reinos e imperios.

Profusamente ilustrado, con mapas, gráficos y fotografías, el texto, que cuenta con gran número de notas, se completa con una extensa bibliografía y un índice pormenorizado de nombres y de conceptos.

J. R.



Cualquier libro reseñado o no en esta REVISTA puede ser solicitado de la Editorial Naval. Cuartel General de la Armada. 28014 Madrid.

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1985
TOMO 209
DICIEMBRE



Nuestra portada:
«El remolcador *Mahón*
mostrando el pabellón».

Contralmirante Jesús Salgado Alba
CARTA DEL DIRECTOR 611

COLABORACION ESPECIAL

Contralmirante-Director del I. H., Juan M. García Moretón
EL INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA
MARINA 613

TEMAS GENERALES

General de División Víctor Castro Sanmartín
LA INICIATIVA DE DEFENSA ESTRATEGI-
CA (SDI) VISTA POR UN MILITAR ESPA-
ÑOL 631

Coronel de Infantería de Marina José Fernández
Gaytán
DE COMO HERNAN CORTES NO QUEMO
SUS NAVES 635

Teniente Coronel Francisco Pérez Muínelo
DEL CONTADOR AL «COMPTROLLER» 653

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Fragata Tomás García-Figueras y Ro-
mero
EVALUACION DE NUESTRO SISTEMA DE
ÁRMAS MEROKA 667

Alférez de Navío Pedro Díaz Cabanas
DOCUMENTACION TECNICA Y CONTROL
DE LA CONFIGURACION 680

COMENTARIO INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de Fragata Ingeniero Javier Camón del
Valle
DE TAXISTA EN PARIS A SOLDADO-
CHOFER EN TIRADORES DE IFNI 709

Teniente Coronel Jurídico Agustín Vigier Glaría
EL APRESAMIENTO DEL BUQUE *CHRISTINE* 713

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

REINAUGURACION DEL MONUMENTO A
LOS HEROES DE CAVITE Y SANTIAGO
DE CUBA 729

J. C. P.
III SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR 739

Capitán de Infantería de Marina Ramón Piñeiro
Lemos
CAMPEONATOS MILITARES DE ORIENTA-
CION, NACIONALES Y MUNDIALES 735

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Librería *Oxford*. Paseo de La Habana, 54.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BILBAO.—Librería *Arrilucea*. Plaza Moyúa, 1.
- BURGOS.—Librería del Espolón. Espolón, 30.
- CADIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Kiosco de Prensa. Plaza de San Francisco, s/n.
Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- LA CORUÑA.—Sociedad Dipresa. Vales Villamarín, 27, bajo.
- PALMA DE MALLORCA.—Librería *Fondevila*. Arabi, 14.
Librería *Ereso*. Palaires, 1.
Librería *Tous*. Unió, 2.
- VALENCIA.—Librería Avda. José Antonio, 20.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería *Sixto*. Plaza Wynler, 8.

PRECIO POR EJEMPLAR

	Ptas.
<i>Venta a particulares:</i>	
Nacional	150
Extranjero	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28014 MADRID

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

La razón primera y principal de la existencia de la Armada es la defensa y protección en paz y en guerra de los intereses marítimos de España. Uno de esos intereses, que de día en día adquiere mayor valor, está constituido por la obtención y desarrollo de un acervo científico, tecnológico y cultural en el ámbito de las actividades marítimas y navales.

La historia de nuestra Marina demuestra con toda claridad que los períodos de grandeza naval —siglos XV, XVI y XVIII— coinciden con los de máxima actividad científica, cultural y técnica desarrollada por hombres e instituciones, públicas y privadas, dedicadas a esta paciente, esforzada y fructífera labor en el ámbito de la Marina. Los nombres de Abraham Zacuto, Alonso de Santa Cruz, Martín Cortés y Medina, verdaderos creadores científicos del arte de navegar en los siglos XV y XVI, la Casa de Contratación de Sevilla, primera institución del mundo en la ciencia de la Administración marítima, tan unida al nombre de Juan de la Cosa; la creación del galeón y la táctica de la navegación en conserva, precursora de los convoyes, coincide con la grandeza naval de los Austrias mayores. El siglo XVIII, el siglo de las luces, tiene en España a la Marina como punta de lanza del desarrollo científico y técnico, con la figura estelar y universal de Jorge Juan y los famosos nombres de Ulloa, Malaspina, Tofiño, Mazarredo, y tantos otros.

En elocuente contraste, los períodos de nuestra decadencia naval, siglos XVII, XIX y principios del XX, aparecen como desiertos científicos, técnicos y culturales, con algunos florecientes oasis con nombres gloriosos e incomprendidos —Monturiol, Peral, Villaamil y José Luis Díez, en lo científico, y Fernández Duro y Fernández Navarrete, en las investigaciones históricas.

En el momento presente, y de cara al futuro, la necesidad, la imprescindible necesidad, de potenciar al máximo posible el desarrollo científico, tecnológico y cultural en el ámbito marítimo ha de considerarse como de primera, mejor dicho, primerísima prioridad, en la inteligencia de que esta actividad ya no puede dejarse a la feliz iniciativa de individualidades, por muy geniales y fecundas que la suerte nos pueda deparar. En esto, como en todo, es preciso planificar, programar y organizar adecuadamente los esfuerzos humanos, financieros y logísticos para obtener resultados eficaces. Ya no es el individuo genial, sino el equipo bien conjuntado el protagonista de la investigación, del desarrollo y del trabajo científico y técnico. Y también, en esto, como en todo, ya no vale actuar en solitario por impulsos ais-

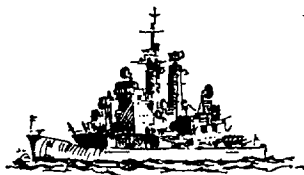
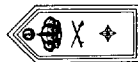
lados y en exclusivo provecho propio. Hay que unir, conjugar, coordinar esfuerzos, medios, capacidades y objetivos.

Si consideramos que son esencialmente tres los ámbitos, dentro de la sociedad, en los que se desarrollan esos grandes y permanentes esfuerzos en su máxima y amplia aceptación: la universidad, las empresas y las Fuerzas Armadas, resulta evidente que la colaboración, la estrecha y permanente cooperación entre el personal técnico y científico de estos tres mundos, ha de ser condición ineludible para obtener la eficacia deseada. La Marina, en conjunción con los otros Ejércitos, debe, pues, ofrecer y buscar el apoyo del mundo de la universidad y el mundo de la empresa para cumplir su misión, prioritaria, de cubrir sus necesidades de obtención, potenciación y defensa de tecnología, de ciencia y de cultura, y, como primer paso, dar a conocer y cuidar celosamente las instituciones navales donde se desarrollan, en algunos casos desde hace siglos, estas nobles y fecundas actividades.

A ello va dedicado el trabajo, el buen trabajo, que abre el número presente de nuestra REVISTA, la «colaboración especial» sobre el Instituto Hidrográfico de la Marina, centro de profunda cultura técnica y científica de nuestra Armada, artículo que viene garantizado por la firma de su director actual, el contralmirante García Moretón: uno de nuestros más destacados, y también más humildes, científicos actuales.

Y por hoy nada más.
Un fuerte y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



COLABORACION



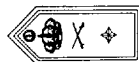
ESPECIAL



EL INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA MARINA



Juan M. GARCIA MORETON
Contralmirante-Director del I. H.



Introducción.



GRADEZCO al almirante-director de esta REVISTA GENERAL DE MARINA la oportunidad que me brinda y el espacio que me reservó en este número para exponer lo que es y hace el Instituto Hidrográfico de la Marina (I. H.).

No voy a tratar de la historia de la Cartografía y del Instituto Hidrográfico, pues ya fueron magistralmente expuestos por el almirante Moreno de Alborán en su precioso libro *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada española*.

Aunque también en dicho libro se habla de lo que es y hace el I. H., creo a mi entender, que existen dos razones para este artículo, la primera es que posiblemente puede ser leído por personas que no han leído el libro, y la segunda que el Instituto Hidrográfico ha variado algo desde entonces, y así intentaré actualizar lo expuesto en los capítulos XVI y XVII sobre automatización de la hidrografía y cartografía, ya que en el momento en que estoy escribiendo estas líneas se está procediendo a montar los equipos y sistemas de equipos que van a formar el nuevo Centro de Cálculos, que contará con los periféricos necesarios y la potencia (capacidad) suficiente para hacer frente a los trabajos de este Instituto en los próximos años.

La sustitución de los equipos del Centro de Cálculo era necesaria, pues ya hacía más de diez años que fue creado, siendo Director del Instituto

Hidrográfico el almirante García de Quesada; y diez años es mucho tiempo para la informática. Aprovecho esta ocasión para agradecer al Servicio de Informática del EMA la ayuda que nos ha prestado y nos sigue prestando en esta gestión.

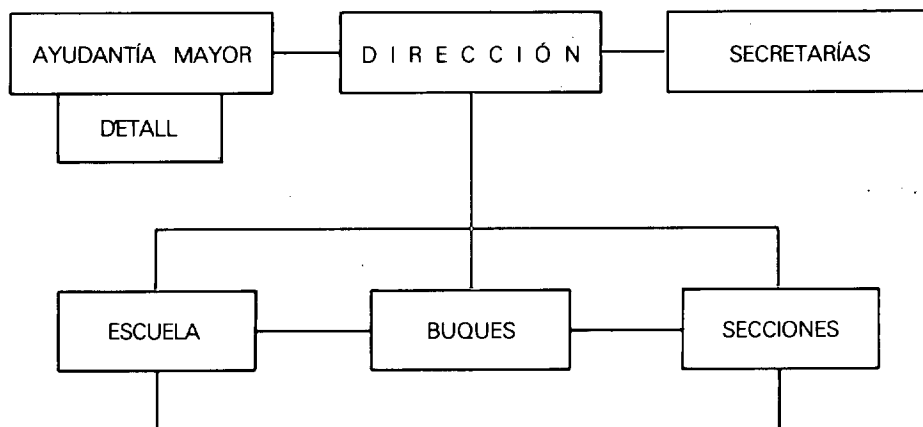
También trataré de las funciones y misiones de un nuevo servicio dentro del Instituto, el Servicio Histórico del I. H., que ha sido creado recientemente.

El Instituto Hidrográfico.

«El Instituto Hidrográfico de la Marina es un organismo de la Armada, de interés público nacional e internacional, cuya misión es velar por la seguridad de la navegación en sus aspectos de obtener y difundir información sobre la mar y el litoral y contribuir al progreso de la ciencia náutica. Asimismo le compete la formación del personal hidrógrafo de la Armada.»

Así lo dispone el artículo uno del Decreto 3.853/1970, de 31 de diciembre, por el que se reorganiza el Instituto Hidrográfico de la Marina.

En líneas generales, el funcionamiento del I. H. responde en la actualidad al siguiente organigrama:



Produce y distribuye los siguientes documentos:

- 473 Cartas náuticas de diferentes escalas (núm. variable).
- 9 Cartas especiales.
- 15 Cartas Decca.
- 3 Cartas deportivas (serán más).
- 1 Catálogo de publicaciones.
- 5 Derroteros (en nueve volúmenes).

- 1 Libro de faros (en dos partes).
- 1 Libro de radioseñales.
- 6 Publicaciones especiales.
- 10 Cuadernillos de bases medidas.
- 3 Reglamentos.
- 3 Publicaciones varias (incluido el catálogo).
- 6 Publicaciones periódicas.

De estas publicaciones periódicas, una es semanal, los «Avisos a los navegantes», otra semestral, el «Índice de avisos a los navegantes», y las otras cuatro anuales, el «Anuario de mareas» y los suplementos a los derroteros, libro de faros y libro de radioseñales.

El Instituto Hidrográfico mantiene relaciones con siete organismos nacionales y siete extranjeros o internacionales para intercambio de información y colaboración en trabajos científicos con asistencia a reuniones; y solamente para intercambio de información con once organismos nacionales y veintidós extranjeros o internacionales.

Entre éstos conviene destacar aquí, por su importancia y estrecha relación con la hidrografía, la Comisión Hidrográfica del Mediterráneo y mar Negro, que está formada por todos los Servicios Hidrográficos de los estados ribereños de estos mares, y la Comisión Hidrográfica del Atlántico oriental, formada asimismo por los Servicios Hidrográficos de los estados ribereños a esta zona.

También el I. H. es el Coordinador de los Avisos Mundiales a la Navegación en la NAVAREA III, que abarca el mar Mediterráneo y mar Negro.

Además, el Instituto Hidrográfico tiene la representación del Estado español en la Organización Hidrográfica Internacional, de la que es miembro.

Y, por supuesto, las relaciones propias con los Institutos y Servicios Hidrográficos de todo el mundo.

Para el cumplimiento de su misión, el Instituto Hidrográfico necesita efectuar trabajos de investigación en la mar, para lo cual cuenta con seis buques hidrográficos, éstos se dedican a levantamientos hidrográficos y trabajos oceanográficos en las zonas marítimas nacionales o en otras en las que el Estado español accediera a realizarlos como resultado de convenios o acuerdos internacionales.

Los buques hidrográficos.

De los seis buques hidrográficos, dos son de 1.090 toneladas, el *Malaspina* y el *Tofiño*, los cuales son del año 1975 y tienen registro automático de datos hidrográficos en cinta magnética. Los otros cuatro son de 355 toneladas, y dos de ellos, el *Cástor* y el *Póllux*, son del año 1966, y los otros dos, el *Antares* y el *Rígel*, son del año 1974.



B. H. *Tofino*.

De estos cuatro buques hidrográficos, el único que no está automatizado es el *Póllux*, pues los dos del 1974 están automatizados en su construcción de manera parecida a los grandes, y al *Cástor* se le ha montado últimamente un sistema de registro automático de datos, AUTOCARTA II, que trabaja con equipos de navegación de precisión TRISPONDER, y con tres sondadores ATLAS DESSO 20, así que con estos equipos es casi el mejor dotado de todos los pequeños.

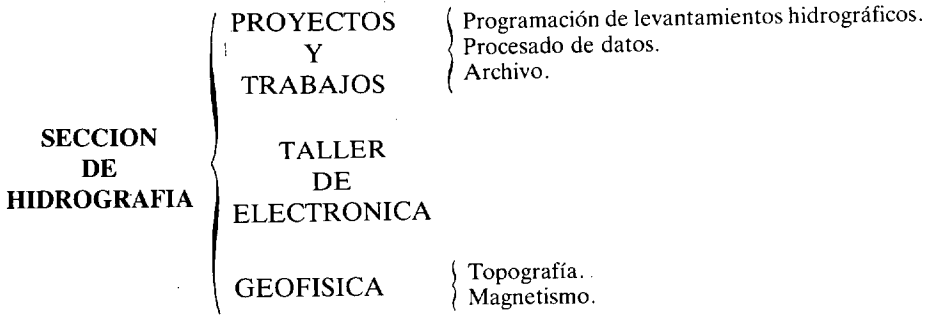
Cada uno de los buques automatizados tiene un bote con registro automático de datos para los trabajos en aguas someras cerca de la costa, donde no pueden o es muy peligroso que trabajen los buques.

Con estos buques se han formado dos Comisiones Hidrográficas, la del Cantábrico, con los buques *Malaspina* y *Antares*, para los trabajos desde la desembocadura del río Miño hasta la del río Bidasoa, y la del Mediterráneo, con los buques *Tofino*, *Póllux* y *Rigel*, para el litoral mediterráneo. El *Cástor* está dedicado a los trabajos en la bahía de Cádiz, desde el estrecho de Gibraltar a la desembocadura del río Guadiana.

Las Secciones del Instituto Hidrográfico.

Para el buen funcionamiento del Instituto Hidrográfico, y por razón del

necesario reparto del trabajo y de las responsabilidades, se ha dividido en las secciones cuyos esquemas y funcionamientos se exponen a continuación:



Esta Sección de Hidrografía es la que se encarga de proyectar, dirigir y comprobar los levantamientos hidrográficos y, por tanto, es la que se relaciona con los buques en lo relativo a las campañas y el funcionamiento de los equipos.

La Subsección de Proyectos y Trabajos prepara los parcelarios a ejecutar y redacta las instrucciones normativas para las Comisiones Hidrográficas y los buques.

Toda la documentación de los levantamientos es recibida por esta Sección; comprobada, analizada y volcada en los parcelarios se envía a la Sección de Náutica para la confección de las cartas náuticas.

El Archivo de Parcelarios merece una atención especial, pues en él se guardan todos los parcelarios con los datos de la época de su levantamiento. En tanto sigan existiendo datos automatizados y clásicos y buques automatizados y no automatizados tendrán que coexistir archivo de datos analógicos (parcelarios) y digitales en cintas magnéticas o discos. Por ahora, aunque se pasen los datos a los discos, también se archiva el parcelario hecho con esos datos, como comprobación.

De algunos parcelarios del archivo, hechos sobre papel-tela indeformable, se han sacado duplicados en papel plástico indeformable. Estos duplicados en «stabilene» se hicieron, hace tiempo, aprovechando la petición de copias por el Laboratorio de Puertos del MOPU, pero por falta de fondos no se completó.

Para su conservación y seguridad convendría pasar todo el archivo a papel plástico indeformable o en fotografías reducidas a escala, por duplicado, y guardar cada uno de los duplicados en sitios diferentes.

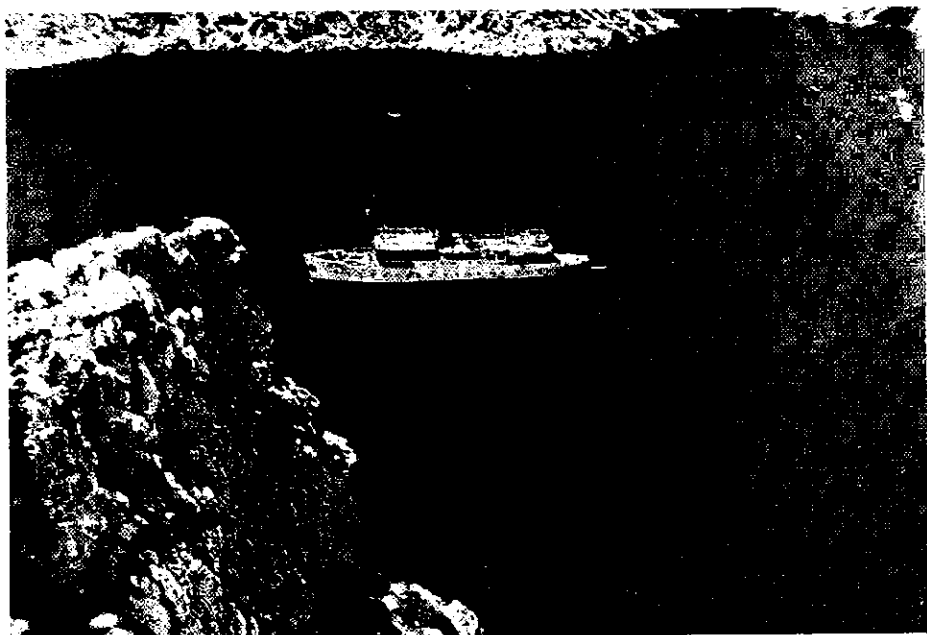
Con relación al archivo de datos en los discos de memoria de los ordenadores, convendría seguir haciendo los parcelarios y conservarlos en fotografías reducidas a escala, para preservarlos de cualquier error que borrarse los datos.

El Taller de Electrónica se encarga de la conservación y reparación de los equipos de los buques y del Instituto, y, además, también desarrolla trabajos de investigación y construcción de componentes, tarjetas impresas y microprocesadores para mejorar los equipos y sistemas de equipos de los buques, como, por ejemplo, interfases analógico-digital para el Raydist, corredera, giroscópica:

SECCION DE NAUTICA	CARTOGRAFIA	{ Planificación. Control de estampación. Correcciones.
	NAVEGACION	{ Avisos a los navegantes. Derroteros. Balizamiento. Radioseñales.
	INDUSTRIAL	{ Talleres de Instrumentos Náuticos. Talleres de Artes Gráficas. Depósito de Instrumentos Náuticos.

Le corresponde a esta Sección de Náutica la producción de toda la documentación útil para la navegación, cartas y publicaciones, así como estudiar e informar sobre los sistemas de ayuda a la navegación; por esta Sección se canalizan la mayoría, aunque no todas, las relaciones que el Instituto Hidrográfico tiene, para cumplir sus misiones, con la Oficina Hidrográfica Internacional de la Organización Hidrográfica Internacional, Comisión Permanente de Faros, Oficina de Normalización, Comandancias de Marina, Juntas de Obras de Puertos, Consejerías de Comunidades Autónomas, los Subcomités de Seguridad Marítima y Comunicaciones de la Organización Marítima Internacional, el Instituto Geográfico Nacional, Comisión Cartográfica de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, Avisos a los Navegantes de la NAVAREA III, así como con las Comisiones Hidrográficas del Mediterráneo y mar Negro y del Atlántico oriental y otras organizaciones internacionales para el estudio de intercambio de datos digitales y de promulgación de avisos a la navegación por télex, Navtex, etc.

Su misión principal es no solamente producir y mantener al día todas las cartas y publicaciones necesarias para una navegación segura, sino también, y de la mayor importancia, mantener informado al navegante diariamente y hora a hora de todas las variaciones que puede encontrar en su navegación, importantes para su seguridad. Este servicio es continuo y cooperan no sólo todas las Secciones del Instituto, sino todos los servicios hidrográficos de la zona, navegantes y diferentes oficinas y servicios de todo el mundo, siendo

B. H. *Juan de la Cosa*.

coordinados por el departamento de Avisos a los Navegantes, que es quien elabora mensajes de radioavisos costeros a medida que se originan y los pasa al centro DIANA y al coordinador del NAVAREA II (Servicio Hidrográfico francés) los que se consideren de su interés: redactar los mensajes de nuestra zona de responsabilidad de NAVAREA III (mar Mediterráneo y mar Negro), y comprobar todo lo relacionado con este servicio y los grupos semanales de avisos a los navegantes, los extractos semestrales y los grupos especiales.

La carta náutica es el resultado de la búsqueda de un equilibrio entre la claridad (utilidad) y la fidelidad, ya que la fidelidad nos mandaría rellenar de datos, números, nombres, veriles, curvas de nivel, etc., toda la superficie de la carta para que representase fielmente la realidad, pero eso quitaría claridad a la carta y posibilidad de trabajar sobre ella, ya que el navegante tiene que ir trazando líneas, rumbos, situaciones, derrotas, es decir, tiene que ir «navegando» sobre ella, así que la carta debe ser lo más clara posible para que se pueda escribir o dibujar sobre ella, pero tampoco debe faltar nada que interese al navegante, y así, por ejemplo, hay hasta que exagerar el tamaño de un islote o piedra para que aparezca visible en la carta, si es necesario que así sea.

Esta carta es uno de los principales productos del Instituto Hidrográfico, y la Subsección de Cartografía es la que se encarga de su confección y man-

tenimiento una vez editadas por medio del Departamento de Correcciones e Información y el del Mantenimiento de dicha Subsección.

El primero se encarga de actualizar y mantener al día la Colección de Cartas Náuticas.

El Departamento de Mantenimiento tiene la misión de poner al día la Colección de Cartas Náuticas (Nacionales e INT) mediante la inserción, en sus originales, de todas las correcciones que se encuentran en las correspondientes cartas corregidas para la estampación y posterior publicación de nuevas ediciones e impresiones.

También prepara para su publicación, como país reproductor, los originales procedentes de los Servicios Hidrográficos extranjeros, confeccionando los nuestros de las cartas INT.

Dada la escasez actual de personal, el mantenimiento va por detrás de nuestras necesidades, por lo que puede agotarse una carta y no está lista para hacer una nueva impresión corregida, pues el procedimiento de taller es el mismo que para una carta nueva.

Además, al existir paralelamente a este Servicio de Cartografía, que podríamos llamar clásico, el de Cartografía Automatizada, hace que sea más notoria la falta de personal.

De esta Sección de Náutica también depende la Subsección Industrial, con su oficina de fotocomposición, la Imprenta, Talleres de Reproducción y el Taller y Depósito de Instrumentos Náuticos.

SECCION DE FOTOGRAMETRIA	}	Fotogrametría.
		Fotointerpretación.
		Geodesia.
		Proyectos e Investigación.

El fin principal de esta Sección es la elaboración de toda la información terrestre que se considere necesaria para dar soporte a los levantamientos hidrográficos en ejecución y consecuentemente para la edición de nuevas cartas.

Una vez previstos los levantamientos hidrográficos en el «Plan General de Trabajos» para el año próximo, se comienza a efectuar las gestiones para la adquisición de los vuelos necesarios.

A este respecto, los proveedores habituales son el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire y el Instituto Geográfico Nacional, aunque también se han obtenido fotografías de los archivos de los Ministerios de Obras Públicas, Agricultura y Hacienda, así como de empresas privadas, aunque en pocas ocasiones y con un volumen muy reducido. Los pagos de estos vuelos son a cargo de los fondos generales del Instituto, sin que figuren en partida especial, lo que podría ocasionar en un futuro problemas de financiación al aumentar la producción, ya que la aplicación de la técnica de

la fotogrametría se puede considerar como definitiva para la realización de todo tipo de levantamientos terrestres.

Al mismo tiempo, se comienza el estudio Geodésico de la zona con la recopilación de la información de los vértices en ella incluidos. Antaño, a partir de estos vértices, se medía y calculaba una red de triangulación que servía de base para ubicación de estaciones de radioposicionamiento y como puntos de partida y recalada para las taquimetrías que definían el contorno de la costa. Hoy en día, gracias a la «Aerotriangulación» por medio de fotografías aéreas y procedimientos analíticos en ordenador, se logra en gabinete la obtención de «Puntos de Control» con sus coordenadas correspondientes, a partir de una limitada información geodésica terrestre.

Estos puntos son los utilizados para el «apoyo de las fotografías aéreas estereoscópicas», que se tratan en los aparatos de restitución tipo WILD A-10 ó B-8 con que cuenta este Centro.

La información es asimismo grabada en soporte magnético, por lo que se trata posteriormente en ordenador para el control de calidad, así como para su representación en proyección Mercator.

Estas minutas se complimentan con información adicional de «puntos destacados» a lo largo de la línea de costa, cuyas coordenadas geográficas se obtienen con el restituidor y servirán para que el buque instale cerca de ellas las estaciones de radioposicionamiento o para cualquier otro tipo de trabajo de mar o tierra.

Es así como se logra una *información* homogénea de una amplia zona sin correr el riesgo de mezclar posiciones geográficas provenientes de distintas redes geodésicas.

A la Sección de Hidrografía se le remite esta información ya depurada para su posterior envío a los buques, que consta de parcelarios (en UTM y Mercator) con toda la información terrestre dibujada, reseñas y posiciones geográficas de puntos destacados, fotografías aéreas de la zona con estos puntos ya rotulados y una lista de comprobaciones de campo a efectuar para completado de las restituciones y otras informaciones que la Sección Náutica requiere: luces, puntos conspicuos, etc. De esta manera, el barco tiene información abundante y no necesita prácticamente efectuar trabajos geodésicos, pudiendo comenzar a sondear de inmediato.

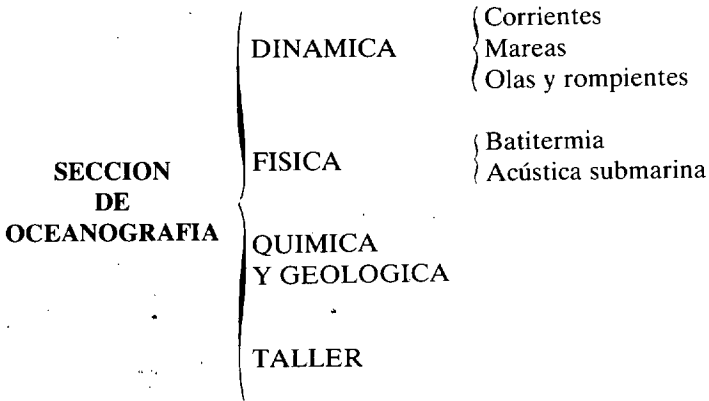
En la Sección se procede al archivo de las restituciones y de toda la documentación concerniente, por lo que cualquier usuario puede recabar información de las zonas ya levantadas, para diferentes usos.

La Sección sigue la evolución de nuevas técnicas de Fotogrametría y Teledetección, para su aplicación en el campo de Hidrografía, y para ello ha efectuado el proyecto HIDRO-JUN 84, participando el buque hidrográfico *Tofiño*, el Escuadrón de Vuelo del Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), con aplicación de técnicas de fotografía aérea y de teledetección con sensor

pasivo MZ S, cuya información se está tratando, al objeto de medición de profundidades y clasificación de fondos.

Personal de la Sección imparte clases de Fotogrametría a los diversos cursos y cursillos que se celebran en la Escuela de Hidrografía, contando para ello con seis estereoscopios de mesa en la sala de Fotointerpretación.

Se asisten a reuniones en el Consejo Superior Geográfico, Instituto Geográfico Nacional, Servicio Geográfico del Ejército, Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), etc., manteniendo colaboraciones con todos ellos, logrando de este modo la dinámica necesaria para un mayor provecho de la información existente y, por tanto, conseguir que los trabajos se realicen más eficazmente.



Esta Sección de Oceanografía tiene la misión de programar, organizar, planificar y ejecutar las campañas oceanográficas que efectúan los buques hidrográficos, así como las relaciones con los servicios oceanográficos, tanto nacionales como internacionales. Dada la relativa novedad de esta Sección, es la única que tiene que salir a la mar en todas y cada una de las campañas que ejecutan.

Se ha participado, entre otras, en la campaña multinacional *¿Dónde va?* para el estudio del Frente Oceánico del Mar de Alborán, colaborando con Estados Unidos, Francia y República Federal de Alemania.

Por parte española han colaborado:

Instituto Español de Oceanografía (IEO), con los buques oceanográficos *Cornide de Saavedra* y *Naucrates*.

Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), con un avión Aviocar con sensores remotos.

Instituto Hidrográfico, con el buque hidrográfico *Malaspina*.

Se está en la fase de estudio y planificación de una campaña en colaboración con la «Wood Hole Oceanographic Institution», «Scripps Institution of Oceanography», «Naval Postgraduate School», «Oregon State University» y la «University of British Columbia».

Asimismo se colabora con el Instituto Geográfico Nacional (IGN) y el IEO y Juntas de Obras de Puerto para el establecimiento de una Red Mareográfica Nacional permanente.

Se mantienen representantes en el Comité de Oceanografía Militar de la Organización del Tratado del Atlántico Norte y en el Comité Científico de Representantes Nacionales del Centro de Investigación de Lucha A/S de SACLANT (La Spezia).

Las Estaciones Meteorológicas que tiene esta Sección son para apoyo directo a las Campañas Oceanográficas y pertenecen al I. H., no teniendo nada que ver con las que tiene la Sección de Meteorología.

SECCION
DE
METEOROLOGIA

} PREDICCION
} CLIMATOLOGIA

Esta Sección desarrolla las actividades meteorológicas en coordinación con el Instituto Nacional de Meteorología (INM). La Estación Meteorológica ubicada en el Instituto Hidrográfico es la que corresponde a la Zona Marítima del Estrecho, y su personal técnico pertenece, así como los equipos de la Estación, al INM.

Las tareas principales son:

- Trazado de mapas de olas (dos diarios).
- Predicciones (un mínimo de seis diarias).
- Información de puertos españoles (una vez al día).
- Certificados, predicciones especiales para maniobras, etc.
- Trabajos climatológicos de distinta índole (actualmente la climatología de la provincia de Cádiz).
- Mantener y llevar las publicaciones de la Organización Meteorológica Mundial (OMM).
- Informes, documentación y demás asuntos relacionados con la Meteorología.

Servicio Histórico.

Con la misión de clasificar, catalogar y conservar todos los documentos de valor histórico existentes en los archivos de las diferentes Secciones del Instituto Hidrográfico, así como los que fueron recuperados de la explosión ocurrida en la Base de Defensas Submarinas anexa al I. H., ocurrida en la

tarde del 18 de agosto de 1947, los cuales se habían guardado para cuando en su día fuera posible limpiarlos, catalogarlos y restaurarlos; considerando que no parecía conveniente esperar más tiempo, se empezó en los primeros meses de 1984 a formar el Servicio Histórico de una manera no oficial hasta que por acuerdo tomado en la reunión de la Junta Facultativa celebrada el 21 de septiembre de 1984 se aprobó la creación de este Servicio.

Aunque se ha trabajado y se sigue trabajando mucho, queda por hacer todavía una labor ingente.

Por ejemplo, para la recuperación de las planchas de cobre se van a limpiar, estampar (diez o doce ejemplares) para comprobar su estado, barnizarlas y guardarlas.

Asimismo se han catalogado 95 manuscritos originales de los levantamientos efectuados por don Vicente Tofiño entre 1783 y 1788, y también la catalogación de cartas antiguas: de América del Norte, 26; América Central, 89; América del Sur, 40; Asia y Oceanía, 34; Africa, 21; Europa, 19, y España, 107, o sea 336 cartas.

Se han restaurado y encuadernado 32, entre libros y álbumes, y quedan por hacer 42.

Además, se han hecho ficheros de lugares geográficos donde consta: la carta donde aparece el lugar, fecha del levantamiento de la carta y lugar donde está archivada; hay hechas hasta la fecha 608 fichas.

Además, este Servicio ha prestado asistencia solicitada a este I. H., desde una información referente al puerto de Tamares (Vizcaya), que aparecía relacionada en documentos del siglo xii y que fue solicitada por el Sr. Günter Gutman, a la aportación de documentos para el Ministerio de Cultura sobre la expedición de don Alejandro Malaspina.

Respecto a donaciones, se ha tratado con los descendientes del Excmo. Sr. don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, capitán general de la Armada, Grande de España, Caballero Laureado de San Fernando, Gran Cruz de Carlos III, ministro de Marina, Primer Marqués de Nervión y cuyos restos reposan en el Panteón de Marinos Ilustres, con la actual Marquesa viuda de Nervión, doña Mónica Arteché y González de Careaga, la cesión al Servicio Histórico Hidrográfico de algunos documentos antiguos para conservarlos y mantenerlos unidos con otros de este Instituto para la memoria de este muy insigne marino e hidrógrafo, todo lo cual agradezco con estas líneas a sus familiares por la amable acogida que prestaron a nuestra solicitud.

También el contralmirante R. O. Morris, FRICS, actual Director del Servicio Hidrográfico del Reino Unido (Hydrographer of the Navy), me informó que en sus archivos ha encontrado un derrotero manuscrito (fueron copiados por el teniente de navío don Juan de Hervé, de la Real Armada, piloto mayor de la mar del sur, y por don José Espinosa, oficial de las corbetas de S. M. *Descubierta y Atrevida*) de la costa oeste de América de la expe-

dición de Malaspina, que posiblemente fue entregada por el capitán de navío don Felipe Bauzá (1) cuando estuvo exiliado en Inglaterra al entonces hidrógrafo de la Marina capitán de navío Beaufort, ofreciéndome el envío de una fotocopia del derrotero en el caso, que así es, de no tenerlo.

SECCION ECONOMICA { HABILITACION
DEPOSITO CENTRAL
ALMACEN GENERAL

Esta Sección tiene la misión de asesorar en materia económico-legal y contable, formular, en nombre y representación de la Hacienda Pública, las actuaciones contractuales que por delegación se puedan realizar, y proponer todas las acciones y gestiones necesarias para el mejor rendimiento económico del Centro.

AYUDANTIA MAYOR { OBRAS
MANTENIMIENTO
COMUNICACIONES
DETALL
SERVICIOS DE SANIDAD

SECRETARIA { SECRETARIA TECNICA
SECRETARIA GENERAL
ARCHIVO
BIBLIOTECA

Tanto la Ayudantía Mayor como la Secretaría cumplen las muchas misiones que corresponden a estos Departamentos en cualquier Dependencia de la Armada de esta entidad.

La Escuela de Hidrografía.

La misión del hidrógrafo es realizar los trabajos necesarios para producir todas las publicaciones y cartas náuticas necesarias al navegante. Estos trabajos requieren un alto grado de especialización del personal en sus distintos niveles, ingenieros, especialistas, técnicos y auxiliares. Además, la continua evolución de la técnica afecta a las diversas ramas de la hidrografía, lo que requiere mantener al día los conocimientos del personal y, por tanto, de una manera particular, la Escuela de Hidrografía.

Todo esto origina no sólo cambios en los programas, sino en la planificación de los cursos.

La Escuela de Hidrografía forma parte del Instituto Hidrográfico y tiene

(1) El capitán de navío don Felipe Bauzá murió en Londres, y parece ser que está enterrado en la abadía de Westminster.

por misión la formación del personal hidrógrafo, titulado superior y especialista en todas sus categorías.

Imparte los siguientes cursos:

- Curso de Ingeniero Hidrógrafo, de dos años de duración, para los Jefes y Oficiales del Cuerpo General especialistas en Hidrografía, procedentes de la Enseñanza Militar Superior.
- Curso de Oficiales Especialistas, de un año de duración, para Oficiales del Cuerpo General procedentes de la Enseñanza Militar Superior, RNA, Curso de Transformación y oficiales de marinas extranjeras, principalmente de habla hispana.



- Curso de Aptitud, de tres meses de duración, para oficiales de la misma procedencia que el anterior.
- Curso III, de un año de duración, para ingreso en la Escala Básica del Cuerpo de Suboficiales.
- Curso II, de un año de duración, para ascenso a cabo primero Hidrógrafo.
- Curso I, de un año de duración, de especialistas de la Armada para acceso a cabo segundo Hidrógrafo.

La Federación Internacional de Geómetras (FIG) y la Organización Hidrográfica Internacional han fijado las normas de formación y competen-

cia para los Hidrógrafos y han homologado internacionalmente dos niveles, el superior «A» y el inferior «B».

Al Curso de Oficiales Especialistas le fue reconocido el nivel «A» en la última reunión del Consejo, en abril de este año, en Halifax (Canadá).

El Centro de Cálculo.

El Centro de Cálculo del Instituto Hidrográfico tiene la misión de colaborar y cooperar con todas las Secciones para la mecanización de sus trabajos y proceso de datos, mantener el material correspondiente y asesorar a la Dirección sobre todo lo relacionado con la informática y automatización.

En la actualidad se está procediendo a la instalación de los nuevos equipos necesarios para modernizar nuestro Centro de Cálculo, que quedará, en principio, con la distribución que se muestra en el esquema, en el que aparecen, coloreado en rojo, los equipos de nueva adquisición.

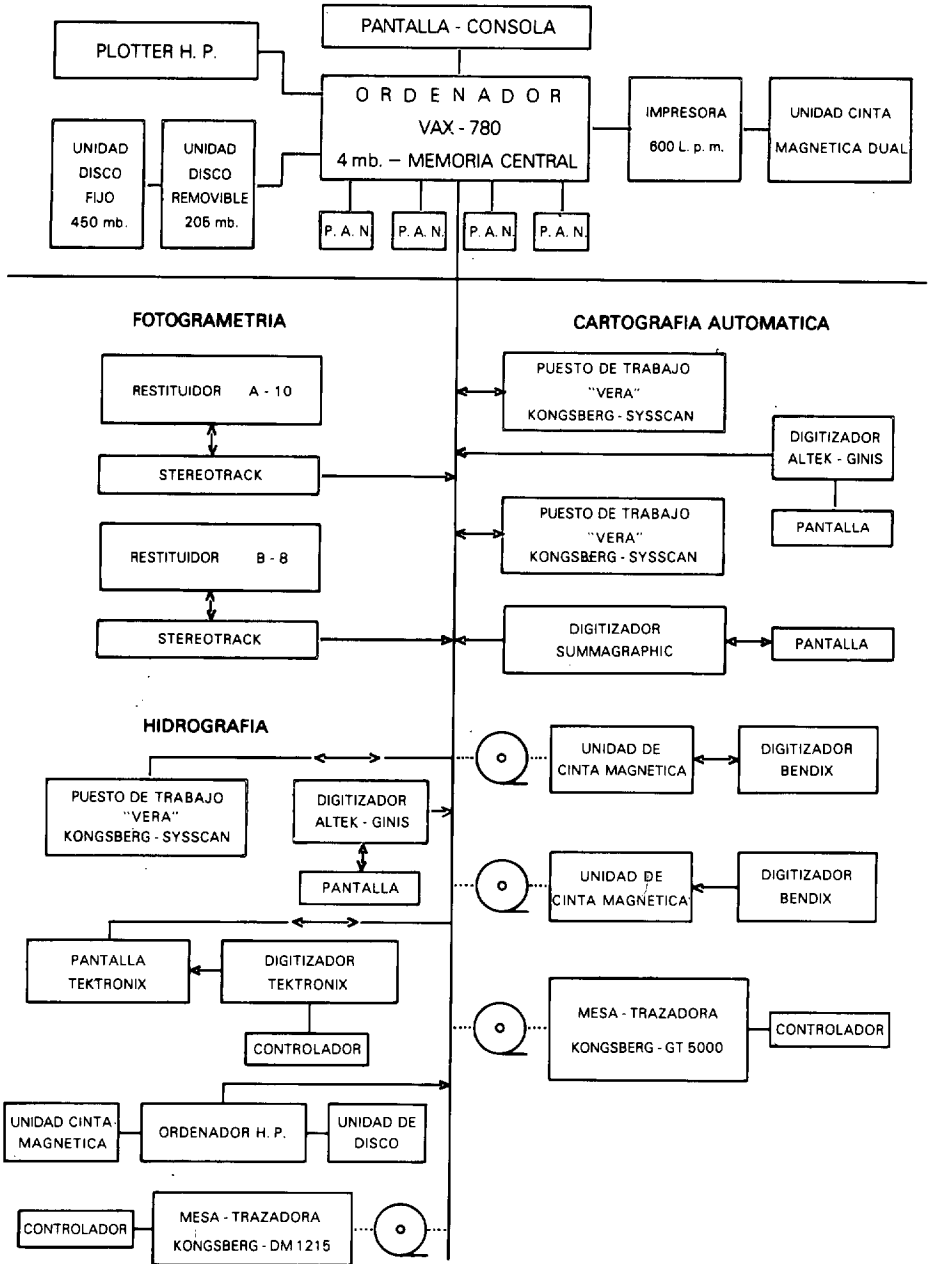
Su distribución y cantidad es sólo indicativa y en el futuro será aumentado el número de equipos; así como también, y esto se considera muy importante, la necesidad de modernizar en los próximos años los equipos de los buques, tanto en lo que toca a la hidrografía como a la automatización.

El ordenador IBM 370/115, de 160 «K bytes» de memoria central, ha sido sustituido por un ordenador VAX-11/780, de 4Mb. Este ordenador va a contar en el Centro de Cálculo con los siguientes periféricos:

- Una pantalla-consola para iniciar todo el sistema, establecer prioridades y controlar el trabajo de las distintas Secciones.
- Dos unidades de disco; una fija de 450 Mb que contiene fundamentalmente los programas del sistema operativo y los de usuario de utilización más frecuente y otra móvil de 205 Mb para archivo de ficheros de información, con lo que cada Sección podrá disponer de su «disk-pack».
- Una impresora rápida de 600 líneas por minuto.
- Una unidad de cinta magnética Dual de 800 y 1600 b.p.i. de densidad.
- Cuatro pantallas Alfa numéricas (P. A. N.) para confeccionar programas, ejecutarlos y en general poder acceder al ordenador.
- Un «plotter» (mesa trazadora vertical) de la casa Hewlett-Packard.

En Rota se está montando también otro ordenador Vax-11/780, lo que significa una ventaja para el apoyo mutuo que podemos prestarnos.

Conectados a este ordenador del Centro de Cálculo, y como se ve en el esquema, existen en las distintas Secciones del Instituto varios equipos. Como más importantes, entre los de nueva adquisición, están en la Sección de Fotogrametría dos equipos «Stereo-track», que son un conjunto de pro-

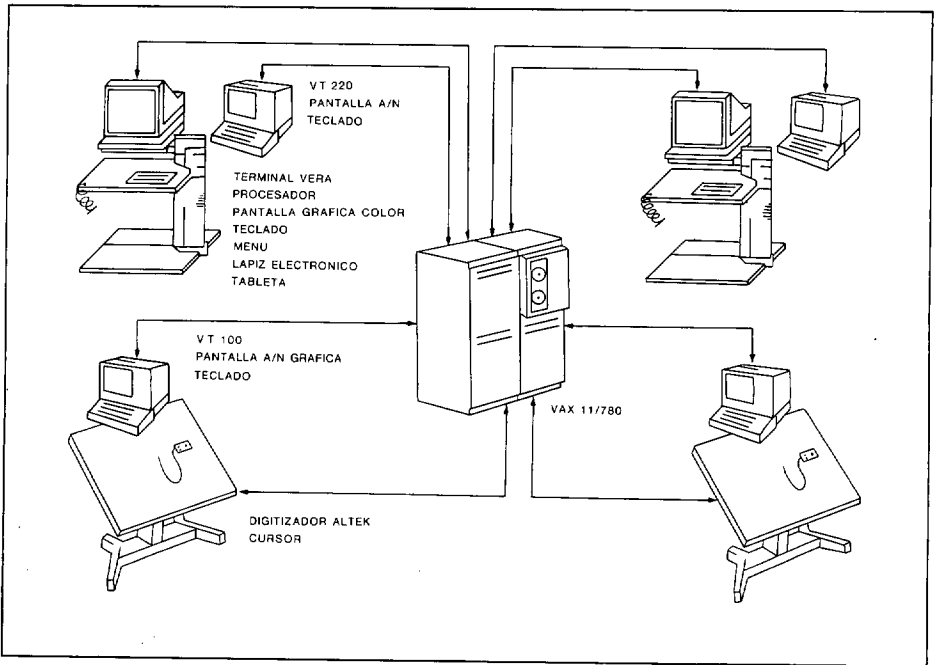


gramas y ordenador que permiten orientar los fotogramas y efectuar pequeñas correcciones en los datos digitales procedentes de la restitución fotogramétrica. En las Secciones de Hidrografía y Náutica se han adquirido tres equipos gráficos interactivos, «VERA» Kongsberg-Sysscan, con los que se puede hacer toda clase de correcciones en la información digital, así como transformaciones de coordenadas y cambios de proyección cartográfica. Los equipos anteriores, unidos a dos digitalizadores «ALTEK-GINIS», también conectados al ordenador, permitirán contar con toda la información de la carta en forma digital, con lo que de manera directa se pueden trazar los negativos que darían lugar a los fotolitos necesarios para estampar la carta.

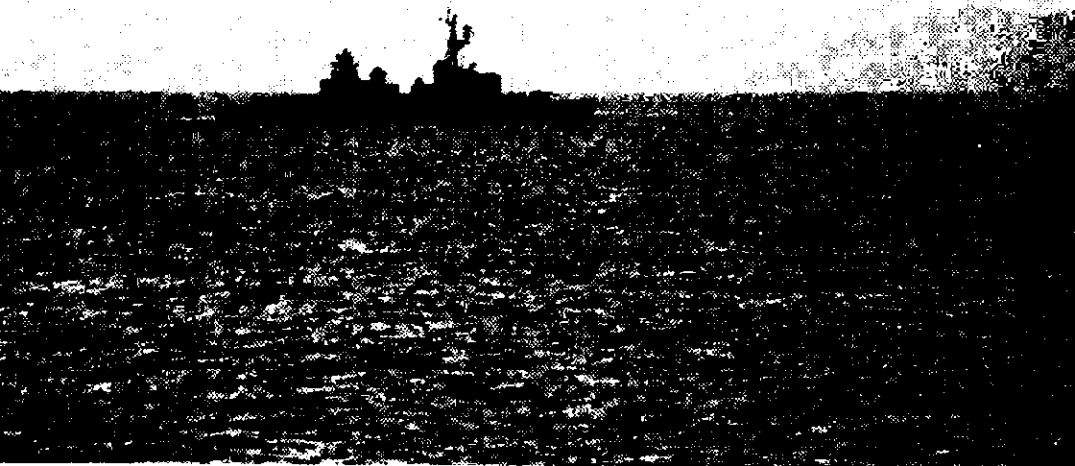
Algunos equipos de los existentes, los que se unen con una línea continua en el esquema, podrán integrarse al sistema, los otros no.

Para que el sistema esté trabajando a pleno rendimiento hacen falta bastantes meses (de 12 a 18), después de que estén montados y probados los equipos, según la experiencia adquirida.

En la figura se muestran, tal cual son en la realidad, algunos de los componentes y la unidad central.



Con todo esto se ha tratado de condensar y resumir lo más posible lo que es y hace el Instituto Hidrográfico de la Marina, pero todavía queda mucho por decir y más por hacer.



Destructor al ocaso. Autor: Félix María de la Cuesta Márquez.

LA INICIATIVA DE DEFENSA ESTRATEGICA (SDI) VISTA POR UN MILITAR ESPAÑOL

Víctor CASTRO SANMARTIN
General de División



ON gran frecuencia leemos comentarios y artículos en la prensa que se ocupan de esta iniciativa del presidente Reagan, lanzada ya en 1983 y que en este año 85 adquiere un relieve muy destacado al centrar en ella el desacuerdo máximo entre el Este y el Oeste.

La mayor parte de las veces el tinte político de los comentaristas oscurece la realidad: para unos se trata de una panacea que puede librar al mundo de la amenaza de los misiles nucleares, mientras que para los otros se trata de una nueva amenaza que viene a poner en peligro incluso lo poco conseguido en el camino de la limitación de armamentos, como el tratado ABM de 1972.

Esto nos ha inducido a presentar esta modesta aportación, que es la de un militar español al final de su carrera. Naturalmente tendrá la parcialidad del que desea lo mejor para la defensa de su Patria, para su desarrollo económico y para el progreso científico y tecnológico, objetivos por los que siempre lucho.

1. ¿Cómo presentan los Estados Unidos la SDI?

Los folletos editados por la Casa Blanca la presentan como un camino que, si tiene éxito, puede conducir al abandono de la política de represalias nucleares, llegando a dejar anticuados los misiles balísticos. Su lectura es conveniente, y no puede afirmarse que sea mera propaganda.

Es también sabido que la política de defensa de los países occidentales, capitaneados por EE.UU., se viene basando en la llamada *respuesta flexible*, que se propone recurrir a las armas de potencia proporcional a la del atacante, pero manteniendo siempre la amenaza de los misiles balísticos intercontinentales del arsenal americano, capaces de aniquilar cualquier

enemigo (la URSS incluida) aun en el caso de que se adelantase con un devastador ataque por sorpresa. Es lo que se ha llamado «Destrucción Mutua Asegurada» (MAD).

Tras un largo período de confiar en las represalias, únicamente los EE.UU. se preguntan: ¿Por qué no recurrir a sistemas de defensa contra los misiles enemigos si la técnica actual puede permitir atacarlos incluso con armas convencionales?

Pero este camino puede tropezar con el Tratado de limitación de misiles antibalísticos (Tratado ABM antes citado). En él se prohíben «el desarrollo, los ensayos y el despliegue de sistemas antibalísticos».

El escollo no es pequeño. Y por parte americana se soslaya afirmando que la SDI es un mero programa de investigación, y que eso no entra en las prohibiciones del Tratado, siempre que no se llegue a la fase de desarrollo de armas y de ensayos de las mismas.

A juicio del que esto escribe, ello quiere decir que los EE.UU. están dispuestos a denunciar el Tratado en el caso de que las investigaciones tengan éxito. Y parece como si preparasen esta denuncia, a juzgar por el énfasis que ponen en señalar que el único sistema antibalístico operativo es el que defiende a la ciudad de Moscú (que no es infracción del Tratado) y los grandes perfeccionamientos que los rusos le están añadiendo (que sí puede ser infracción), como el modernísimo radar que construyen en Siberia.

Para los ciudadanos americanos y para sus aliados se presenta la esperanza rosada de que ningún país podría tomar la iniciativa de lanzar un ataque balístico nuclear ante la incertidumbre de su resultado, que podría ser mínimo en el caso de destrucción de una buena parte de los misiles en vuelo. Por consiguiente, la SDI se convertiría en un magnífico instrumento para conseguir, en las conversaciones de desarme, un acuerdo de reducción de los misiles balísticos e incluso su destrucción controlada, eliminando esa espada de Damocles que pende sobre las cabezas de todos los humanos, y muy especialmente sobre americanos y rusos.

Para el Gobierno de los EE.UU. la SDI constituye el pilar más sólido de su política actual, que sigue apoyándose en la respuesta flexible o graduada y en la continuación de la política de desarme controlado, objeto de las conversaciones de Ginebra.

2. ¿Cuál ha sido la reacción de los demás países?

Los aliados europeos, con la excepción de Francia, han acogido la iniciativa muy favorablemente porque ven en ella un alivio a la amenaza nuclear y una ayuda para conseguir la limitación, e incluso la abolición, de los misiles nucleares. Con diferentes grados de entusiasmo, Gran Bretaña, Alemania e Italia han ofrecido su apoyo y esperan obtener ventajas militares e industriales.

La actitud francesa es diferente y opuesta en principio. Para valorar esta oposición hay que tomar en consideración dos hechos:

1.º Que Francia aspira a capitanear una iniciativa propia, el incipiente proyecto EUREKA, que tendría objetivos similares al americano, llevando a la industria militar francesa a un puesto aún más destacado del que hoy ocupa; y

2.º Que si es cierto que ni el Gobierno ni las industrias estatales francesas participan en la SDI americana, son varias y muy importantes las empresas francesas que han buscado la colaboración en ella, estableciendo contactos directos a nivel industria-industria. Y parece que lo han conseguido a juzgar por lo publicado.

En cuanto a la URSS la oposición es total y furibunda. Para ellos la SDI es el intento americano de llevar la guerra al espacio exterior; es el incumplimiento de todos los acuerdos de limitación de armamento y muy especialmente del Tratado ABM de 1972, y pone en peligro la continuación de las conversaciones de Ginebra. Paralelamente los partidos comunistas occidentales, más o menos teledirigidos, arrecian en sus ataques a los EE.UU y le acusan de tratar de desencadenar «la guerra de las galaxias».

3. ¿Cuál puede ser la posición española?

Naturalmente no hemos de entrar en los aspectos políticos que nos están vedados a los militares. Nuestras ideas se centrarán en las cuestiones militares e industriales. Trataremos de que sean claras:

A) Desde el punto de vista militar la SDI ofrece la posibilidad de llegar a un sistema de defensa frente a los misiles balísticos que con seguridad nos apuntan, ante los que hoy no tenemos «paraguas» de ninguna clase. Y además sin utilizar armas nucleares, lo que encaja perfectamente en los propósitos desnuclearizadores del Gobierno español.

B) Desde el punto de vista industrial y científico *lo primero* es considerar que la SDI es un programa de investigación de la máxima categoría. Está en pleno desarrollo y los EE.UU. dedicarán (según datos publicados en la prensa americana) más de dos mil millones de dólares en el año fiscal 85-86. Trabajan en él unos dos mil investigadores, y está previsto multiplicar estas cifras por cinco en los años que faltan para el 1988.

Se puede asegurar que se están obteniendo ya resultados prometedores, condicionando ya las relaciones con el Este y la marcha de las conversaciones de Ginebra. En las revistas especializadas se habla ya de la utilización de rayos láser y de haces de neutrones para atacar a los misiles en su fase inicial de aceleración, en su trayecto medio y en su aproximación a los objetivos.

Por ello, tenemos que ver en la SDI un reto que ha de llevar la Investigación y la Tecnología a niveles que hoy ni pueden sospecharse, y ha de ser la base del progreso científico y económico del futuro.

En consecuencia, estimamos que representa una marcha hacia el progreso y que España no puede ni debe estar ausente de ella.

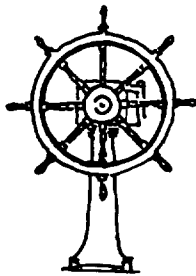
En *segundo término* se debe señalar que los caminos para hacerlo son variados y que los factores políticos pueden condicionar la forma y el momento, pero que no deben ser impedimento para nuestra incorporación.

A juicio de este viejo militar, nuestra incorporación abierta y clara sería el procedimiento más indicado. Correspondería pues al Gobierno o al Ministerio de Defensa acordarlo, anunciarlo y tomar las medidas conducentes a ello.

Si este camino no se considerase adecuado convendría seguir el utilizado por los franceses (con o sin EUREKA), estimulando, animando y apoyando a las grandes empresas españolas para que buscasen el contacto y la cooperación con las industrias americanas que trabajan en el programa.

Hay que tener en cuenta que la Administración Reagan estimula la cooperación industria a industria en cuestiones de armamento, siempre que se garantice que no ha de haber filtraciones hacia los países del Este, y nuestra reciente adhesión al COCOM ha de ser un factor de apoyo para obtener esta colaboración.

En síntesis, consideramos que España debe adherirse a la SDI, bien sea a bombo y platillo, bien imitando a los franceses, lo cual no sería novedad alguna.



DE COMO HERNAN CORTES NO QUEMO SUS NAVES

José FERNANDEZ GAYTAN



Introducción.



E cumple en este año de gracia de 1985 el quinto centenario del nacimiento de Hernán Cortés; justo es dedicarle un merecido recuerdo al hombre que incorporó a España un vasto imperio, al que bautizaría con el nombre de Nueva España.

Sus dotes como militar, político, diplomático, organizador, civilizador, escritor y poeta hacen de él, creemos, el primero de los conquistadores del Nuevo Mundo. Bernal Díaz del Castillo, capitán y fiel cronista de la gesta, nos dice que:

Fué de buena estatura é cuerpo, é bien proporcionado é membrudo, é la color de la cara tiraba algo á cenicienta, y no muy alegre, é si toviera el rostro más largo mejor le pareciera, y era en los ojos en el mirar algo amorosos, é por otra parte graves; las barbas tenía algo prietas é pocas é ralas, é el cabello que en aquel tiempo se usaba de la misma, é tenía el pecho alto é la espalda de buena manera, é era cençñoa é de poca barriga y algo estevado, é las piernas é muslos bien entados.

Al referirnos al hecho que da título a este artículo, parece necesario recordar, aunque sea muy brevemente, el marco en el que éste tuvo lugar: el total suceso de la conquista.

Hernando o Hernán Cortés, Pizarro, Monroy y Altamirano nació en Medellín (Badajoz) el año 1485, se ignoran las fechas del día y mes, ya que ni él ni ninguno de sus amigos y biógrafos han hecho alusión a ellas en ningún documento de los conocidos hasta la fecha, y no ser costumbre en esta época el empleo de libros parroquiales, que más tarde haría obligatorios el cardenal Cisneros. De familia noble, pasó en su juventud a Salamanca, donde cursó los estudios de Leyes, que no llegó a terminar, ya que, algo después, marchó a Valladolid, donde ejerció de ayudante de escribano. Fracaso su intento de incorporarse en Italia a las tropas de Gonzalo Fernández



Embarque para las Indias. Grabado de Hoetnagle, en el libro de G. Braun, *Civitates orbis Terrarum*.

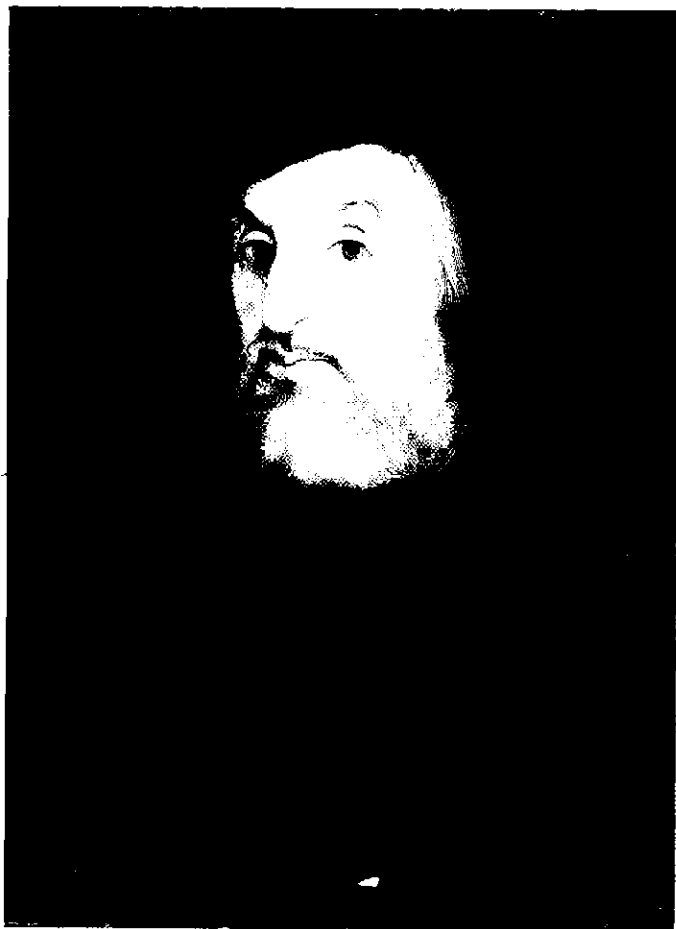
de Córdoba, el *Gran Capitán*, por el año 1501 embarcó en Sanlúcar de Barrameda, rumbo a la Española.

Las Indias.

Acogido a la protección de su pariente, fray Nicolás de Ovando, gobernador de las Indias Occidentales, pasó Cortés a la Española, donde se esta-

bleció como encomendero y escribano de Azúa. El año 1521 acompaña a Diego Velázquez de Cuéllar a la conquista de Cuba, estableciéndose en Baracoa (después Santiago de Cuba) como estanciero, contrayendo matrimonio con doña Catalina Juárez y Pacheco, de la que no tuvo descendencia. Graves desavenencias con el gobernador, Velázquez, motivaron el que éste le pusiera preso, aunque más tarde, ya reconciliados, fuera nombrado alcalde de dicha ciudad.

Los viajes de Francisco Hernández de Córdoba (1517) y de Juan de Grijalva (1518), descubridores de las costas del Yucatán y Méjico, con las noticias de haber encontrado pueblos de cultura muy superior a las de los hasta entonces conocidos, movieron a Velázquez a organizar una expedición, de



Hernán Cortés.

la que dio el mando, como capitán general, a Hernán Cortés, con la misión oficial de buscar a Grijalva, rescatar algunos cautivos españoles y buscar oro y plata, cambiándolo por otras cosas, aunque en la mente de Hernán Cortés estaba el explorar las tierras descubiertas y continuar tomando posesión de ellas en nombre del rey de España, Carlos I.

Cortés desarrolló una gran actividad en la organización de esta expedición, preparación de la flota, bastimentos necesarios, reclutamiento del personal, cosa que no le fue muy difícil, dadas sus dotes persuasivas y ascendiente entre los colonos.

El 18 de diciembre de 1518 zarpó la expedición del puerto de Santiago, con escalas en Trinidad y La Habana; es entonces cuando se pone de manifiesto la clara desobediencia de Cortés a Velázquez, que, tardíamente arrepentido del nombramiento de aquél, quiso revocarlo, aunque sin conseguirlo. Se componía la expedición de once barcos, a cuyo bordo iban 518 soldados, 32 ballesteros, 13 escopeteros, 16 jinetes, 110 marineros; 16 caballos y 14 piezas de artillería y, como servidumbre, 200 indios y varios negros.

El 18 de febrero de 1519 dejó las aguas de Cuba la expedición, arribando pocos días después a la isla de Cozumel, en las costas del Yucatán, donde recogió a Jerónimo de Aguilar, clérigo de órdenes menores, náufrago de la expedición de Diego de Nicuesa (1511) y cautivo de los indios, quien sirvió desde entonces a Cortés como intérprete, por su conocimiento del idioma mayaquiché. Continuó costeando hasta la boca de Términos; en Tabasco, dada la actitud de los indígenas, le fue preciso combatir, vencéndolos, después de cruentas luchas, en la batalla de Ceutla (marzo de 1519); la actuación de la artillería y de la caballería fue decisiva. Concertada la paz, éstos le regalaron, entre otras cosas, varias jóvenes que tenían prisioneras, entre ellas estaba la famosa doña Marina, *Malinche*, que tan importantes servicios prestaría como intérprete y consejera a Cortés, a la vez que amante, a lo largo de la conquista.

Siguió viaje, llegando el 21 de abril a Ulúa, donde recibió a unos mensajeros del emperador azteca Moctezuma, ya advertido de la presencia de los españoles, con gran cantidad de riquísimos regalos, pero advirtiéndole cesara en su avance hacia la capital del imperio; difícil situación la de Cortés, que, como veremos, logró resolverla con éxito. Por esos días recibió también la visita del cacique de Cempoala, que le ofrecía su amistad y ayuda contra Moctezuma; no fue éste sólo con el que contó Cortés, que le ofrecieron también esa amistad y ayuda, que, como es natural, aceptó, advirtiendo la falta de cohesión existente en el imperio azteca, compuesto de varios pueblos sojuzgados por este imperio, de la que supo aprovecharse, fomentando esta división; sin embargo, otros motivos de preocupación tenía, recordemos la enemistad del gobernador Velázquez y los deseos de éste de que cesara en la empresa, para lo cual contaba con gran número de amigos entre los expedicionarios, cosa que no pasaba inadvertida a Cortés, que, notando

cómo éstos lo que deseaban era el regreso a Cuba, para evitarlo y legalizar la situación fundó en los arenales de Ulúa, de acuerdo con sus amigos, una ciudad, a la que dio el nombre de Villa Rica de Veracruz, constituyendo su ayuntamiento, el cual lo designó, en nombre del monarca Carlos I, capitán general y justicia mayor, desligándole de la subordinación al gobernador Velázquez.

Enterado Cortés, por un barco procedente de Cuba, de que a Velázquez se le había otorgado por el rey el gobierno de las nuevas tierras, a fin de aclarar y normalizar la situación, envió a la Corte a dos emisarios, Francisco de Montejo y Alonso Hernández Puertocarrero, que, acompañados de una carta personal y ricos presentes procedentes de los regalos de Moctezuma, dieran cuenta a Carlos I de los descubrimientos y conquistas hechas por él, por Cortés, sin que Velázquez hubiera intervenido para nada en ellas; al mismo tiempo, para evitar deserciones que hicieran fracasar la empresa, ordenó inutilizar los barcos.

El suceso de las naves.

Es aquí el momento de referirnos a este hecho y, en primer lugar, a la fábula creada y extendida en torno a él sobre su orden de *incendiar* sus naves, con un afán, parece, de elevarle a una categoría épica, digna de los más grandes héroes de la antigüedad. Conocida es la frase de: *Quemar las naves, como Hernán Cortés*, empleada en aquellos casos en los que hay que tomar una resolución heroica o decisiva. El origen de achacarle a Cortés de que quemara sus naves viene ya desde la misma época; algunos escritores así describieron el hecho, que bien pronto pasó a la literatura, verso y prosa, pintura, etc., divulgándose hasta transformarse en la dicha frase.

Veamos, en primer lugar, algunos de los que afirmaron fueron quemadas las naves: A mediados del año 1566 se publicó una *Relación*, escrita por Juan Martínez, en ella decía: ... y así pensaba ser otro Marqués del Valle de quien una noche la vi proponer una autoridad no menos maliciosa, diciendo que cuando desembarcó en la Vera Cruz hizo á su gente de consuno una oración ó parlamento que su intento era de entrar á sus aventuras la tierra con gente que para ello tenía... Y quemó sus naves.

Juan Suárez de Peralta, en su obra *Tratado del descubrimiento de las Indias y de su conquista, etc.*, cuenta de cómo quemó los navíos Cortés, explicando los motivos que movieron a éste a tomar esta decisión: las habladurías de soldados e indígenas y quizá el recuerdo de los antiguos héroes griegos y romanos.

La *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España por Don Hernando Cortés cuyos heroicos hechos se cescriben hasta su muerte*, escrita por Pedro Fernández del Pulgar, se contradice entre el título donde se refiere a la destrucción de las naves y el texto de éste; dicho título I del libro 2 se titu-



Hernán Cortés incendia sus navés. (Museo Naval.)

la: *Prosiguense los sucesos de la Villa Rica hasta que salieron de Zempoal, para la conquista de México. Estando para partir de Villa Rica á Zempoal hizo Cortés un castigo, y va á Zempoal, quema la armada en que había venido, exorta á los indios y a su gente... En cuanto al texto, dice: ... Aconsejaron los amigos á Cortés que no dejase navío en el puerto, sino que diese al través con todos... Envió á Juan de Escalante que era alguazil mayor para que fuese á la Villa, y sacasse de los navíos, anclas, cables y velas, y todo lo que en ellos avía, y diese con ellos al través... executolo así Escalante. Entre las varias anotaciones que hay en el manuscrito está una del propio Fernández del Pulgar que dice: *Zelébrase esta acción entre los más heroicos de Fernando Cortés; más adelante intercala una arenga de Cortés a sus tropas, en la que, entre otras cosas, les manifiesta: ... Ya no avía navíos para volver á Cuba, que no avía más que pelear con ánimo valeroso ó morir, que esforzasen sus fuertes corazones, y se espusiesen á los peligros como siempre avían hecho. Dijo algunas comparaciones de hechos heroicos de los romanos y de los Españoles, para fortalecerlos, que en esto tenía gracia.**

Don Cesáreo Fernández Duro, en sus *Tradiciones Infundadas. Incendio*

de las naves de Hernán Cortés, opina haya quizá algún fundamento en la leyenda en lo que escribe Fernando Ceballos, sólo que éstas fueron las naves de Pánfilo de Narváez. Al referirse a las naves de Hernán Cortés dice: *E se dió con todos los navíos del armada al través, escepto dos que dejó*, y al mencionar a los de Narváez manifiesta: *E dió con los once navíos al través é los hizo quemar*, esta afirmación de la *quema*, que escribe Ceballos, es falsa, como más adelante veremos.

Esta leyenda del *incendio de las naves* continuó hasta ahora, pero es en el pasado siglo cuando adquiere, podemos decir, mayor popularidad. El mismo Fernández Duro, en carta a don Juan de Dios de la Rada y Delgado, publicada en la *Revista Contemporánea*, le manifestaba, entre otras cosas, que por el primer tercio del mencionado siglo, procedentes de París (L. Turges, editeur), vino a España una colección de láminas, en las que nos mostraba la hazaña de Cortés; de esta colección, que en España se hicieron dos ediciones distintas, con leyendas en francés y en español, veamos lo que una de ellas dice: *Fernán-Cortés pone fuego á sus bajeles. Habiendo enviado Moctezuma á Fernán-Cortés unos embajadores cargados de ricos presentes, para incitarlos á que saliesen de Méjico, el General español quiso dar á sus enemigos la alta idea de su poder y de su resolución, después de haberles hecho admirar su flota, se arrojó con una hacha de viento en la mano, pone él mismo el fuego en sus bajeles, que en un instante fueron hechos cenizas, después, volviéndose hacia los enviados, les dice «Id á decir á vuestro amo que me quedo aquí, y que dentro de poco será mi prisionero».*

También, y por esta época, cuenta Fernández Duro, hubo expuesto en el Museo Naval, hasta que su director, don Francisco Javier de Salas, ordenó *su pase al almacén de lo inservible*, donde continúa, de un cuadro, que en el catálogo del año 1871 aparecía con la siguiente descripción: (N.º 561). *De cuantos sucesos extraordinarios nos presenta la Historia antigua y moderna hay pocos que iguallen al acto del intrépido conquistador de Méjico, dando fuego á las carabelas que lo habían conducido á las playas de Veracruz. Insurreccionada la gente ante la temeridad del capitán, que á toda costa trataba de internarse en las tierras que veía delante de sí, comprendió que la única manera de comprometer á sus soldados era privarles del recurso que les quedaba para regresar á Cuba. Sin consultarlo con nadie mandó sacar de los buques cuantos objetos contenían, menos la resina y otras sustancias inflamables, y con voz imponente ordenó el incendio de aquéllos, cuya operación se ejecutó en medio del asombro de todo el ejército.* De autor desconocido, lleva en su parte inferior izquierda, en un óvalo, este rótulo: «HERNAN CORTES INCENDIA SUS NAVES». ¡Qué imaginación la de estos *historiadores*; da la impresión de que *vivieron* el suceso, en sueños, claro.

Mucho más se ha escrito en prosa y verso, en pintura, por estos *incendiaríos*; pero el espacio obliga a no referirnos a ellos. Veamos ahora lo que cuentan algunos testigos presenciales y otros escritores dignos de crédito.

Francisco López de Gómara, capellán, secretario y cronista de Hernán Cortés, en su *Historia de las Indias*, escrita con un sentido laudatorio hacia éste, después de narrar los motivos que Cortés tuvo para destruir las naves, dice que: *...Después de haber platicado mucho en ello, mandó Cortés que aprovecharan de ellos (de los barcos) lo que más pudiesen y los dejasen hundir ó dar al través... Y así, dieron luego al través en la costa con los mejores cinco navíos, sacando primero los tiros, armas, vituallas, velas, sogas, ánclas y todas las otras jarcias que pudieran aprovechar. Dende á poco quebraron otros cuatro...*

El capitán Bernal Díaz del Castillo, compañero de Cortés en la empresa y cronista también de la misma, en su *Verdadera hystoria de la Nueva España*, después de rebatir mucho de lo que Gómara cuenta, considerándolo adulator y exagerado, escribe, en lo que a este suceso se refiere, que: *Cap. CVIII. Estando en Cempoal plateando con Cortés en las cosas de la guerra y camino para adelante, le aconsejamos los que éramos sus amigos que no dejase navío en el puerto ninguno, sino que luego diese al través con todos, y no quedasen ocasiones, porque entretando que estábamos la tierra adentro no se nos alzasen otras personas como los pasados, y demás desto, que teníamos mucha ayuda de los maestros, pilotos y marineros, que serían al pie de cien personas, y que mejor nos ayudarían á pelear ó guerrear que no estando en el puerto; y según ví y entiendo, esta plática de dar con los navíos al través que allí le propusimos, el mismo Cortés lo tenía ya concertado sino que quiso que saliera de nosotros... Y luego mandó á Juan de Escalante, que era alguacil mayor y persona de mucho valor y gran amigo de Cortés, y enemigo de Diego Velázquez... que luego fuese á la villa y que de todos los navíos se sacasen todas las anclas, cables, velas y lo que dentro tenían de que se pudiesen aprovechar, y que diese con todos ellos al través, que no quedasen más de los bacheños; eque los pilotos é maestros viejos, marineros que no eran buenos para ir á la guerra, que se quedasen en la villa, y con los chinchorros, que tuviesen cargo de pescar... Y el Juan de Escalante lo hizo según y de la manera que le fue mandado, y se luego vino á Cempoal, con una capitania de hombres de mar, que fueron los que sacaron de los navíos, y salieron algunos de ellos muy buenos soldados... En el capítulo LIX dice que: Después de haber dado con los navíos al través á ojos vista y no como lo dice el cronista Gómara, una mañana, después de haber oído misa, estando quedábamos todos los capitanes y soldados juntos hablando con Cortés en cosas de lo militar, dijo que nos pedía por merced que le oyésemos, y propuso un razonamiento desta manera. Que ya habíamos entendido la jornada que íbamos y que, mediante Nuestro Señor Jesucristo, habíamos de vencer todas las batallas y reencuentros, y que habíamos de estar prestos para ello como convenía, porque en cualquier parte donde fuésemos desbaratados, lo cual Dios no permitiese, no podríamos alzar cabeza, por ser muy pocos, y que no teníamos otro socorro ni ayuda sino el de Dios, porque ya no teníamos navíos para ir*

á Cuba, salvo nuestro buen pelear y corazones fuertes, y sobre ello dijo otras muchas comparaciones y hechos heroicos de los romanos. Y todos á una le respondimos que haríamos lo que ordenase, que echada estaba la suerte de la buena ventura, como dijo Julio César sobre el Rubicón, pues eran todos nuestros servicios para servir á Dios y á Su Majestad. Y después deste razonamiento, que fue muy bueno (cierto con las palabras más melosas y elocuencia que no yo aquí las digo), luego mandó llamar al cacique gordo y le tornó á hacer á la memoria que tuviesen muy reverenciada y limpia la iglesia é cruz, y demás desto le dijo que se quería partir luego para Méjico á mandar á Montezuma que no robe ni sacrifique, é que á menester doscientos indios tamemes para llevar el artillería... y también le demandó cincuenta principales hombres de guerra que fuesen con nosotros.

Fray Francisco de Aguilar, soldado de Cortés antes de hacerse fraile, escribió una *Relación de la conquista de la Nueva España*, en ocho jornadas, en la tercera dice: ...Mandó llamar á un compadre suyo maestre de un navío, muy su amigo, al cual rogó en secreto que aquella noche entrase en los navíos y les diese á todos barrenos, habiendo mandado salir la gente primero á tierra, y así el dicho maestre entró en los navíos sin que nadie lo viese ni pensase lo que debía de haxer y los barrenó, y otro día de mañana amanecieron todos los navíos anegados y dados al través, salvo una carabela que quedó...

Unas declaraciones dignas de tenerse en cuenta son las de 29 y 30 de abril, de Francisco de Montejo y Alonso Hernández Puertocarrero, comisionados por Cortés junto al monarca, Carlos I, el primero: *fuese preuntado que se hicieron de los navíos que llevaban en la dicha armada. Dijo que porque los eran viejos tomaron información de maestros y pilotos, con juramento dijeron que no estaban más de los tres de ellos para poder volver, y aun estos volverían con mucha costa, y que todos los echaron al través, escepto los tres, que el uno es el en que vinieron los dichos procuradores y los otros dos se quedaron aderezados...* Contestando Hernández Puertocarrero a la pregunta, manifestó: *Que desde que poblaron venían los maestros de los navíos á decir al Capitán que todos los navíos se iban á fondo, que no los podía tener encima del agua, y el dicho Capitán mandó á ciertos maestros y pilotos que entrasen en los navíos é viesen los que estaban para poder navegar, é ver si se podían remediar, é los dichos maestros é pilotos dijeron que no había más de tres navíos que pudieron navegar é remediarse, é que había de ser con mucha costa, é que alguno de ellos se hundió en la mar estando echada el ancla, é que los demás que no estaban para poder navegar é remediarse les dejaron ir al través, é que esta es la verdad, é firmolo de su nombre.*

El 28 de junio de 1521 se abrió, a petición de Diego Velázquez, una información, en Santiago de Cuba, hecha por Pedro de Miranda, alcalde ordinario de esta ciudad, sobre la armada de la que aquél dio el mando a Hernán Cortés y la conducta de éste en la Nueva España. En esta información declaran cinco testigos, veamos:

A la pregunta número 43 que se les hace: *Item si saben creen vieren oyeren dezir que hecho todo lo que ya dicho el dicho Fernando Cortés inbió al puerto donde estaban los dichos nabíos quel dicho mi partte habían enviado y llevó al dicho Pánfilo de Narváez les hizo quitar las velas y gobernalle y dar con los navíos al través, que no dejó sino dos o tres.*

Diego de Avila respondió: ... á que después de sacado todo que dieron con los dichos navíos al través lo cual se hizo luego por un mandado. Diego de Holguín, que: ... vió los dichos navíos perdidos en la costa de la villa rica. Juan Alvarez, que: ... es público é notorio lo en ella contenido entre las personas que con él fueron é que después vido este testigo viniendo á la mar muchos navíos desechos é echados al través é perdidos. Diego de Vargas: ... é que allí los vió este testigo echados al través los más dellos que no dejaron sino dos ó tres. Juan Bono de Quejo: ... é quedaron sin gente las dichas naves las cuales dieron al través porque este testigo las vido en la costa excepto dos navíos que quedaron...

Y, como final, veamos lo que nos cuenta el propio Hernán Cortés en su segunda *Carta de relación*, dirigida al monarca, Carlos I: *Y porque, como ya creo, en la primera relación escribí á Vuestra Majestad que algunos de los que en mi compañía pasaron, que eran criados y amigos de Diego Velázquez, les había pesado de lo que yo en servicio de Vuestra Alteza hacía, é aun algunos dellos se me quisieron alzar y irse de la tierra, ... los cuales, según lo que confesaron espontáneamente, tenían determinado de tomar un bergantín que estaba en el puerto con cierto pan y tocinos, y matar al maestre dél, y irse á la isla Fernandina á hacer saber á Diego Velázquez como yo enviaba la nao que á Vuestra Alteza envié, y lo que en ella iba, y el camino que la dicha nao había de llevar, para que el dicho Diego Velázquez pusiese navíos en guarda para que la tomasen, como después que lo supo puso por obra, que según he sido informado, envió tras la dicha nao una carabela, y si no fuera pasada, la tomara. É asimismo confesaron que otras personas tenían la misma voluntad de avisar al dicho Diego Velázquez. É vistas las confesiones desto delinquentes, los castigué conforme á justicia, y á lo que según el tiempo me pareció que había necesidad, y al sevicio de Vuestra Alteza cumplía. Y porque además de los que, por ser criados y amigos de Diego Velázquez, tenían voluntad de salir de la tierra, había otros que, por verla tan grande y de tanta gente, y tal, y ver los pocos españoles que éramos, estábamos del mismo propósito, creyendo que si allí los navíos dejase, se me alzarían con ellos, y yéndose todos los que desta voluntad estaban, yo quedaría casi solo, por donde se estorbara el gran servicio que á Dios y á Vuestra Alteza en esta tierra se ha hecho, tuve manera como so color que los dichos navíos no estaban para navegar, los eché á la costa; por donde todos perdieron la esperanza de salir de la tierra, y yo hice mi camino más seguro, y sin sospecha que vueltas las espaldas no había de fallarme la gente que yo en la villa había de dejar.*

De la época y posteriores son otros historiadores y escritores en general,



Hernán Cortés presenció la destrucción de las naves de su armada en Veracruz, 1519. (R. Monleon, Museo Naval.)

como el padre Las Casas, en su *Historia general de las Indias*; fray Bernardino de Sahagún, con su *Historia de las cosas de la Nueva España*; Gonzalo Fernández de Oviedo, en *Historia general y natural de las Indias*; Antonio de Herrera, en sus *Décadas*, y tantos otros, como Jiménez de la Espada, Pereyra, Reyes, Madariaga, Soler Jardón, etc., que confirman el hecho de que Cortés dio con sus naves al través.

Méjico. Nueva España.

Normalizada la situación, salió Cortés, con unos 400 hombres, para Cempoala, dejando en Veracruz a Juan de Escalante con una pequeña guarnición; avanzando hacia el interior, camino de Méjico. Tres largos meses duró el avance, batiéndose con los de Tlascalá, a quienes venció y contó, después, como aliados. Digamos que en esta expedición le acompañaban indios auxiliares y de carga, disponiendo con esta alianza con los de Tlascalá de una base segura en su marcha hacia Méjico. Llegó a la ciudad de Cholula, donde fueron cordialmente recibidos, aparentemente, ya que preparaban un fuerte ataque contra los españoles; Cortés se les adelantó y abortó duramente el levantamiento, continuando viaje hacia la capital azteca. Por el camino recibió de nuevo regalos y mensajes de Moctezuma para que detuviera su marcha; después de muchas penalidades llegó al valle en que iba a acabar su última etapa, viniendo a saludarle el señor de Tezcucó, sobrino del emperador, alojándose después en Iztapalapa. Por fin, el 8 de noviembre entró en la capital, Méjico, cabeza de la confederación azteca, de unos 60.000 habitantes, de extraordinaria magnificencia, con grandes jardines, parques de fieras y aves, estanques, palacios, etc., construida en el centro de un lago. Alojados los españoles en un palacio del padre de Moctezuma, Axayacatl, fue fortificado por éstos, pues, aunque el recibimiento fue cordial y amistoso, sin embargo no se sentían muy seguros, algo había en el ambiente que no inspiraba seguridad. Uno de los primeros actos de Cortés, ya alojado, fue reconocer la ciudad, recibiendo más regalos del emperador, que ya, casi desde un principio, era un mero instrumento en manos de Cortés, el cual ordenó quemar al jefe Cuauhpopoca, que atacó a las fuerzas de Juan de Escalante, dando muerte a éste; a partir de este momento, Cortés obligó a Moctezuma a alojarse con los españoles (14-XI-1519), aunque sin quitarle oficialmente su autoridad, en realidad era un rehén, prisionero del que Cortés se sirvió para regir el imperio azteca, hecho que motivó gran descontento entre la población. Para asegurar lo conquistado, después de hacer que Moctezuma se considerara vasallo de Carlos I, envió a varios capitanes por los territorios próximos, a fin de obtener la sumisión de sus jefes, principalmente de los que eran enemigos del emperador azteca.

Por el año 1520 tuvo noticias Cortés del arribo de una flota de 19 navíos, con 1.400 hombres, al mando de Pánfilo de Narváez, que Diego Velázquez

enviaba para apresarle e imponer su autoridad, sale a su encuentro, dejando en Méjico a su lugarteniente Alvarado, logrando vencer a Narváez, cuyas fuerzas eran muy superiores a las suyas, en Cempoala (28-V-1520), apoderándose de los navíos e incorporando a sus tropas las de aquél. Ya normalizado todo, le llegó a Cortés la noticia de la sublevación de Méjico contra los españoles; inmediatamente, el 25 de junio, y en poco tiempo, se presentó ante la ciudad con un fuerte ejército, al que acompañaban 4.000 auxiliares tlascaltecas, liberó a Alvarado, que aún conservaba prisionero-rehén a Moctezuma, al que hizo se presentara en público en la terraza del palacio para que hablase a los sublevados y procurara apaciguarlos, fue inútil, una piedra lanzada contra éste le causó la muerte, sucediéndole Cuitlahuár, enemigo de los españoles, por lo que continuó la lucha, adversa para los españoles, que obligó a Cortés a abandonar la ciudad, escogiéndose para efectuar la retirada la calzada de Tlacopán Tacuba, construyéndose un puente portátil para poder cruzar las ocho cortaduras de dicha calzada, efectuándose ésta en la noche del 30 de junio, en medio de un fuerte combate en el que perecieron gran número de españoles y de sus aliados tlascaltecas. Con grandes dificultades pudieron reunirse los fugitivos, marchando hacia Tlascala, rechazando los ataques del enemigo. Días después, el 7 de julio, se dio la batalla de Otumba, en la que, pese a la superioridad del enemigo, Cortés consiguió la victoria, en la que influyó la muerte del caudillo azteca en pleno combate, que los desmoralizó, continuando la marcha hacia Tlascala, donde fueron muy bien recibidos. Aquí Cortés, inasequible al desaliento, procedió a la reorganización de sus tropas, disponiéndose a proseguir su campaña hasta la conquista total del imperio azteca. Por el mes de agosto comenzó las operaciones, ocupando Tepeaca, donde fundó un pueblo español, Segura de la Frontera; sometiendo toda la región al este de Méjico. Por entonces le llegaron nuevos refuerzos, con lo que pudo despedir a algunos de los soldados que llevó Narváez, enviando a Diego de Ordás a España para gestionar algunos asuntos, entre ellos el de proponer al monarca, Carlos I, se le diese el nombre de Nueva España al país que estaba conquistando, ordenando la construcción en Tlascala de trece bergantines.

Prosiguiendo las operaciones, el 31 de diciembre de 1520 ocupó Cortés Tezcoco, donde se transportó los bergantines por indios de carga, *tamemes*, botándolos en el lago, tomando este pueblo como base de operaciones para efectuar expediciones de ocupación de pueblos ribereños del lago y del valle, algunos de los cuales se vio obligado a arrasar, imponiendo su autoridad y concertando alianzas con varios pueblos. Después de promulgada, en Tlascala, una ordenanza en la que se justificaba la guerra, hecha *para extender la fe*, primera ley española en Nueva España, inició la campaña final para la ocupación de la capital azteca, Tenochtitlán. Distribuyó Cortés sus fuerzas en tres columnas, una, con base en Tacuba, tenía como jefe a Pedro de Alvarado; otra, del mando de Cristóbal de Olid, partió de Coyoacán, y,

otra, mandada por Sandoval, quedó en Iztapala, contando, además, con los trece bergantines y sus aliados tlascaltecas de Cholula y Guajoringo.

Comenzó el cerco a finales de mayo de 1521, dejando únicamente libre la calzada de Tepeyac, con la esperanza de que por allí evacuaran la ciudad, durando hasta el 13 de agosto, en que hecho prisionero Cuanhtemoc, y asolada la ciudad por la epidemia de viruela, que causó una gran mortandad entre la población, y teniendo que combatir casa por casa hasta quedar arrasada, fue ocupada, con ello termina virtualmente la conquista del imperio azteca, que completaría las varias expediciones que Cortés envió a diversos lugares, reducidos unos por la fuerza y otros por alianzas, como el reino de Micjoacán, Oajaca, Coatzacoulcos, Tehantepec, Tuxtepec, llegando a las orillas de la Mar del Sur, del Pacífico. Bien pronto comenzó la reedificación de Méjico; en tanto, Cortés se había establecido en Coyoacán mientras duraba la reconstrucción que haría de ella una ciudad española. En tanto daba disposiciones para el buen gobierno del país, publicando una ordenanza *para los vecinos y moradores de la Nueva España*, incorpora también a las nuevas leyes parte de la antigua organización indígena, a fin de facilitar la gobernación de éstos a través de sus propias autoridades. Bien pronto se fundaron nuevas ciudades: Espíritu Santo, en Coatzacoalcos; Santisteban, en Pánuco; en la Mar del Sur o Pacífico, Zacatula, donde se construiría un astillero para la construcción de barcos con que proseguir los descubrimientos.

A finales del año 1521, Cristóbal de Tapia es nombrado gobernador de Nueva España; obra era ésta de los poderosos enemigos que Cortés tenía, además de Velázquez, era el principal el obispo Fonseca, del Consejo de Indias, que había influido en el monarca para esta designación. Sin embargo, ante los argumentos que le expusieron algunos de los capitanes de Cortés, se decidió a no tomar posesión y reembarcar. A fin de intentar recuperar el favor de Carlos I, envió a España *lo mejor del tesoro conquistado*, con Antonio de Quiñones, que murió en el viaje, y Alonso de Avila, que cayó prisionero del pirata Verrazano (Juan Florín). Este desgraciado suceso, que tuvo repercusión internacional, llegó a conocimiento de Carlos I, lo que, unido a las gestiones de Diego de Ordás, del duque de Béjar, del propio padre de Cortés y de otros amigos, influyeron en el ánimo del monarca, consiguiendo Cortés una vindicación de su comportamiento en la conquista de la Nueva España, reconociéndosele, en octubre de 1521, como gobernador y capitán general de la Nueva España. Sin embargo, este gobierno no habría de ser ejercido por él sólo, debía compartirlo con Rodrigo de Albornoz, como contador; Alonso de Estrada, tesorero; Alonso de Aguilar, factor, y Peralmíndez de Chirino, como veedor. El 13 de marzo de 1524 llegaron al puerto de Veracruz los primeros catorce frailes franciscanos, que ya Cortés había pedido para la evangelización y dirección espiritual de indígenas y españoles, siendo recibidos por éste con grandes honores.

Nuevas disposiciones dio para el gobierno del país, introduciendo las encomiendas, ocupándose también de los problemas económicos, llevando nuevos cultivos, como el de la caña de azúcar. De carácter activo y emprendedor, no dudó Cortés en organizar nuevas expediciones así, en 1523 envía a Pedro de Alvarado a la conquista de Guatemala, y, a principios de 1524, a Cristóbal de Olid a la de Honduras o Hibuecas; sublevándosele éste, envió para reducirle a Francisco de las Casas; pero, impaciente, se decidió ir él mismo; desacierto grande fue el dejar el gobierno confiándolo al contador Rodrigo de Albornoz, tesorero Alonso de Estrada y al licenciado Alonso de Zúñiga, dando también amplios poderes a dos oficiales reales, el factor Gonzalo de Salazar y el veedor Peralmíndez de Chirino, que, individuos sin escrúpulos, destituyeron a los otros, alzándose con el gobierno y tiranizando el país durante la ausencia de Cortés, éste había salido en octubre de 1524, y, tras varios meses de sufrir penalidades sin cuento, en lucha contra la selva, ríos caudalosos, etc., llegó a Honduras, pero Olid ya había muerto a manos de Casas; socorrió a los colonos españoles, fundando la villa de la Natividad (Puerto Caballos); ya Casas, con anterioridad había fundado Trujillo. Aunque su idea era la de continuar avanzando, las noticias recibidas de Méjico, de los desmanes de Salazar y Chirino, que creían había muerto, le obligaron a volver; al conocerse esta noticia, una sublevación destituyó a estos tiranos, entrando Cortés triunfalmente en Méjico en junio de 1526.

Continuaban los ataques de sus enemigos, que llegaron a causar efecto en la Corte, donde fueron muchas las acusaciones contra él; consecuencia de ello fue el nombramiento del licenciado Luis Ponce de León como juez de residencia, quien llegó a Méjico en julio de 1526, falleciendo, a los pocos días, de fiebre, siendo acusado Cortés de haberle envenenado; le sustituyó el licenciado Marcos de Aguilar, que al morir, meses después (1527), recayó el cargo en Estrada, que lo compartió durante algún tiempo con Sandoval, buen amigo de Cortés; sin embargo, Estrada, enemigo de éste, le desterró de la capital.

En mayo de 1528, y por mandato del Consejo de Indias, pasó a España, presentándose en Toledo, no sin haber hecho antes la obligada visita a Guadalupe, al monarca, Carlos I, *con un fastuoso acompañamiento de señores é indios*, recibéndolo el rey, que le hizo capitán general, adelantado mayor de la Mar del Sur, caballero de Santiago y marqués del Valle de Oxaca (6-VII-1529), concediéndosele veintidós pueblos, entre ellos Cuernavaca y Coyoacán, 23.000 vasallos indios y otras varias mercedes, no obteniendo, sin embargo, reparación de los agravios de que se quejaba; habiendo fallecido su primera mujer, contrajo matrimonio con doña Juana de Zúñiga, de la que tuvo descendencia.

Regresó a Méjico, desembarcando en Veracruz el 15 de julio de 1530, tan sólo con el mando militar, ya que lo civil y judicial sería de competencia de la Real Audiencia, creada en diciembre de 1528. No pudiendo entrar en

Méjico, se retiró a Cuernavaca, dedicándose a la agricultura, ganadería y explotación de las minas de oro y plata que en sus tierras había.

Los viajes.

Las empresas marítimas son la mayor cosa y de las que redundará más provecho desde que las Indias se han descubierto, fue Hernán Cortés al autor de esta frase, y, efectivamente, desde un principio mostró un gran empeño en la exploración de las costas mejicanas, así como en el descubrimiento de estrechos o pasos en la Mar del Sur o Pacífico. Recordemos que ya por el año 1522, después de la conquista de Méjico, capital, se llegó a la costa de este mar, en Michoacán, comenzando en el puerto de Zacatula, y después de Tenhuatepec, la construcción de un astillero, donde se iniciaron los preparativos para una expedición que Cortés pensaba enviar a fin de explorar las costas del norte de este mar; ya casi todo ultimado, un incendio destruyó el astillero y los barcos que allí se construían; no le desanimó esta desgracia, comenzando de nuevo los preparativos para llevar a cabo la empresa.

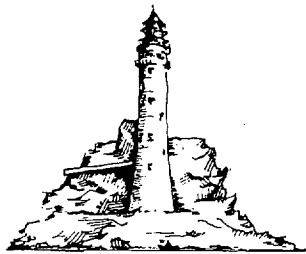
En carta fechada en Coyoacán el 15 de mayo de 1522 participaba Cortés al monarca, entre otras cosas, que: *Por la relación que agora envió, verá V. M. la solicitud y diligencia que yo he puesto en descubrir la Mar del Sur y cómo gracias á Nuestro Señor la he descubierto por tres partes ...y también verá cómo para descubrir y saber todo el secreto, y dubda, según la noticia tenemos, se han de hacer maravillosas cosas, he comenzado á hacer cerca de la costa, bien noventa leguas destas provincias, navíos y bergantines; y porque antes de que antes de agora, teniendo alguna noticia de la dicha mar, yo avisé á los que tienen mi poder de ciertas cosas que se habían de suplicar á V. M. para la mejor y más breve expedición del dicho descubrimiento, y después acá no solamente yo lo he descubierto la dicha mar, pero aun en cierta costa della tengo poblados doscientos y cincuenta españoles...*

No sólo envió Cortés expediciones que registraran toda la costa desde Panuco hasta la Florida, también, como hemos visto, para las costas de la Mar del Sur; así, y en el cumplimiento a órdenes del monarca, las envió para que buscaran el estrecho por ambas partes de las Indias; otra, del mando de Alonso de Saavedra, para las Molucas; en 1532, una con Diego Hurtado de Mendoza, que fracasó; en 1533, Diego de Herrera, asesinado por su piloto, Fortún Jiménez, que continuó el viaje, dando las primeras noticias de California, cuya costa reconocería Grijalba hasta los doce grados; ya en 1537, Francisco de Ulloa descubrió la costa occidental de la península de California; también Hernán Cortés cruzó el golfo de dicho nombre o mar de Cortés por el año 1535, con tres barcos arribando a la extremidad meridional de la península, a la que denominó Santa Cruz, por haberla descubierto el día 3 de mayo, día en que se conmemora la festividad de la Invención de la Santa Cruz, bautizando con otros nombres a varios puntos de la costa e islas.

Cuenta Herrera que durante este viaje falleció el piloto del barco en que iba Cortés, viéndose entre arrecifes en gravísimo peligro, al punto que todos creían segura la pérdida de éste y muerte cierta; sin embargo, *por ser el conquistador de Méjico hombre sereno, inteligente y dispuesto en las cosas de la mar*, tomó el mando de la nave, consiguiendo sacarla *á mar homda*. En el interrogatorio del pleito seguido por Cortés defendiendo su derecho a la conquista de Cíbola o Tzíbola, legendaria ciudad, situada donde hoy está Kansas City (Estados Unidos), al referirse a los viajes de exploración y de él, refiriéndose al dicho suceso, se manifestaba que: *creyendo seguro el naufragio, se desnudaron los marineros y un criado vino á proponer á Cortés que lo hiciera; no lo consintió porque no le hallasen muerto desnudo*.

Epílogo.

El año 1540 regresa a España, presentando al César una serie de agravios de los que no obtiene reparación; asistiendo el año siguiente a la desgraciada expedición de Argel. Durante su permanencia en España estuvo relacionado con varios personajes de la cultura, presidiendo en la Corte el año 1547 una academia literaria. Pasa, más tarde, a Sevilla, donde otorgó testamento; después a Castilleja de la Cuesta, de la misma provincia, donde el 2 de diciembre de 1547 entregó su alma a Dios este capitán extremeño, como tantos otros, *César de las Indias, Gigante de la acción, el español más grande de una época grandiosa, que se asemejó á César en manejar la pluma como la espada*. Razón tuvo el navarro Rafael García Serrano cuando escribió que en aquella época, *... los dioses nacían en Extremadura*.



DEL CONTADOR AL «COMPTROLLER»

(Evolución de la gestión financiera
en la Administración naval)

Francisco PEREZ MUINELO

Teniente Coronel

Introducción.



revolución.

N los tiempos que vivimos, el cambio se ha convertido en algo tan usual que la situación de evolución casi permanente y consiguiente adaptación a los nuevos usos, costumbres, técnicas, etc., es lo normal en muchas organizaciones. Según las distintas áreas de actividad el cambio se produce con una mayor o menor rapidez; en algunos campos se efectúa de forma tan lenta que es difícil percibirlo, en otras llega a constituir una verdadera

En el campo financiero, en el que vamos a centrarnos, el cambio en tiempos pasados ha sido relativamente lento, pero en la actualidad, y en el previsible inmediato futuro, su ritmo se ha incrementado notablemente. A modo de recopilación, vamos a examinar los períodos más significativos que se pueden distinguir en la evolución de las técnicas y organizaciones financieras.

Contaduría.

Intentemos situarnos en el mes de diciembre de un año de mediados del siglo XVI. El pequeño puerto de Nombre de Dios, en el istmo de Panamá, despertaba de su letargo tropical de once meses; llegaba la flota de galeones que había de transportar a Sevilla los tesoros del Nuevo Mundo, especialmente el oro y plata de las minas del Perú.

El contador real de cada navío se hacía cargo de las cajas que le eran asignadas, las abría, comprobaba su peso y contenido; el escribano establecía cuatro copias del registro, que eran firmadas por el contador —una permanecía en el barco, dos eran remitidas vía otros barcos del mismo convoy

y la cuarta quedaba archivada en origen—. Las pesadas cajas de madera eran finalmente selladas, conducidas a bordo, introducidas bajo cubierta en un compartimento que se cerraba con pesadas planchas clavadas y que se mantenía bajo vigilancia armada hasta llegar a Sevilla, en donde se descargaba y trasladaba a la Torre del Oro, procediéndose oficialmente a su entrega, previa nueva rotura de sellos y comprobación del contenido.

El contador, al finalizar el viaje, debía igualmente rendir cuenta de los fondos inicialmente recibidos y de los gastos efectuados durante la travesía.

Cuatro siglos más tarde, el profesor Hamilton, de la Universidad de Harvard, examinando cuidadosamente los detallados registros y cuentas de los contadores de la Real Armada, depositados en el Archivo General de Indias, llegó a determinar cómo durante el siglo XVI el índice de precios en España se había incrementado en un 500 por 100, al contarse con más medios de pago, oro y plata, en circulación, mientras que en Inglaterra el aumento fue de sólo un 250 por 100, y en mucha menor cuantía en el resto de Europa.

La contaduría suponía fundamentalmente llevar un detallado y cuidadoso registro de los valores recibidos para custodia, así como de los gastos efectuados con cargo a los fondos previstos para compra de alimentos, pertrechos o pago de la tripulación.

Contabilidad general.

La contabilidad se inició como una técnica, teneduría de libros, que tenía por objeto establecer la situación patrimonial propia y frente a terceros —deudores y acreedores— en un momento determinado, así como determinar los beneficios obtenidos en una operación concreta o en un período de tiempo determinado, normalmente un año.

Los precursores de la actividad bancaria y de su contabilidad son, sin duda, los banqueros venecianos y genoveses que se establecieron a partir del siglo XIII.

A fines del siglo XVI una gran parte del oro y plata americanos se había ido remansando en Amberes; los holandeses, que disponían de una importante flota comercial y dominaban ampliamente el comercio del norte de Europa, comenzaron a invertir en arriesgadas expediciones a las Indias Orientales. En 1595 se realizó el primer viaje, y unos años más tarde eran ya numerosas las asociaciones de comerciantes y navieros creadas a tal efecto. Inicialmente, una vez finalizado el viaje y vendido el cargamento, se calculaban y repartían las ganancias entre los distintos socios. Posteriormente, las sociedades se fueron organizando de forma permanente; las mercancías, fundamentalmente especias, pasaban a almacenes propios, procediéndose a su venta, en forma paulatina, según las condiciones más favorables del mercado. Resultó imprescindible desarrollar una sistemática contable que per-

mitiese conocer los beneficios acumulados cada año y facilitar su oportuno reparto entre los socios; igualmente resultaba preciso conocer la evolución del valor patrimonial para facilitar la venta de la participación de alguno de los propietarios que quisiera abandonar la sociedad. Finalmente, al objeto de evitar la competencia interna, se creó en 1602, mediante la fusión de las distintas sociedades, la Compañía Holandesa de Indias que consolidó, en lucha con portugueses e ingleses, el dominio sobre las islas de las especias. La Compañía llegó a tener en nómina 30.000 empleados, la mitad eran marinos; implantó un sistema de administración comercial muy detallado y con muy claras asignaciones de áreas de responsabilidad, en la persecución de un beneficio que cuidadosamente se calculaba y anotaba.

Para facilitar el comercio, y ante la gran dificultad que suponía manejar y contabilizar 505 tipos distintos de monedas de oro y 341 de plata, de distintos pesos y leyes, que circulaban en Europa, se creó en 1609 el Banco de Amsterdam, que facilitaba resguardos de depósito por el valor intrínseco, metal puro contenido en las monedas de oro y plata entregadas. Este banco se estableció con la garantía de la ciudad y fue el primer banco público, precursor del actual sistema bancario, toda vez que sus certificados de depósito circulaban y eran admitidos con normalidad y confianza.

Contabilidad analítica.

El gran desarrollo industrial de principios del siglo XX, la aparición de la producción en masa, la revolución que supuso el descubrimiento de que «era más ventajoso producir mucho y vender barato que producir poco y vender caro», fueron la causa del desarrollo de la contabilidad industrial, que pretendía analizar la explotación, costos y resultados de la actividad empresarial.

La producción en masa precisa de grandes y costosas instalaciones, lo que supone efectuar cuantiosas inversiones; esto hace necesario considerar la relación inversión-beneficios. La financiación puede ser propia o ajena; en este caso hay que considerar su coste financiero. La dimensión de la instalación y su coste hay que relacionarlas con las expectativas de mercado y producción; de su estudio se deducirá cuál es el umbral de rentabilidad. Es necesario igualmente estimar, a efectos de aplicar las oportunas amortizaciones, la vida útil de las instalaciones fabriles.

La contabilidad en esta fase pasa a desarrollar un papel activo dentro de la empresa. Además de determinar, al igual que en épocas anteriores, cuál es la situación patrimonial y el beneficio, pretende explicar esta situación —aspecto analítico— y, aún más, sugiere cómo posiblemente mejorarlo —aspecto previsorio.

En la medida en que la contabilidad registra, clasifica y analiza los

hechos económicos se convierte en un instrumento valioso de la dirección de la empresa.

La determinación y análisis de los costes de fabricación y explotación adquiere una considerable importancia. El cálculo de coste puede efectuarse bien a *posteriori* «costes reales» o a *priori* «costes standard» o preestablecidos, lo que supone elaborar unos presupuestos previos y determinar posteriormente desviaciones o diferencias de costes por producto, departamento o servicio. Se profundiza igualmente en el análisis de los costes directos, e indirectos, y en los criterios de reparto y asignación de estos últimos. Entre los años 1930 a 1950 se perfeccionó notablemente el análisis de costes, se comenzaron a emplear aplicaciones de técnicas estadísticas y de ajuste matemático para determinar la incidencia en los costes de producción de los cambios de nivel en la actividad operativa y poder llegar a determinar los valores óptimos de explotación.

La gestión financiera.

El registro de datos contables históricos servía únicamente a los fines de conocer la situación de la empresa en ese momento. La contabilidad de costes, y especialmente la introducción de los costes standard, sentaron las bases para preparar las decisiones futuras. La contabilidad de gestión, o gestión financiera, trata de facilitar a la dirección datos e informes en que basar sus decisiones.

El jefe de contabilidad pasa a ser el director de Gestión Financiera, se integra en el *staff* y comienza a ejercer una influencia sustancial en las decisiones de cómo administrar o planificar el futuro de la empresa. Para realizar una buena administración, la dirección precisa disponer rápidamente de los resultados y conocer, cuantitativa y cualitativamente, sus desviaciones respecto a las cifras que en los presupuestos iniciales habían sido previstas. En la planificación a corto y a largo plazo de alteraciones en el nivel de actividad, o respecto al desarrollo de nuevas inversiones, es preciso conocer previamente la valoración en términos financieros de las distintas alternativas posibles.

A partir de los años cincuenta toma un gran incremento el desarrollo de las modernas técnicas de dirección de empresas, que precisan de una gran aportación de datos debidamente clasificados y cuantificados; en este proceso la contabilidad de gestión ha demostrado la utilidad de integrar pasado, presente y futuro.

El desarrollo de las técnicas presupuestarias ha permitido efectuar una planificación financiera completa del período de tiempo considerado. En una aplicación completa del Plan de Empresa deben aparecer los flujos de ingresos, gastos, inversiones, resultados, etc., al objeto de que la dirección pueda considerar de antemano el resultado previsto de sus planes operati-

vos. Se emplean técnicas analíticas de valoración y comparación de alternativas; especial atención se dedica a medir y establecer las relaciones funcionales entre coste, nivel de actividad y beneficio. De un estudio detenido de cuotas de mercado a alcanzar, volumen de producción y tasa de rentabilidad del capital empleado, se puede juzgar la viabilidad del plan propuesto.

Una vez decidido el plan de empresa, es necesario programar la gestión de recursos financieros; esto implica:

- Identificar y prever las necesidades a satisfacer.
- Determinar qué posibles alternativas pueden llegar a cubrir los objetivos previstos.
- Proponer a la dirección la alternativa que se considere mejor, en atención a su estimada eficacia, coste y recursos disponibles.
- Desarrollar la decisión que se tome y controlar su realización, a efecto de proponer las acciones correctivas oportunas.

El «Comptroller».

En 1947 se creó el Departamento de Defensa de los Estados Unidos, fusionando los anteriores Departamentos de Guerra (Ejército y Fuerza Aérea) y Marina, e implantándose la figura del «Comptroller» a nivel Defensa.

Dentro de la compleja organización del Pentágono, se le encomienda al «Comptroller» de Defensa la misión de dirigir la administración de los cuantiosos recursos financieros asignados al Departamento. Igualmente le hacen responsable de centralizar y analizar los datos que resumen la actividad económica, al objeto de facilitar al ministro y a los responsables de las distintas áreas de actividad una base de datos fiable y sistematizada, de la que puedan derivarse recomendaciones respecto a la forma de realizar una mejor gestión y planificar el futuro desarrollo de las Fuerzas Armadas.

En junio de 1950 se estableció oficialmente el puesto y organización del «Comptroller» de la Marina, con la misión de dirigir la gestión de presupuesto, contabilidad, pagaduría, auditoría interna y estadística, con especial énfasis en el estudio y planificación de los recursos económicos asignados, al objeto de asegurar su mejor y más eficaz utilización. Posteriormente, se fueron implantando «comptrollers» a los distintos niveles del Departamento de la Marina, extendiéndose a todos los mandos o Centros que tienen delegada una gestión económica de carácter relevante.

La palabra «comptroller», empleada tradicionalmente por las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, se deriva del término francés «compte», y pasó al léxico militar inglés y americano como consecuencia del influjo que tuvo en su día el modelo de organización militar francesa. El oficial encar-

gado de la contabilidad de caudales y efectos, de preparar el presupuesto, etc., fue designado con el nombre de «comptroller» (contador).

El «comptroller» desarrolla, entre otras, la función de control, pero sus responsabilidades y especialización son mucho más amplias. Cuando la actividad atendida es fundamental o exclusivamente la de control, como en el caso del tráfico aéreo, el puesto se denomina «controller» (controlador).

Concepto muy importante a aclarar o precisar es que el «comptroller» no desarrolla una función de mando o decisión, sino más bien de «staff», en el área financiera, respecto al mando al que esté afecto. Para ilustrar el papel o función que realiza puede resultar muy útil el símil utilizado en su día por un «Comptroller» de la Marina.

«La relación entre el mando y su «comptroller» es la misma que entre el comandante de un barco y su oficial de derrota; éste debe estudiar la derrota a seguir, determinar cuál es la más segura y rápida, calcular los posibles efectos corrientes, vientos, etc., vigilar el no desviarse de la establecida y, caso de esto producirse, proponer las modificaciones oportunas en velocidad o rumbo, pero en ningún momento puede, sin previa orden de su comandante, aplicar directamente sus planes. En igual forma el «Comptroller» debe preparar y presentar sus estudios, planes y propuestas, vigilar el desarrollo de los programas y advertir de las medidas correctivas a introducir para asegurar su cumplimiento.»

El «Comptroller» tiene, no obstante, capacidad de decisión respecto al desarrollo y ejecución de sus técnicas específicas y al mando y dirección que le corresponde en el ámbito de su propia organización.

La implantación del sistema de «comptroller» supuso un paso adelante muy considerable. Actividades que habían venido desarrollándose tradicionalmente por separado y de manera rutinaria, como presupuesto, contabilidad, pagaduría, estadística, etc., pasaron a integrarse y a convertirse en instrumento o herramienta de gestión. A nivel de cada mando o instalación naval se fue comprobando la utilidad de considerar al «comptroller» como un valioso elemento del «staff»; especialmente se apreció su papel en el análisis de la actividad, al poder facilitar información actualizada del desarrollo de los programas en curso y presentar recomendaciones o propuestas respecto a la mejor forma de conseguir los objetivos señalados. En resumen, supuso la adopción por la Administración Militar de la mentalidad y procedimientos que hacía años venían ya siendo normalmente utilizados por las grandes empresas comerciales o industriales. La contabilidad dejó de tener un enfoque pasivo, de explicar a «posteriori» lo que ha ocurrido, y pasó a convertirse en un soporte dinámico de la gestión en curso de realización.

En los primeros años de la década de los 50, la guerra de Corea supuso una dura prueba para la organización de los «comptrollers», recientemente

implantada. En conflictos anteriores, las dos guerras mundiales, se había podido disponer, prácticamente sin limitaciones, de todos los recursos financieros necesarios; las dificultades básicas encontradas habían sido principalmente las inherentes a la movilización y reconversión industrial de paz a guerra. La situación ahora era totalmente distinta, había que desarrollar una actividad de combate, de un nivel importante y atender a su cuantioso gasto, con un presupuesto que, si bien considerablemente ampliado, seguía siendo un presupuesto elaborado con mentalidad de paz, con un límite concreto en las asignaciones fijadas por el Congreso.

La gestión de unos recursos financieros limitados (no se contaba ya con el cheque en blanco que se dio en las guerras mundiales), aplicados al desarrollo de un esfuerzo de guerra creciente, incrementó considerablemente la responsabilidad del «comptroller» y la importancia de sus estudios y recomendaciones. Resultaba necesario disponer de datos estadísticos y costes evaluados y corregidos de paz a guerra, que permitiesen estimar los costes operativos reales, y era igualmente imprescindible conocer al día, y con exactitud, los inventarios de existencias de todo tipo de materiales y repuestos, al objeto de poder elaborar los nuevos presupuestos, preparar los programas de compras, etc.

La guerra de Corea supuso la consolidación de los «comptrollers»; su utilidad vino a ser confirmada posteriormente, ya que fue preciso mantener, por razón de prolongarse la situación de tensión internacional, una movilización y capacidad operativa muy altas. La guerra fría, las crisis de Cuba, Vietnam, etc., obligaron a destinar unas elevadas dotaciones al presupuesto de Defensa. Simultáneamente, la complicación tecnológica y el mayor número de años de desarrollo de los nuevos sistemas de armas, encarecieron de tal forma el equipamiento y operatividad de las Fuerzas Armadas, que se hizo cada vez más imperiosa la necesidad de realizar una buena gestión presupuestaria.

El Presupuesto por programas.

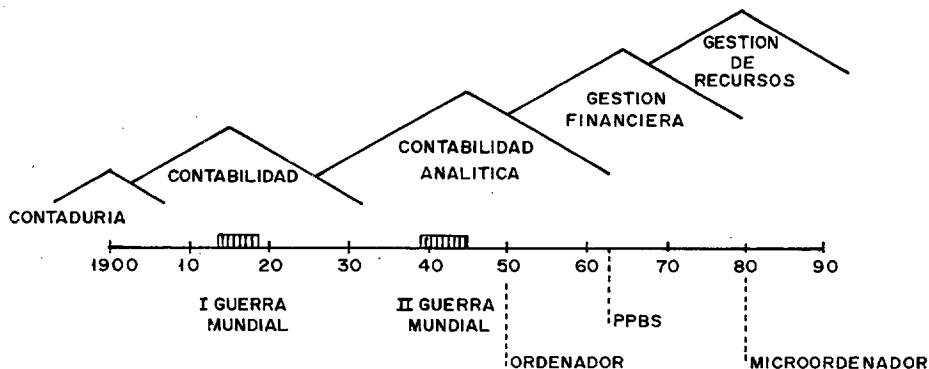
Hito importante, a destacar, en la gestión del gasto militar fue la implantación del Presupuesto por Programas o PPBS (Planning, Programming, Budgetin System). En 1960, tras la elección del presidente Kennedy, éste designó como secretario de Defensa a Robert McNamara, ejecutivo procedente de la industria del automóvil, que dio un mayor impulso a la adopción por el Pentágono de los principios de gestión financiera empleados por la gran empresa industrial.

El «Comptroller» de Defensa, Mr. Hich, en su libro «The economics defense in the nuclear age» expuso las bases del PPBS. Tras dos años de cuidada preparación, la nueva sistemática presupuestaria se puso en aplicación en 1963.

La implantación del PPBS no supuso finalizar con el presupuesto administrativo clásico, basado en la clasificación del gasto por naturaleza (personal, material, infraestructura) que se siguió elaborando para su presentación a las Cámaras y el control de estas magnitudes, que constituyen los INPUTS del sector de Defensa. Lo interesante del nuevo sistema es facilitar el conocimiento, mediante unos cuadros de doble entrada, de la distribución de estos INPUTS entre los programas en curso de realización, OUTPUTS, lo que permite estimar el nivel de recursos que se precisan para el desarrollo de los Planes de Defensa. Los planes se plasman en el plan financiero a cinco años; para su elaboración se toman en consideración y comparan las posibles alternativas prácticas que se presentan para el cumplimiento de dichos planes.

El presupuesto por programas tiene por finalidad.

- Establecer un puente entre la planificación militar y el presupuesto. Se termina con el divorcio anterior entre planes y Presupuesto. De forma realista se limita el planeamiento a lo que financieramente es factible. Se acaba con los ajustes traumáticos anuales, el proceso se hace más lógico, flexible y continuado. Las decisiones se basan en consideraciones a largo, respecto al coste total de los nuevos programas (investigación, adquisición, implantación, operatividad) y no sólo a las posibilidades del próximo año.
- Facilitar información clara y suficiente que permita conocer y valorar los costes e implicaciones de cada programa o alternativa, antes de tomar la decisión de emprenderlo.
- Establecer una sistemática que facilite el seguimiento de los programas en curso, permita conocer sus desviaciones y posibilite su corrección y ajuste, con el fin de alcanzar los objetivos propuestos.



FASES DE LA GESTION FINANCIERA

Hay que poner de relieve el hecho de que en España el Ministerio de Marina implantó en 1968 una nueva doctrina y organización respecto a administración económica en la Armada, que suponía la implantación de la técnica del presupuesto por programas, anticipándose de forma muy destacada al resto de la Administración Pública, que no lo introduce hasta la Ley General Presupuestaria de 1977. Se encomendó a la Dirección de Contabilidad Analítica de la Intendencia General la elaboración y estudio de costes, el análisis de programas y la realización de estudios de coste-eficacia.

Organización y funciones del «Comptroller» en la Marina americana.

El «Comptroller» de la Marina es normalmente una autoridad civil designada como «Adjunto para Gestión Financiera» del secretario de la Marina (igualmente civil). Tiene encomendada la responsabilidad de la gestión financiera y administrativa económica en todo el ámbito del Departamento, enlaza directamente con el «Comptroller» de Defensa y con la oficina presupuestaria del Gobierno.

El «Deputy Comptroller», generalmente un vicealmirante, es la autoridad que manda y dirige efectivamente la organización financiera, si bien depende directamente del «Comptroller»; asiste y depende igualmente del jefe de operaciones navales y del comandante del Marine Corps en todos los asuntos que les afectan.

Del «Deputy Comptroller» dependen la Oficina Financiera, el Departamento de Gestión Financiera, el Departamento de Administración y el Centro Financiero y Contable de la Marina.

Las principales funciones que desarrolla son:

- *Coordinación de Servicios Financieros*: Da normas, integra y coordina los procedimientos de presupuesto, administración y pagos en todo el Departamento, asegurándose se observan las leyes e instrucciones dictadas por el «Comptroller» de Defensa, el Departamento del Tesoro, y la Oficina Presupuestaria del Gobierno.
- *Presupuesto*: Trabaja normalmente de forma simultánea en tres niveles presupuestarios:
 - **Formulación**: Prepara las propuestas, para anualmente revisar y ajustar el Plan-Programa a largo y del mismo deducir el presupuesto a dos años vista.
 - **Revisión**: Ajusta, según la última versión de los créditos concedidos por el Congreso y la situación de los programas autorizados, el presupuesto para el próximo año fiscal.
 - **Ejecución**: Determina la forma más conveniente de emplear los

créditos vigentes y, caso de producirse desviaciones en los programas, presenta las propuestas de reajuste que se estiman convenientes.

- *Contabilidad*: Dirige un sistema centralizado de contabilidad integral, que facilita a los distintos niveles de mando y responsabilidad información sistematizada y actualizada respecto a la situación y desarrollo de créditos, fondos, pagos, inventarios, inversiones, costes, y, en general, cualquier información financiera que permita un mejor conocimiento y desarrollo de la gestión encomendada. Estos datos son igualmente utilizados como base en la preparación de los futuros presupuestos.
- *Auditoría interna*: Con objeto de comprobar el grado de eficacia de la administración y el cumplimiento de las normas dictadas, el «Comptroller» tiene la facultad de ordenar y dirigir inspecciones y auditorías sobre todas las actividades del Departamento, en las que tiene reconocida autoridad. Además de estas auditorías, de carácter interno, se desarrollan otras de carácter externo ordenadas por el «Comptroller» de Defensa o el Departamento del Tesoro.
- *Análisis de gestión*: Facilitar unos datos, sistematizados y analizados objetivamente, que permitan abordar la toma de nuevas decisiones o corregir la gestión en curso, es una de las misiones principales del «Comptroller». Esto supone desarrollar las siguientes actuaciones:
 - Organizativa.—Planificar e implantar una sistemática de recogida de datos, de elaboración y análisis de costes.
 - Desarrollo.—Respecto a la sistemática implantada, lo que tiende a ser un trabajo repetitivo, no obstante, ha de realizarse con rapidez y exactitud.
 - Información.—Lo que supone revisar, estudiar e informar respecto al desarrollo de la gestión analizada. Labor de gran responsabilidad, que requiere un elevado grado de conocimientos, de profesionalidad y de sentido práctico. Resulta de capital importancia poder disponer de estudios e informes fiables cuando se tienen que tomar decisiones respecto al desarrollo e implantación de unos sistemas de armas cada vez más costosos y sofisticados.
- *Gestión de informática*: Tiene delegada la responsabilidad de seleccionar y coordinar la utilización de sistemas de proceso de datos e información de carácter administrativo.
- *Coordinación estadística*: Además de desarrollar la estadística e información, en las áreas financiera y económica, tiene encomendada la labor de revisar y coordinar cualquier información estadística a facilitar al exterior del Departamento.

- *Finanzas* (Pagaduría): Establece las normas y procedimientos de pago al personal militar y civil del Departamento, y a los distintos proveedores del mismo.

Todos los mandos, bases e instalaciones de la Marina, de carácter importante, cuentan con su correspondiente «Comptroller»; en su oficina se desarrollan con carácter general las funciones antes reseñadas, si bien en cada caso deberán adaptarse a las circunstancias y condicionantes de cada mando o instalación. Su misión principal es siempre la de asistir directamente al mando, en el campo de la función financiera, al objeto de que los objetivos o programas encomendados se desarrollen con el mayor grado posible de economía y eficacia.

La gestión de recursos.

Esquemáticamente se han descrito las distintas fases de la evolución de la gestión económica: contaduría, contabilidad general, contabilidad analítica, gestión financiera, y como ésta en el campo militar da origen al «Comptroller», que comenzó desarrollando una integración de tipo horizontal-presupuesto, contabilidad, pagaduría —y pasó luego a convertirse en un gestor financiero con proyección hacia el futuro— el presupuesto por programa a cinco años.

Toda decisión importante de reorganización, o de implantación de un nuevo sistema de armas, supone involucrar importantes recursos financieros, materiales y humanos, resulta preciso estudiar detenidamente sus múltiples implicaciones para llegar a determinar la línea de acción que puede ser más eficaz, efectiva y económica. De aquí que el gestor financiero no puede limitarse a trabajar aisladamente en el terreno económico; es necesario que forme equipo con los responsables de la gestión de personal y material. Sus conocimientos, en igual forma, deben ampliarse hasta llegar a convertirse en un especialista en gestión de recursos en toda su amplitud.

Esta filosofía de «management», de considerar que un «Sistema» debe gestionarse como un todo y no fraccionarse, la viene ya desarrollando la Marina desde 1966, año en que comenzó a aplicar unos principios de control de recursos conocidos como R. M. S. (Resource Management Systems). En el área de Operaciones y Mantenimiento se puso en marcha el proyecto PRIME (Priority Management Effort) que tenía por objeto la aplicación de los nuevos criterios de gestión conjunta de recursos en estas actividades.

Dentro de esta línea es interesante señalar que mientras en el U. S. Army son Cuerpos independientes la Intendencia Logística (Quartermaster) y la Intendencia Financiera (Financial Corps); en la U. S. Air Force, si no Cuerpos, son igualmente especialidades separadas; en la U. S. Navy se han man-

tenido ambas funciones —financiera y logística— unidas y son atendidas por el «Supply Corps».

La Marina americana aplica, en general, el principio de desarrollar la gestión por sistemas; una buena gestión implica necesariamente realizar una feliz administración y control de todos los recursos comprometidos. En esta línea ha procurado que los componentes del «Supply Corps» sean básica y fundamentalmente unos especialistas en gestión de recursos, resultando accesorio que su actividad se desarrolle en el campo financiero —«Comptroller»— o del abastecimiento —«Supply».

La Marina está básicamente organizada, en los aspectos operativos y de material, en líneas verticales, por sistemas de armas (superficie, submarinos, aviación); respecto a estos sistemas el «Supply Corps» atiende las siguientes áreas funcionales, que de forma horizontal cortan la alineación vertical operativa.

- Gestión financiera (presupuesto, contabilidad, pagaduría).
- Análisis de gestión.
- Gestión de apoyo logístico integrado.
- Gestión de adquisiciones.
- Gestión de inventario.
- Gestión de informática.
- Gestión de contratos.
- Gestión de distribución y transportes.
- Gestión de carburantes.
- Gestión de subsistencias.
- Gestión de economatos.

Conclusión.

El cambio supone evolución, modernización, modificación de forma de pensar, de organización, de técnicas, de medios y de procedimientos. El cambio nos rodea y es preciso reconocerlo y aceptarlo; de no ser así nos puede desplazar o reemplazar. La adaptación al cambio es un desafío para el responsable de gestión; su éxito dependerá de prever, con anticipación suficiente, los cambios o modificaciones a introducir, y en saber aplicarlos con oportunidad y flexibilidad.

Queda finalmente por añadir que de un inteligente análisis de los problemas del presente, especialmente en el campo que hemos considerado de la gestión de los recursos económicos asignados a la Defensa Nacional, se debería poder anticipar, prever y preparar el futuro al que hay que hacer frente.

BIBLIOGRAFIA

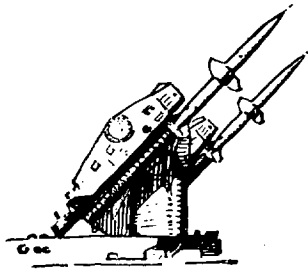
Money: John Galbraith.

The Spanish Main: Peter Woold.

The East Indiamen: Rusell Miller.

American Treasure and The Price Revolution in Spain: Earl J. Hamilton.

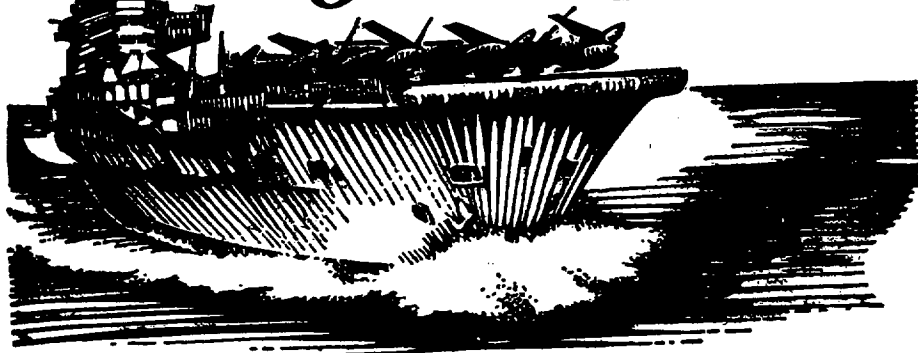
Era of Change for Financial Managers: Larry Shelby.



DE INTERES PARA EL PERSONAL EN SITUACION DE RESERVA ACTIVA Y RESERVA TRANSITORIA

1. El personal de la Armada que pasa a la situación de Reserva Activa o a la de Reserva Transitoria cesa en su Habilitación y pasa a depender, a efectos administrativos, de la creada específicamente para este personal. Dicha Habilitación se ve en la imposibilidad de practicar en pago el descuento correspondiente a la cuota de la REVISTA GENERAL DE MARINA.
 2. Esta circunstancia, unida al hecho de ignorar el domicilio de los suscriptores, imposibilita a la REVISTA tanto para cobrar como para hacer la distribución mensual de los ejemplares, por lo que se ha visto en la inevitable necesidad de suspender provisionalmente ambas actividades.
 3. Con el fin de normalizar esta situación, que la REVISTA es la primera en lamentar, se invita a todos los afectados a dirigirse por escrito a esta Dirección indicando el domicilio en que desean recibir los ejemplares, y de este modo poder restablecer su envío con normalidad, tal y como se viene haciendo con aquellos con los que hemos podido establecer contacto.
 4. El importe de la REVISTA —que seguirá siendo el mismo que en la situación de actividad— podrá hacerse efectivo: por giro postal o talón a nombre de la REVISTA GENERAL DE MARINA, o por transferencia a la REVISTA GENERAL DE MARINA, cuenta corriente 19833, Banco de Santander, calle Alcalá, núm. 37. 28014 Madrid.
-

TEMAS PROFESIONALES



EVALUACION DE NUESTRO SISTEMA DE ARMAS MEROKA

Introducción.



LOS misiles antibuques supusieron desde su puesta en servicio una amenaza para la fuerza de superficie, que rápidamente se convirtió en auténtica preocupación para los Estados Mayores de las Marinas del mundo.

El devenir del tiempo revalidó la importante dimensión de esa amenaza con los acontecimientos de las Malvinas.

La Armada española, consciente desde el primer momento del problema, pasó de la «preocupación» a la «ocupación» y acometió el proyecto de un sistema de artillería antimisil: el Meroka.

En el número de nuestra REVISTA de diciembre de 1983 el entonces capitán de navío Domínguez Aguado publicó un artículo en el que se exponía clara y sucintamente el Sistema Meroka, sus componentes y distintos orígenes. Asimismo, comentaba que habiendo sido evaluado en tierra estaba, por aquellos días, llevándose a cabo su evaluación en la mar. Con posterioridad se realizó la evaluación del Subsistema de Búsqueda y Designación (Radar Selenia).

Hoy en día, cuando ya el Meroka Naval es una realidad y el primero de ellos está próximo a ser instalado a bordo de nuestras nuevas unidades (FFG *Santa María*), quisiera exponer al lector el cómo, por qué y cuánto de estas evaluaciones, guiado fundamentalmente por la sugerencia de algunos compañeros, que en este sentido me lo han insinuado. Dichas sugerencias nacen de haber formado parte, el autor de estas líneas, del Equipo de Evaluación.

La defensa contra el misil.

Dado el grave peligro que para la fuerza de superficie supone la amenaza del misil, la mejor defensa contra el mismo no cabe duda tendría como meta óptima la destrucción o neutralización de la plataforma lanzadora. La aplicación de este principio táctico incontrovertible no siempre es posible, resultando en la mayoría de los casos, y para la casi totalidad de las fuerzas de superficie, una meta no alcanzable en los distintos teatros de operaciones y con el requerido grado de garantía debido, entre otras razones, a la diversidad de plataformas lanzadoras y al cada vez mayor alcance y velocidad de los misiles.

Esta importante consideración táctica nos lleva a la consideración de la defensa en profundidad en el sentido de contar con distintas barreras que maximicen la garantía de la destrucción o neutralización del misil. Esta defensa en profundidad incluirá aviación de interceptación y antisubmarina para atacar y neutralizar a las plataformas lanzadoras; misiles de medio alcance, misiles antimisil de defensa de punto, artillería de mediano calibre y guerra electrónica, lo que quedaría plenamente justificado si se tiene en cuenta que el ataque del enemigo con misiles sería masivo y coordinado.

De la admitida hipótesis de que el/los misil/es enemigos saturen o superen esas barreras y se dirijan al blanco (nuestro buque) es de donde surge la necesidad de la artillería antimisil como último escalón de defensa.

Así pues, la artillería antimisil es un arma específica para este cometido, con independencia de que, como casi todas las armas, pueda emplearse en otras misiones.

Sentadas estas consideraciones de tipo general, pasemos a ver las características exigidas a un sistema artillero antimisil, para de esta forma poder familiarizarnos con los parámetros y especificaciones del Sistema, y que serán, a su vez, los aspectos más importantes de la evaluación.

Características de un sistema artillero antimisil.

En la eterna cuestión de arma y contraarma, la ventaja de aquélla (en el caso del misil antibuque) era, y es, totalmente desproporcionada, hasta el punto de poder considerarse la contraarma más un «quita miedo», con su

importante carga psicológica, que un arma *plenamente eficaz por sí sola* en su cometido.

Dichas ventajas radican en una serie de factores, que son de todo punto fundamental analizar exhaustivamente en su definición para poder concretar, con suficiente conocimiento de causa, cuáles deberán ser los requisitos exigidos para conseguir un arma ciertamente eficaz en la defensa de los buques ante el misil. En dicho análisis deberá igualmente ponerse especial énfasis en los hitos que la técnica podría hacer alcanzar a los misiles del futuro, ya que el tiempo que el programa de un arma lleva desde su definición operativa hasta su puesta en servicio es lo suficientemente largo como para poder quedar obsoleta, de no realizarse con suficiente imaginación, ingenio e inteligencia.

El combatir a un misil con *artillería* tiene tres vertientes totalmente distintas en su concepción y en su desarrollo, a saber:

- Su destrucción, explosionando su carga explosiva por la energía cinética del proyectil.
- Su destrucción, explosionando su carga explosiva por efecto de la carga explosiva del proyectil.
- Su neutralización, produciendo daños al misil, tales que el mismo no consiga llegar al blanco.

Los dos primeros buscan la destrucción basando su filosofía en el «impacto directo», a diferencia del tercero, que actuando «por proximidad» pretende infligir al misil una serie de daños acumulativos que le impida seguir su trayectoria.

Remitiéndonos al primero de los casos, que es el perseguido por el Meroka, se necesita que el proyectil llegue a la carga explosiva del misil con la suficiente energía como para hacerla detonar. Sin embargo, esta energía requerida, por imperativos físicos y químicos, lo es por unidad de superficie impactada (diámetro del proyectil), lo que hace que la elección del calibre del proyectil juegue un papel de suma importancia (1).

De cualquier forma el principal problema que para el cañón presenta el enemigo misil es *el reducido tamaño que éste ofrece como blanco*.

Esto supone una «probabilidad simple» de impacto tan reducida al aumentar la distancia que el mejorarla supondrá un aumento en la precisión de los sistemas difícilmente alcanzable y aun así la misma sería tan reducida que para conseguir la necesaria probabilidad acumulada se requerirá un gran ritmo de fuego, que conlleva una disminución del calibre.

(1) Un aumento del calibre aumenta su masa y, por tanto, su energía cinética, pero disminuye su energía por unidad de superficie. Una disminución del calibre produce el efecto contrario, pero permite un mayor ritmo de fuego.

Sin entrar en profundidad, pero para mejor comprender los distintos factores en juego, en la figura 1 se representan para un misil 0,2 metros de radio y velocidades (V_m) de 1 y 2 Mach, las curvas de «probabilidad acumulada de al menos 1 impacto» en función de la distancia futura de apertura de fuego, para dispersiones radiales del sistema de 1° , $1^{\circ},5$ y 2° (milésimas). En cada gráfico las curvas corresponden, de izquierda a derecha, a ritmos de fuego de 300, 600, 900, 1.200, 1.500 y 2.000 disparos por minuto.

Se ha partido de una distancia de 2.000 metros, ya que para distancias superiores la probabilidad simple es insignificante.

Si se compara las curvas de igual ritmo de fuego de los gráficos verticales (igual V_m) se observa la gran influencia que tiene la dispersión radial σ_T en el sentido de que al disminuir aumente grandemente la probabilidad.

Si se comparan las curvas de igual ritmo de fuego de los gráficos horizontales (igual σ) se observa que la velocidad del misil (V_m) no influye grandemente en la probabilidad.

Finalmente, comparando las curvas de un mismo gráfico, se observa la gran influencia que tiene el ritmo de fuego en el sentido de que al aumentar, también lo hace la probabilidad.

Así pues, un sistema artillero antimisil deberá tener un gran ritmo de fuego y una σ_T pequeña.

El arma elegida debe, pues, tener un gran ritmo de fuego, que implica menor calibre, mientras que en la σ_T del Sistema influyen la de sus componentes, a saber:

servos σ_1 , balísticas σ_2 , seguimiento σ_3 , calcular σ_4 ...

La σ_T del Sistema es $\sigma_T = \sqrt{\sigma_1^2 + \sigma_2^2 + \sigma_3^2} \dots$, así pues, se trata de controlar cada una de ellas para minimizar en la medida de lo posible la σ_T .

Está claro, pues, que uno de los objetivos de la evaluación, en lo que al Sistema «D. T.—Arma» se refiere, será el comprobar la dispersión σ de cada «componente».

Peró para que el Sistema «D. T.—Arma» sea capaz de conseguir su objetivo será necesario un sistema de exploración de blancos, rápidos y pequeños, a baja cota, capaz de detectarlos, adquirirlos, seguirlos, evaluarlos y designarlos al Sistema de «D. T.—Arma». Si dicha detección es cercana, el tiempo de reacción disminuirá y el proceso podrá no completarse. Esto queda recogido en la figura 2, donde como puede verse la V_m sí juega un papel muy importante.

Obsérvese que hasta ahora hemos visto la «probabilidad acumulada de al menos un impacto». Dado que este Sistema busca la destrucción del misil, tendremos que convertir esa probabilidad de impacto P_i en probabilidad de destrucción P_D ; es decir, habrá que conseguir que la probabilidad de destrucción P_D de un solo proyectil sea 1 ($P_D = P_i \times Pd$).

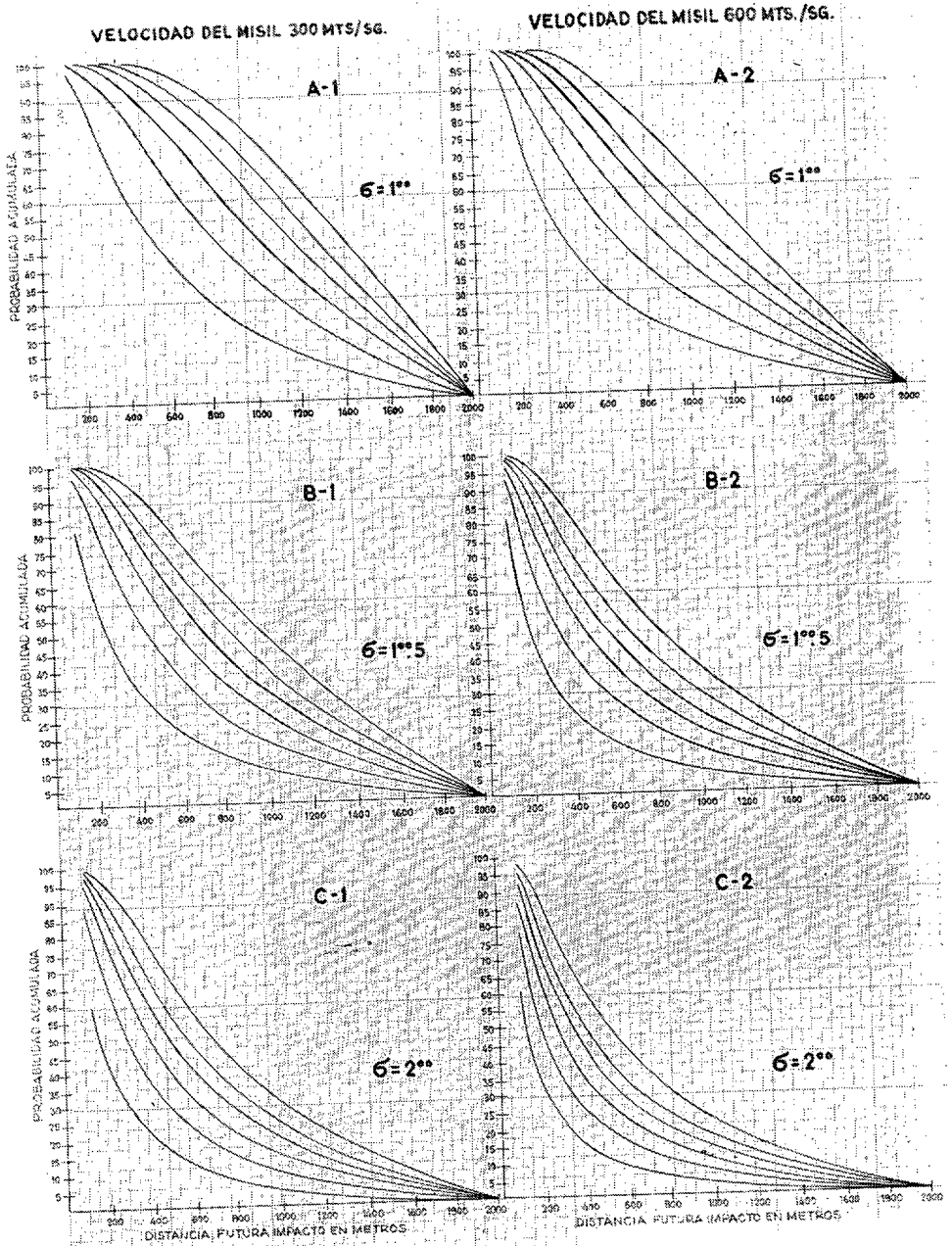


Figura 1

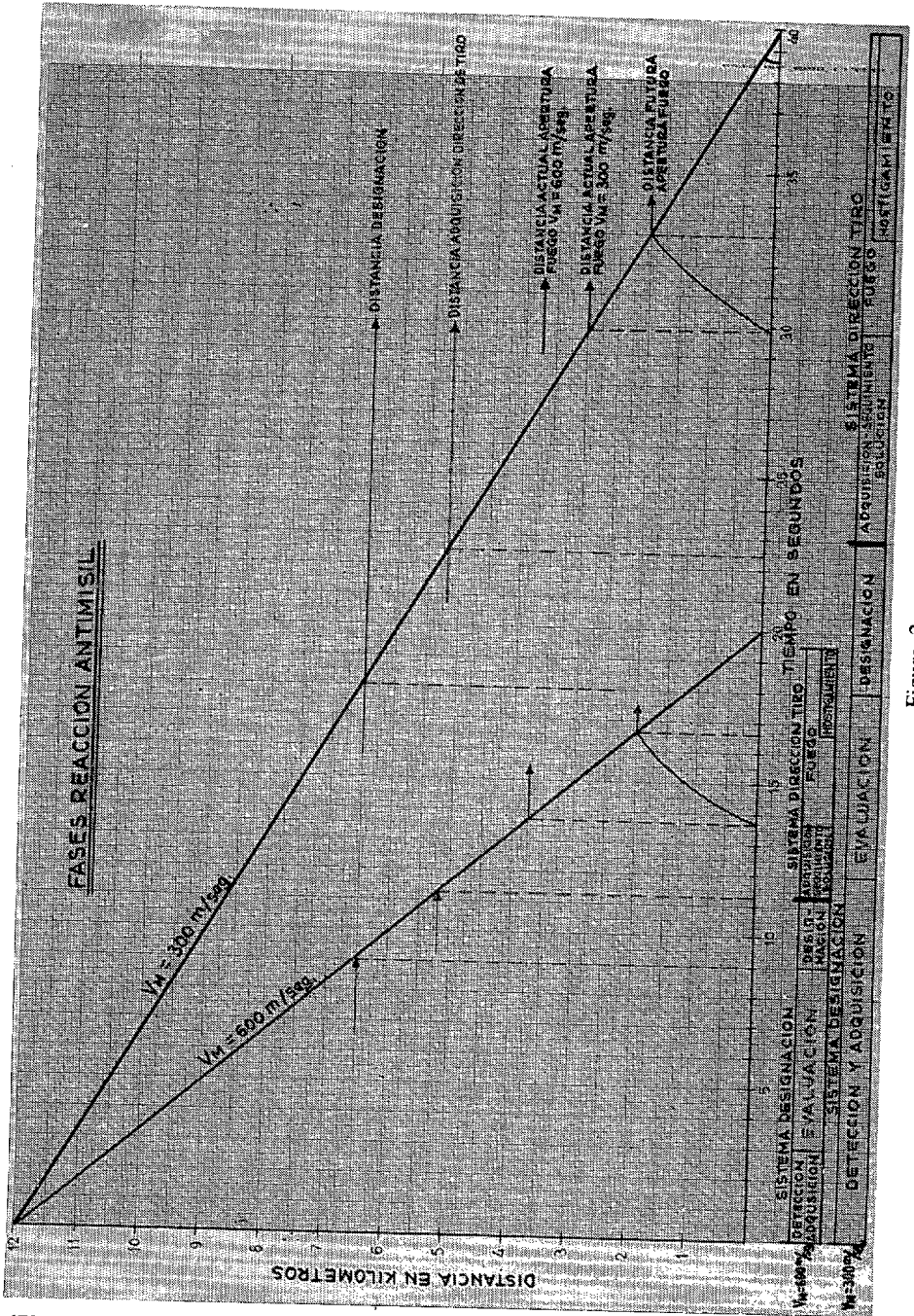


Figura 2

Esto supone una evaluación en cuanto a munición que nos garantice, a partir de la distancia futura de apertura de fuego, que un impacto produzca la destrucción del misil.

Así pues, los requerimientos del Sistema genérico quedan definidos y, consecuentemente, el proceso a seguir en la evaluación.

Problemas de la evaluación.

Generales.

De forma prácticamente generalizada todos cuantos han preguntado sobre nuestro Sistema Meroka y su evaluación, lo han hecho en estos o similares términos: «Bueno, pero ¿se ha probado en condiciones reales?, es decir, contra un misil, volando a baja cota, a velocidad próxima a Mach 1 ...»

Ciertamente esta escueta simplificación se cimenta en una lógica pragmática incontrovertible... a primera vista.

La realidad, las realidades, que nos rodea, pone una gran dosis de amortiguación a ese pragmatismo hasta el punto de que una opinión simplificada de este tipo puede resultar razonadamente utópica.

Las razones de esas realidades son muchas y variadas, y aunque no tenga la seguridad de conseguir su clara exposición, sí tengo confianza en hacer llegar al lector al conocimiento algo más profundo y realista del tema.

Decíamos antes que la evaluación «sería» la de una prueba con fuego real contra un misil que progresando a baja cota, radialmente hacia el Sistema, a velocidad próxima al Mach, fuese capaz de destruirlo.

Esto implicaría la instalación del Sistema en una plataforma suficientemente aislada en la mar, con control remoto automatizado, señales de estabilización y rumbo de dicha plataforma y del control remoto, así como un gran despliegue de medios y medidas de seguridad para evitar que el fallo o descontrol del misil produjese daños indeseados al tráfico u otros medios.

La cuestión parece algo compleja y costosa, pero esa sería la meta.

Sin embargo, resulta obvio que para garantizar la validez estadística de los resultados, dicha prueba debería ser «suficientemente repetida» en cada una de las muy diversas circunstancias ambientales y de perturbaciones exigidas al Sistema, así como distintos tipos de misiles y trayectorias.

Si calculamos los cardinales combinatorios y los multiplicamos por el mínimo número que nos garantice la estadística, obtenemos un número de misiles que ciertamente sería un «stock» o cargo para nuestra Armada tan deseable como prohibitivo desde la óptica presupuestaria de nuestro (y de cualquier) país.

Llegados, pues, al punto de la pragmática simplificación, resulta que no es tan fácil ni factible. Empiezan entonces las «aproximaciones», eligiéndose

blancos con características, en las distintas fases de evaluación, lo más parecidas posible a las del misil. Y así, aunque existen *blancos aéreos remolcados* que pudieran volar a alturas suficientemente bajas, no llegan a la velocidad requerida, lo que en nuestro afán «perfeccionista» nos dejará siempre la duda de su comportamiento en condiciones reales de combate. Además sobre estos blancos remolcados no podrá comprobarse la capacidad de destrucción (por no llevar explosivo), sino simplemente de impacto.

Asimismo, aunque existen *blancos aéreos teledirigidos* capaces de volar, por trayectoria programada, a baja cota, sus velocidades tampoco llegan a las del misil. Esa menor velocidad del blanco afecta de forma negativa a la energía cinética al impacto y, por tanto, a la capacidad de destrucción.

Factor añadido sería el riesgo que para la unidad-plataforma supondría el descontrol de blanco por impacto (ya que tiene menor vulnerabilidad con munición de energía cinética al carecer de la carga explosiva del misil), riesgo que no podía (o ante la fotografía que ilustra este artículo sería mejor decir «no debería») nunca ser asumido, por no estar justificado desde un estudio y conocimiento en profundidad del tema.

Además, nunca debe de perderse de vista que las pruebas destructivas de este tipo no aportan datos sobre los fallos o anomalías de los Subsistemas y/o de las mejoras a introducir.

De cualquier forma, para que un sistema consiga el objetivo para el que fue construido tienen que cumplir sus distintos Subsistemas ciertas características y especificaciones que son de todo punto necesario y fundamental evaluar; tales son distancias de detección para distintos tipos de blancos y cotas de vuelo; precisión en la designación; distancias de adquisición del Sistema de Control, exactitud y precisión del seguimiento; exactitud y precisión en las órdenes a cañón y exactitud y precisión de los proyectiles en fuego real.

Particulares.

De otra parte, si el Sistema a evaluar es un Sistema totalmente integrado con una única responsabilidad, la de la firma contratada que lo comercializa, la evaluación por la parte adquirente se simplifica. Y aún así siempre habría problemas que pudieran considerarse como ajenos a dicha responsabilidad, cuales serían problemas de instalación, de alimentación eléctrica, de interferencias, de munición, etc. Esto no es normal, ya que lo más usual es que una firma proporcione, por ejemplo, el Sistema de Control de Fuego y otra el arma (caso de nuestro Sistema WM, OTO MELARA y 40 mm.), con lo cual a los problemas antes apuntados se añaden los de integración.

Si la evaluación de un sistema de armas comprende una serie de fases que deben ser convenientemente programadas y progresivamente realizadas, para evitar que errores o fallos de algún Subsistema enmascaren la bondad de los demás, en el caso del Sistema Meroka este requerimiento es aún

más fuerte toda vez que en el mismo concurren una serie de Subsistemas de distintos orígenes o fabricantes y consecuentemente de muy distintas responsabilidades.

Los distintos orígenes de los Subsistemas componentes del Sistema Meroka fueron, como queda dicho al principio, expuestos en el artículo de nuestra REVISTA de diciembre del 83, así pues no voy a repetirlo.

Objetivos de la evaluación.

A la vista de todo lo expuesto, estamos en condiciones de poder decir que el objetivo fundamental de la evaluación del Sistema Meroka pudiera *sintetizarse* para cada uno de los Subsistemas en los siguientes puntos:

- Comprobación del adecuado funcionamiento de sus componentes en todas las condiciones previstas.
- Obtención de datos de precisión y exactitud en los distintos modos de funcionamiento y muy concretamente en fuego real.
- Estudio y análisis de los resultados obtenidos conducentes a constatar su eficacia, de acuerdo con las especificaciones operativas.
- Deducir mejoras a acometer que optimicen la eficacia del Sistema.

No resulta difícil comprender que la garantía de la evaluación es proporcional a la cantidad de datos obtenidos, que son los que avalan la bondad de los mismos por tratarse de datos estadísticos. Dicha cantidad de datos aumentan obviamente el número de horas de evaluación, y más aún si se tiene en cuenta que hay que realizarlos en las muy diversas circunstancias derivadas de condiciones de ataque (cota, distancia, velocidad, tamaño, etc.), meteorológicas (lluvia, mar), perturbaciones electromagnéticas, etc.

Objetivo secundario de las pruebas es la obtención de datos para:

- Determinar y concretar el tiempo medio entre averías (TMEA) y las necesidades de repuesto a bordo y en tierra.
- Cálculo de tiempo medio de reparación (TMER) del Sistema y tiempo entre grandes reparaciones,

que son de gran importancia para determinar una buena logística que maximice la operatividad del Sistema.

Programación y desarrollo de la evaluación.

La programación de las pruebas debe ser exhaustiva y detallada, con objeto de proveer suficientes datos que permitan aislar las posibles causas

originadoras de resultados por fuera de las especificaciones, mientras que el calendario deberá ser lo suficientemente flexible, en previsión de utilización de alternativos por circunstancias meteorológicas adversas para las unidades colaboradoras, fallos, averías, reparaciones, etc., así como análisis de los registros y controles extraídos, y medidas a tomar en consecuencia.

La ejecución, a la vista de lo anterior, permite una agilidad y fluidez en la disponibilidad de medios que resulte de todo punto fundamental, no solamente para la evaluación en sí, sino para el mejor aprovechamiento y rendimiento de los hombres y medios participantes.

La redacción y programación de las pruebas, en el caso del Meroka, fue encargada al Grupo Meroka en estrecha colaboración con la JUME. Una vez aprobada por AJEMA, el EMA (Div. de Táctica) emite una Directiva o Instrucción a la S. A. de la Zona Marítima donde se van a desarrollar, asignándole el mando de las operaciones necesarias para la evaluación, y nombrando un jefe del Equipo de Evaluación que será responsable ante la S. A. de la evaluación en sí, así como el encargado de redactar el correspondiente informe a la vista del estudio y análisis de los resultados llevados a cabo por el Equipo de Evaluación.

Fases de la evaluación.

La evaluación del Sistema Meroka se ha llevado a cabo en forma progresiva, empezando por el «arma» y añadiendo después los siguientes Subsistemas hasta completar el ciclo.

De todas las fases llevadas a cabo pueden considerarse como las más importantes las siguientes:

- Evaluación del arma.
- Evaluación en tierra (Dirección de Tiro-Arma).
- Evaluación en la mar (Dirección de Tiro-Arma).
- Evaluación de radar designación.
- Evaluación de la munición.

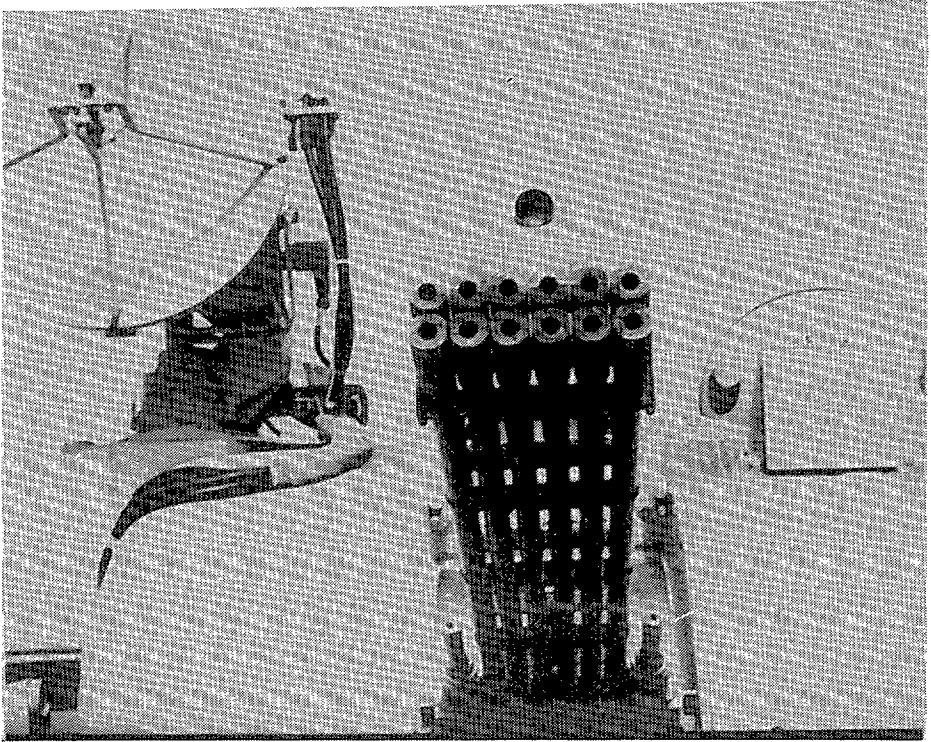
Evaluación del arma Meroka.

Las pruebas y evaluación del «arma prototipo» fueron inicialmente llevadas a cabo en Polígono de Experiencias, pero dicha evaluación ha sido continuada, puesto que, como «base» de todo el Sistema, ha estado presente en las distintas y sucesivas evaluaciones de los restantes Subsistemas.

Estas pruebas consistieron en funcionamiento general, velocidad y aceleración angular en demora y elevación; respuesta de los servos, amortiguamiento en todos los casos, retrocesos, vibraciones, fuego disparo a disparo,

fuego por grupos, fuego en ráfagas (simples, cortas y continuas); ritmo de fuego; exactitud del centro de impacto y dispersión de las salvas en fuego continuo a diferentes distancias y elevación; fiabilidad, etc.

Una vez superadas estas pruebas, el arma estaba lista para la evaluación del siguiente nivel.



Sistema Meroka - «Arma - D. T.» instalado en el CAFTAN.

Evaluación de la D. de T. en tierra.

Simultáneamente a las pruebas anteriores, el Sistema de D. de T. fue recepcionado en fábrica mediante unas pruebas estáticas y dinámicas como paso previo para las pruebas sobre el «arma».

Así pues, el «arma» fue instalada en el CAFTAN (P. T. N. «Janer»), y sobre ella el Sistema de D. de T. Una vez hecha la integración y las correspondientes alineaciones, ajustes y puesta a punto se procedió a la realización de las pruebas de evaluación en tierra.

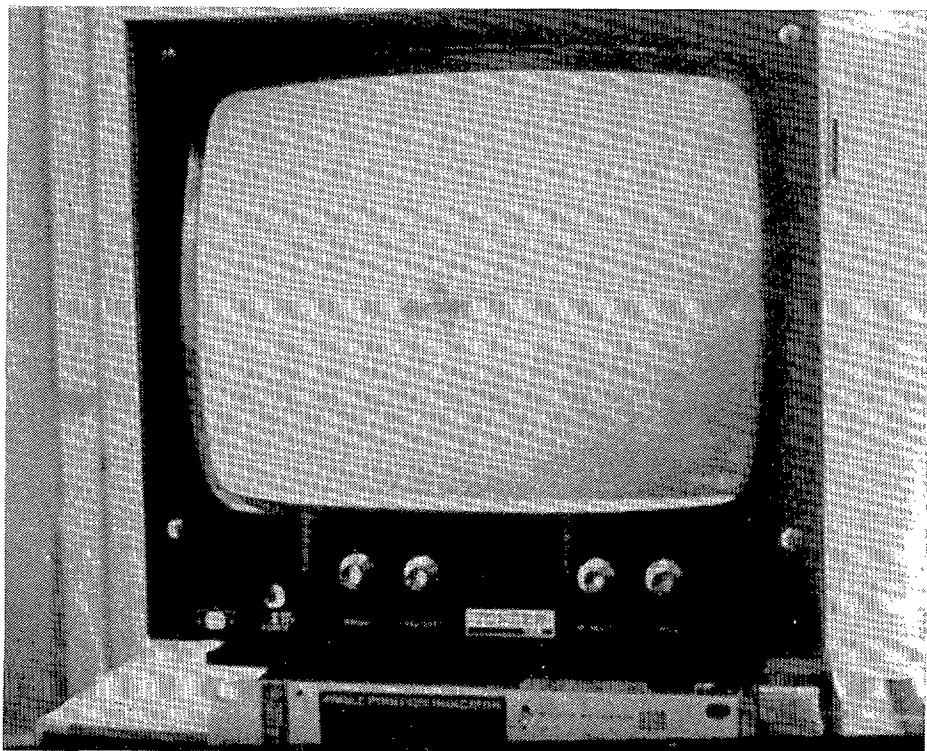
Por no disponerse aún del Sistema de Designación, se utilizó para estas pruebas un radar SPS-10.

Las pruebas realizadas fueron:

- Comprobación en todos los modos de funcionamiento.
- Distancia adquisición.
- Comprobación de las velocidades y aceleraciones angulares y precisión del seguimiento en condiciones extremas.
- Tiempo de reacción.
- Comprobación precisión en seguimiento radar (y óptico).
- Salida a cañón.
- Comprobación de la deriva térmica (mira óptica).
- Precisión y exactitud del Sistema en fuego real contra blanco fijo.
- Precisión y exactitud del Sistema en fuego real contra blanco aéreo (manga remolcada).

Durante las mismas se utilizaron:

- Helicópteros de la 3.^a, 5.^a y 6.^a Escuadrillas.



Comprobación «seguimiento» en TV.

- Aviones de la 4.^a Escuadrilla, con manga remolcada.
- Aviones *Harrier*.
- Aviones F-5 del Ejército del Aire.

Realizándose un total de 490 pasadas a distintas velocidades, alturas y rumbo, para comprobación de los distintos parámetros definidores de las especificaciones, así como para la ejecución de tiros reales sobre manga remolcada.

Se efectuaron 4.776 disparos entre ejercicios de tiro de comprobación, mantenimiento, cálculo de dispersiones y tiro sobre manga remolcada.

Las pruebas posibilitaron unos resultados de notable interés para proseguir el desarrollo del programa previsto y detectar aspectos que requerirían una mejora para la optimización del Sistema.

Evaluación en la mar.

Una vez llevadas a cabo las anteriores, y conseguido la familiarización y adiestramiento del operador, procedía a efectuar una serie de pruebas del Sistema completo en su medio ambiente, la mar, al objeto de obtener los datos necesarios que permita la evaluación global del Sistema Meroka, a falta del radar de designación SELENIA.

Se procedió, pues, por FABA al desmontaje del Sistema del CAFTAN e instalación a bordo del patrullero *Cadarso* en el embono del cañón 76,2/62 OTO MELARA.

Como radar de designación se utilizó el de la WM, para lo que se procedió a una configuración específica para las pruebas, en la que ya se incluyeron una serie de mejoras deducidas de las pruebas hasta entonces realizadas y entre las que cabe señalar a modo expositivo:

Se sacaron fuera del montaje:

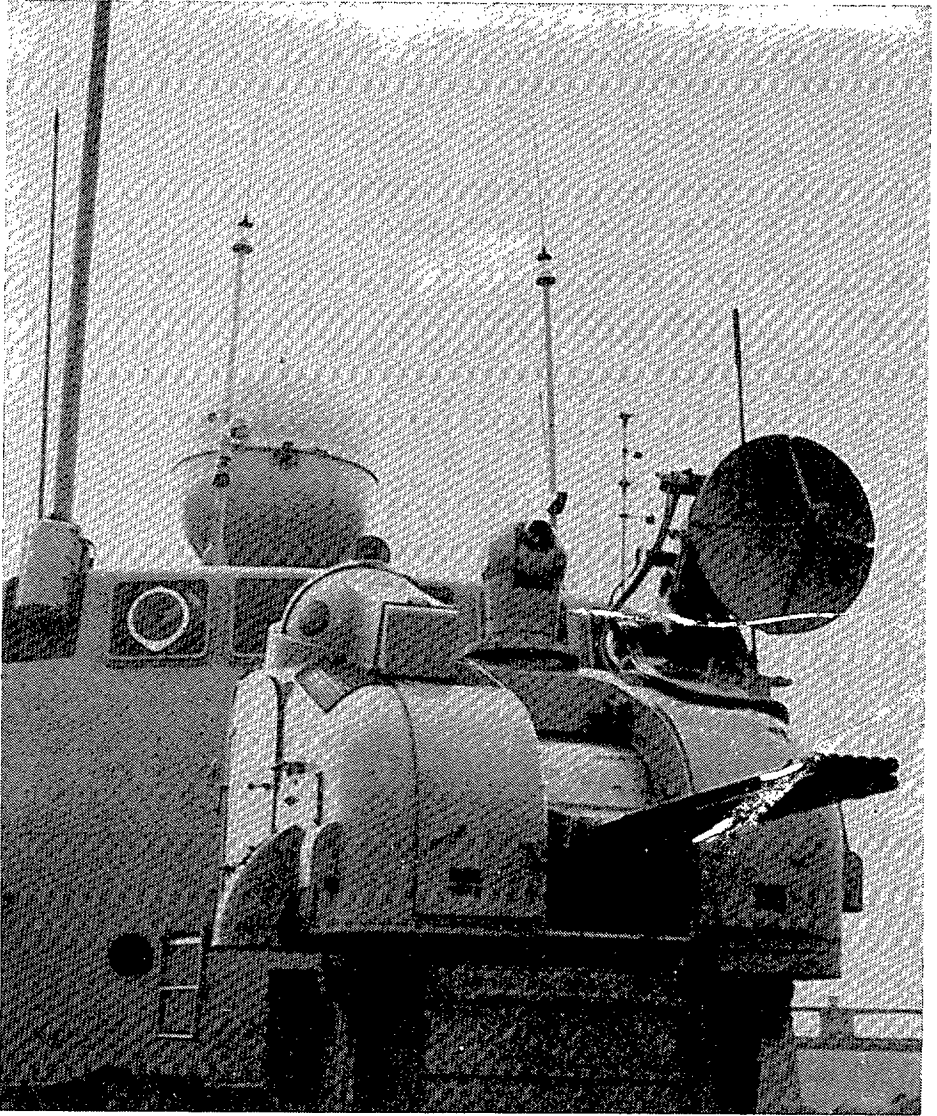
- El compresor de aire y una serie de unidades de la D. T., que fueron instalados en la cámara de maniobra.
- El panel de control, el monitor TV y consecuentemente el operador, y se situaron en el CIC.

Se trabajó afanosamente, y con conceptos claros y constatados por la experiencia deducida de las pruebas, en el «software» para mejorar el seguimiento a baja cota en el que son varios los factores que afectan opuesta y negativamente en el «efecto imagen».

Las citadas modificaciones ofrecen las siguientes ventajas.

- Se disminuye el momento de inercia, con la consiguiente mejora de la respuesta de los servos (disminuye σ).

- Dejan más espacio en el interior del montaje, lo que, reduciendo el empacho, facilitará el mantenimiento tanto preventivo como correctivo.
- Sitúa al operador en el lugar adecuado para aumentar su rendimiento y, consecuentemente, el del Sistema.



Sistema Meroka instalado a bordo del patrullero *Cadarso*.

- Se da el primer paso en la automatización progresiva y se ve claramente la potencialidad de la automatización total.
- Posibilita el aumento de la munición lista para la acción, lo que supone una prestación importante en los sistemas de este tipo.
- Se posibilita la versatilidad de suministros de energía neumática al Sistema.

Previamente a las pruebas de mar se llevó a cabo la nivelación y alineación en dique y pruebas varias en puerto.

Las pruebas previstas en la mar fueron:

- Estabilización.
- Adquisición y seguimiento (radar y óptico).
- Adquisición y seguimiento en condiciones ambientales adversas.
- Seguimiento óptico.
- Pruebas de fuego real sobre manga con detector de impactos.
- Pruebas de fuego real sobre KD2R5 con detector de impactos.
- Pruebas de fuego real sobre CHUKAR II.

El período previsto era inicialmente septiembre-octubre 83, pero se continuaron un mes más, concluyéndose a final de noviembre.

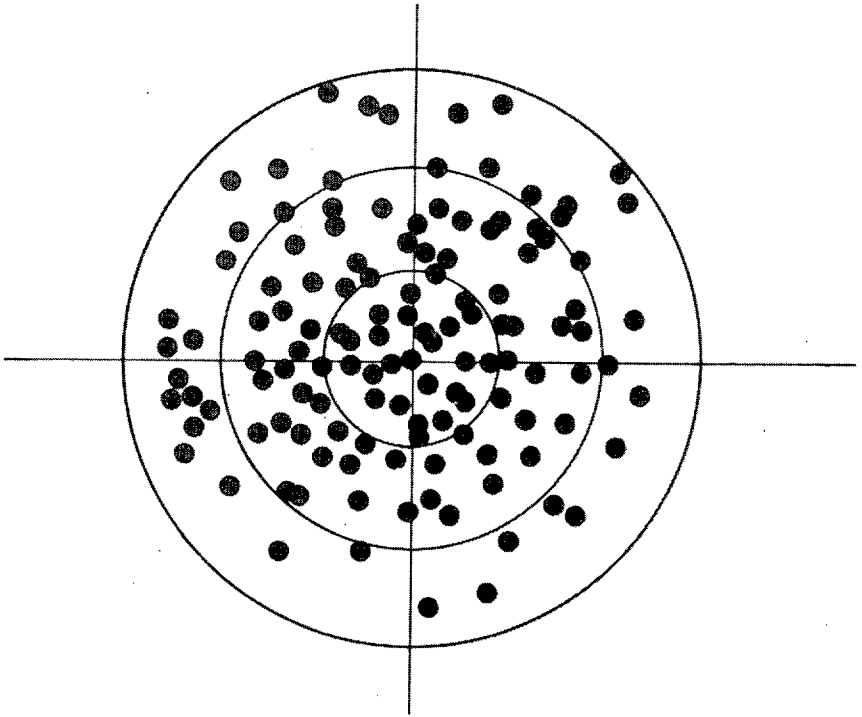
Se efectuaron 32 días de salida a la mar, 65 horas de vuelo, 333 pasadas de aeronaves; se dispararon 6.432 disparos y se abatieron y/o dañaron todos los blancos utilizados (KD2R5) y manga remolcada. La última prueba de fuego real, sobre CHUKAR, fue suspendida por orden superior, ante el gran riesgo que suponía la pérdida del blanco.

Para la obtención más realista de los resultados de los disparos sobre un blanco más lento, se programaron tiros con ráfagas intermitentes que consiguieron su intersección con el blanco a las mismas distancias e igual número de proyectiles en el aire que si el blanco volase a 0,9 Mach.

Cabe señalar el magnífico comportamiento del Sistema en general y los resultados de adquisición (prácticamente siempre en la distancia límite superior 5.200 metros) y seguimiento incluso cuando al CHUKAR, en algunas pasadas de seguimiento, se le hizo volar sin la lente LUREMBURG amplificadora de eco.

El detector de impacto posibilitó un magnífico análisis de los resultados globales del Sistema en fuego real, pudiendo deducirse dispersiones radiales del Sistema completo inferiores a las especificadas (lo que supone unas prestaciones superiores), así como introducir una serie de mejoras al «software» relacionadas con el tiro.

A modo de curiosidad comentaré que la destrucción de los blancos, aparte de la natural satisfacción en la que participaban unánimemente todos los implicados en la evaluación, como síntoma del buen camino en el que se



Rosa de impacto extraída con los datos proporcionados por el Detector de Impactos.

estaba, contrariaba en cierto modo, ya que, como decía antes, las pruebas destructivas restan datos para el análisis, aunque los mismos fueran, como podrá intuirse, suficientemente numerosos.

Evaluación del subsistema de designación.

Una vez instalado y puesto a punto el radar de designación RAN-12L en el CAFTAN y efectuadas la integración y ajustes con el Sistema Meroka, se llevaron a cabo las pruebas durante los meses de mayo y junio 1984.

En estas pruebas, el patrón de la bondad del Sistema de designación era la adquisición por parte del Sistema Meroka de los distintos blancos.

Las pruebas al RAN-12L fueron:

- Detección.
- Adquisición.
- Seguimiento.

- Seguimiento con perturbaciones electromagnéticas.
- Designación.
- Evaluación de la amenaza.

Las pruebas, en general, fueron satisfactorias, pero debido a no haberse podido realizar repetidamente las de perturbaciones, así como para constatar la bondad de las pruebas de designación en las que se introdujo unas correcciones en el «software», fueron continuadas durante el mes de diciembre de 1984.

Para las pruebas del RAN-12L se emplearon los siguientes medios:

- Helicópteros 3.^a y 5.^a (ajustes).
- APV con esfera remolcada (Ø 30 cm.).
- Aviones *Harrier*.
- Aviones F-4 (*Phantom*) del Ejército del Aire.

Totalizándose más de 350 pasadas.

Para cerrar el ciclo de la evaluación del Sistema completo era importante la detección, por parte del RAN-12L, de blancos pequeños tipo «misil». Así pues, estas pruebas de detección se realizaron sobre una esfera metálica de 30 cm. de diámetro remolcada por APV. Las alturas de vuelo fueron variándose acorde con la seguridad. Cabe señalar que una de las bolas tocó el agua, la playa y rompió el cable de remolque.

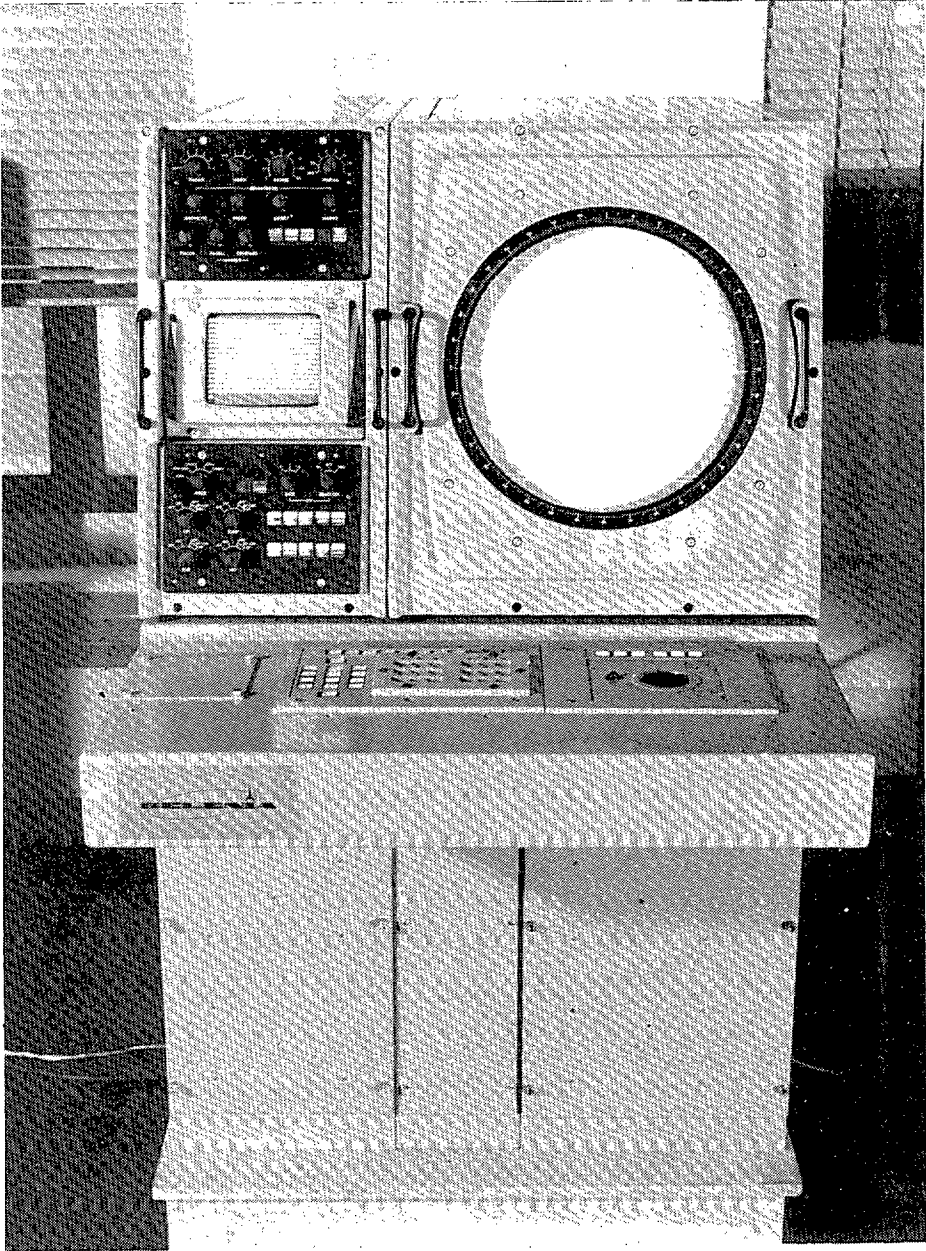
Asimismo, la evaluación de la amenaza se hizo con varios *Harrier* atacando en secuencia desde distintas demoras y velocidades para, provocando cambios cinemáticos importantes en las rutas de aproximación, comprobar la designación del Sistema al blanco de mayor peligro.

Finalmente, las pruebas con perturbaciones electromagnéticas fueron igualmente exhaustivas y se realizaron con *Harrier* en ataques y aviones perturbadores del Ejército del Aire orbitando a diferentes distancias. De las pruebas del RAN-12L se dedujeron igualmente una serie de mejoras a introducir en el proceso de adquisición, evaluación y designación, así como la posibilidad, con el correspondiente «interface», de la total automatización del Sistema completo.

Pruebas de la munición.

Como quiera que las pruebas descritas hasta ahora lo eran de los distintos Subsistemas, se comprende por lo dicho al principio sobre la munición que las pruebas de ésta eran totalmente ajenas a las anteriores.

Las pruebas de la munición se han llevado a cabo en polígonos de tierra que reúnen las adecuadas condiciones de seguridad, ya que no solamente se



Consola «Selenia».

trataba de balística interior, de transición y exterior, sino de efecto en cuanto a perforaciones y explosión de la carga de alto explosivo del misil.

Compatible con las presiones máximas del tubo se trata de conseguir unas mayores velocidades iniciales en boca, lo que, suponiendo mayor velocidad remanente a las distintas distancias, representa una mayor energía por unidad de superficie y consecuentemente una capacidad destructiva del proyectil asegurada a la distancia futura de apertura de fuego, definida por la precisión del sistema, para conseguir la alta probabilidad acumulada de impacto requerida.

Aspectos positivos del Meroka.

No quisiera que mi torpe pluma pudiera presentarme como «defensor del Meroka», y ello por dos razones: porque el Meroka no necesita defensor alguno y porque truncaría la finalidad divulgativa perseguida desde una óptica objetiva y realista.

El Meroka, como proyecto concebido y desarrollado por nuestra Armada, es el primer Sistema que, bajo estas consideraciones, ha sido fabricado en España.

La experiencia adquirida, el reto que para nuestros ingenieros ha supuesto sacar adelante el proyecto y las causas derivadas de ello, justificarían por sí mismos el esfuerzo presupuestario.

Su importancia a nivel de la industria armamentística nacional no puede minimizarse, toda vez que ha posibilitado la credibilidad en nuestra capacidad.

Una demostración palpable de ello es la pujanza actual de nuestras empresas, unida, que duda cabe, a consideraciones económicas del momento, en la búsqueda y oferta de nuevos proyectos de investigación y desarrollo en el campo del armamento, y en la que «nuestro» Meroka ha sido un catalizador.

Utilizando la frase en forma negativa, para que de modo alguno pueda parecer triunfalismo, incompatible con mi forma de ser, se puede asegurar que nuestro Sistema Meroka no es peor que ningún Sistema de este tipo.

Evidentemente podría hablar en determinadas facetas del Sistema, en comparación con otros, de forma muy positiva, pero por lo anteriormente expuesto rehusó a hacerlo.

No ignorará el lector que algunas Marinas, no precisamente tercermundistas, se han interesado por el Meroka.

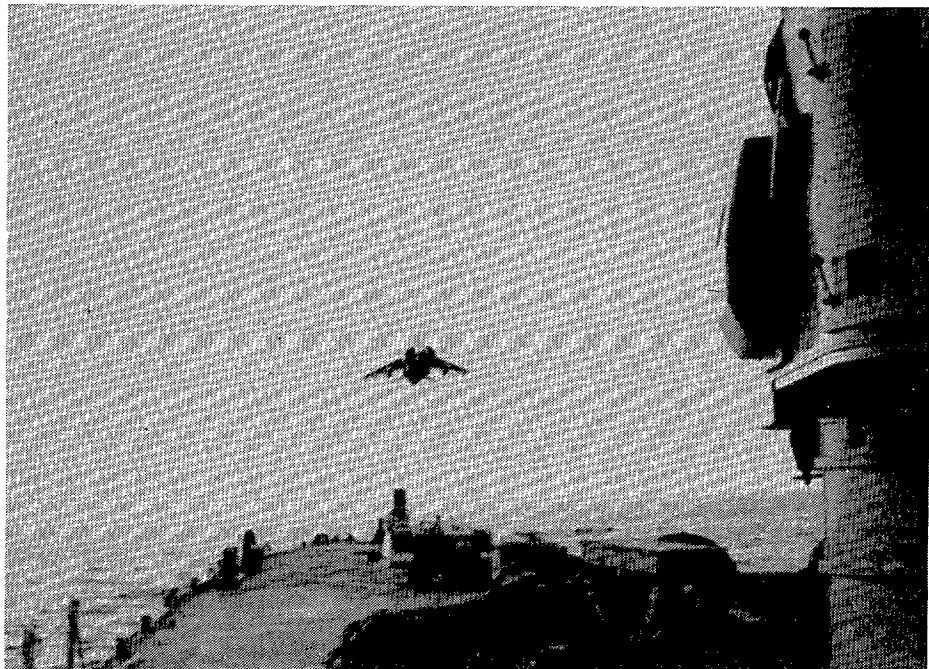
Como se ha visto, a lo largo de las sucesivas pruebas se fueron introduciendo mejoras a la configuración inicial, hasta llegar a la actualmente considerada óptima *por el momento*, toda vez que un Sistema debe tener potencialidad de crecimiento y adaptación a los logros tecnológicos dimanantes de los requerimientos de la amenaza.

Disponiendo el Meroka de esa potencialidad, en el momento actual se está trabajando en la integración de un Sistema Optrónico que elevaría las posibilidades, versatilidad de funcionamiento y eficacia.

Aspectos humanos del Meroka.

Qué verdad es que «los autores de nuestra descalificación somos los españoles mismos».

A lo largo del proyecto han estado trabajando en el mismo muchos jefes y oficiales de nuestra Armada que han puesto lo mejor de su empeño en llevarlo a feliz término. Durante las muchas y diversas fases del mismo se han



Pasada *Harrier* sobre el *Cadarso*.

tropezado con auténticos problemas e imponderables de todo tipo que, gracias a su tesón, celo y abnegación, han sido capaces de superar.

Otro tanto pudiera decirse del personal de todas las empresas participantes y muy especialmente de FABA, donde sus técnicos han brillado a gran altura y han derrochado trabajo y entusiasmo.

Ni que decir tiene que no soy yo quien, ni este el lugar, para reseñarlos, pero de cualquier forma tampoco me atrevería a hacerlo ante el temor de

cometer la tremenda injusticia de, por error personal, dejar de mencionar a algunos, lo que supondría un olvido que es el peor de los agravios.

Como contrapartida a ello han sido muchas las veces que dichos oficiales han sido preguntados de forma irónica y sarcástica sobre el Meroka, lo que indicando, en el mejor de los casos, un gran desconocimiento en lo técnico y una manifiesta incompreensión en lo humano, ha sido un aspecto más a superar.

Posturas de este tipo a los únicos que descalifican son a los propios irónicos y sarcásticos.

Comprendo y respeto a los escépticos, pero el escepticismo tiene que estar avalado por alguna profundidad de conocimiento del tema en cuestión.

Pero como el mundo no deja de dar vueltas, las negras profecías se modificaron por aquello, no menos cierto, de que «el éxito tiene muchos padres, pero el fracaso es huérfano».

El número de horas de evaluación fue considerable, siendo de destacar el esfuerzo y disponibilidad de la Flotilla de Aeronaves y muy especialmente de esos oficiales de la 8.^a Escuadrilla (*Harrier*), respeto y orgullo de la Marina, que en su magnífica colaboración efectuaron múltiples pasadas más próximas a la «cota periscópica» que al vuelo rasante.

En el terreno de lo anecdótico podría imaginar el lector ex guardiamarina, curtido por los años de servicio en nuestra entrañable corporación, las mil y una anécdotas y trifulcas que el proyecto ha llevado aparejado.

Resumen.

El Meroka Naval es el resultado de un proyecto concebido y desarrollado por nuestra Armada como un sistema antimisil.

La evaluación del prototipo ha sido larga y meticulosa para garantizar los resultados obtenidos; y progresiva por imperativos de los medios disponibles y por requerimiento de evaluación de los subsistemas componentes.

Ello ha permitido una configuración actual que lo hace totalmente automático en todo el proceso que se inicia con la presencia de la amenaza. Dicha configuración le posibilita una potencialidad de crecimiento ciertamente importante.

La experiencia adquirida a nivel de Marina y de nuestras empresas es un factor relevante en el aspecto global.

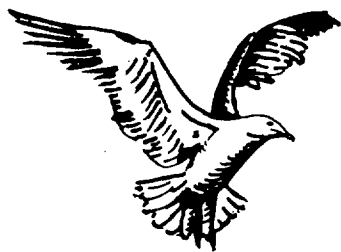
La credibilidad en nuestra propia capacidad sienta precedente, sirve de base para futuros proyectos más ambiciosos y nos asoma a la industria armamentística occidental.

FABA fabrica actualmente una preserie, el primero de los cuales será entregado en Ferrol para su instalación en la *Santa María*.

Quisiera finalmente que estas líneas sirvieran para que las críticas que al

sistema puedan hacerse, así como a cualquier otro sistema que, como éste, lleve el marchamo de «nuestro», sean razonadamente constructivas, como factor fundamental para conseguir cuantas metas nos marquemos.

Tomás GARCIA-FIGUERAS Y ROMERO



DOCUMENTACION TECNICA Y CONTROL DE LA CONFIGURACION

Introducción.



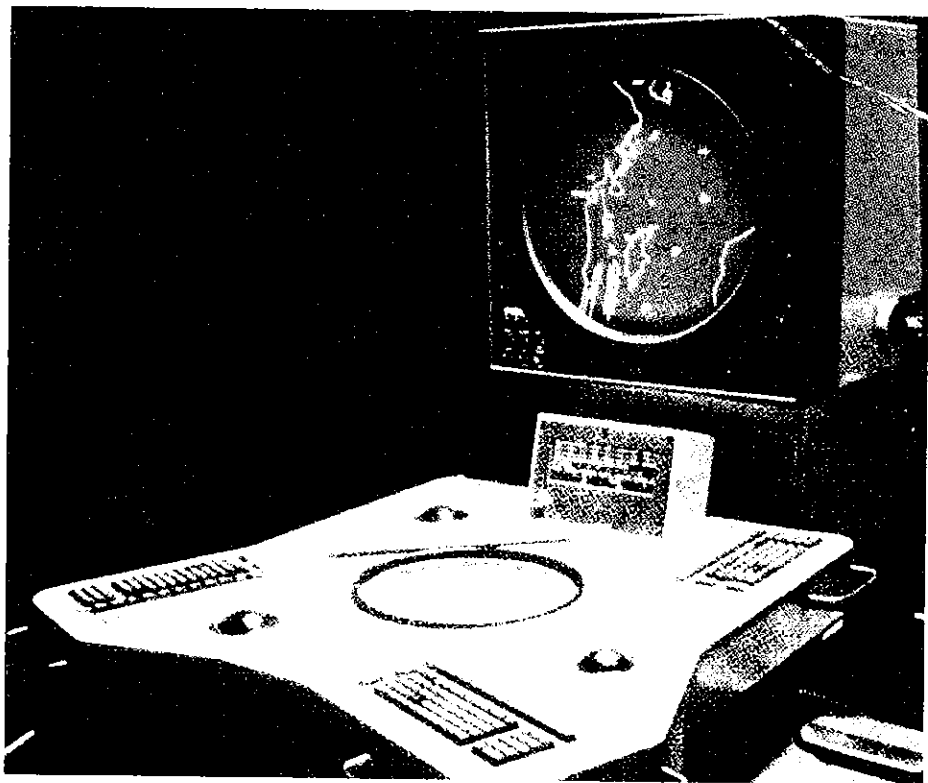
ESTE comentario, basado en la importancia de la Documentación Técnica y del Control de la Configuración, es una opinión personal, fruto de la experiencia adquirida en el manejo y estudio de ambos; por lo que su contenido es puramente constructivo y tiene por objeto llevar al ánimo de todos la necesidad de que se preste a la Documentación Técnica y Control de la Configuración la atención que merece.

Importancia de su conocimiento.

Los Manuales Técnicos son las principales herramientas de trabajo cuando hay que reparar alguna avería en un equipo o, simplemente, el realizar los ajustes necesarios para que el equipo funcione en condiciones óptimas; de ahí la importancia de su conocimiento y de mantenerlos actualizados, de acuerdo con la configuración de los equipos que estos apoyan.

Harto difícil resulta hoy improvisar como antaño se hacía, dada la complejidad técnica que nos rodea a bordo, puesto que, a la del propio equipo, hay que añadir el empleo táctico más adecuado según la situación de cada momento.

No voy a descubrir, por tanto, lo complejo y difícil que resulta el conocimiento de los sistemas y equipos instalados en los buques de nueva construcción o, simplemente, que han sufrido profundas modificaciones, como es el caso de las fragatas clase DEG-7. Aun suponiendo que el personal profesional esté lo suficientemente cualificado, no puede hacer frente a los Programas de mantenimiento, ajustes, pruebas o reparaciones, sin el uso imprescindible de los Manuales Técnicos y que éstos reflejen fielmente la configuración del equipo al que apoyan, pues de lo contrario de poco serviría el llevar a bordo unos equipos modernos y de gran capacidad de acción si éstos no se encuentran en una puesta a punto óptima.



Problemas y origen de los mismos.

Dado el desarrollo avanzado de estos equipos y sistemas, y su continua modernización, se originan un sinnúmero de problemas, los cuales recaen en la adaptación de la Documentación Técnica de apoyo a los mismos, la cual, en muchas ocasiones, rivaliza en complejidad con los equipos que apoya: de hecho, la Marina americana, aun con todos los medios de que dispone, tiene problemas con la Documentación Técnica, por lo que ha tenido que especializar personal, creando equipos técnicos en publicaciones (pub-team) para inspeccionar los buques, sobre todo después de unas obras normales.

La dificultad en el conocimiento y mantenimiento actualizado de las publicaciones técnicas, de acuerdo con la configuración del equipo al que apoyan, se viene notando desde la entrega por parte del astillero constructor a la Armada, dada la cantidad de modificaciones que se efectúan en los equipos, tanto en la fabricación de los mismos como durante la construcción del propio buque y a lo largo de su vida.

En ese conocer y mantener al día la documentación es donde radica la

dificultad, ya que no consiste sólo en manejar y conocer su contenido sino en mantenerla actualizada con la configuración del equipo al que apoyan, y aquí es donde quiero insistir, en la importancia que tiene el que todo profesional conozca la marca y el modelo de su equipo, así como la cantidad de modificaciones (Field-Changes, Ordalts, ECPs; Shipalts, etc.) que han sido efectuados al mismo, puesto que normalmente cada una de estas modificaciones lleva consigo el correspondiente cambio en el Manual.

En algunos casos, el cambio puede ser de tal magnitud que el Manual quedaría obsoleto si no llegara a introducirse; en otros lleva incluso la edición de nuevas revisiones del manual, las cuales sustituyen al anterior. Dada la falta de experiencia en estas situaciones es posible que se hayan cometido algunas anomalías, por lo que es muy conveniente el llevar desde el inicio de la construcción de un buque un riguroso Control de la Configuración de cada equipo para la actualización de las Publicaciones Técnicas a la entrega de dicho buque.

Algunos informes rendidos, cuando un buque pasa por algún adiestramiento (OVAF u OVATAN) indican que alguno de sus equipos tiene un rendimiento por debajo de lo normal, dudándose en ocasiones de que estas anomalías se deban a discrepancias de los manuales técnicos con la configuración del equipo al que apoyan.

Es posible que estas anomalías se puedan dar en algunos de los equipos instalados en buques de la Armada, ya que cuando un buque pasa por unas obras normales o, simplemente, alguno de sus equipos sufre una modificación de cierta importancia, una vez finalizada estas obras, no siempre la documentación es actualizada de acuerdo con la nueva configuración del equipo en cuestión. Esto se debe a que las obras de modernización que se realizan en un equipo, bien por el propio buque, Arsenal, E. N. «Bazán» o empresa privada, siempre se designa un organismo que inspecciona dichas obras, el cual suele ser el Ramo correspondiente de cada Arsenal; pero no existe ninguna disposición por la que se actualice e inspeccione la documentación técnica afectada por dichas obras o modificaciones; así, en algunos casos, una vez finalizadas dichas modificaciones la documentación técnica sin su actualización queda obsoleta, por lo que no debería darse por finalizada ninguna obra hasta que la documentación técnica afectada esté de acuerdo con la configuración final del equipo al que apoya.

Casos como estos pueden darse en las Escuelas Profesionales, ya que no siempre son informadas de equipos que han sufrido modificaciones de tal magnitud que los manuales primitivos hayan quedado obsoletos o que necesiten la introducción de los cambios correspondientes para que los actualicen. Incluso existe la posibilidad de que estén estudiando equipos que ya han sido desmontados de los buques y no se conozca la existencia de los recién instalados. Todas esas anomalías, no cabe duda, llevan consigo el correspondiente ajuste en los planes de estudio.

El que estas anomalías se puedan dar, se debe a que en algunas ocasiones se reciben peticiones de publicaciones técnicas, de documentación que está obsoleta; en otras se solicita el manual sin hacer referencia a los cambios del mismo, y también se da la circunstancia de que son solicitados manuales con todos los cambios, de los cuales algunos no son aplicables porque las modificaciones que los originan no están introducidas en los buques de la Armada.

Esto, que hasta la fecha no se le ha dado la importancia que tiene, resulta imprescindible para asegurar una eficacia continua en los equipos instalados en nuestros buques.

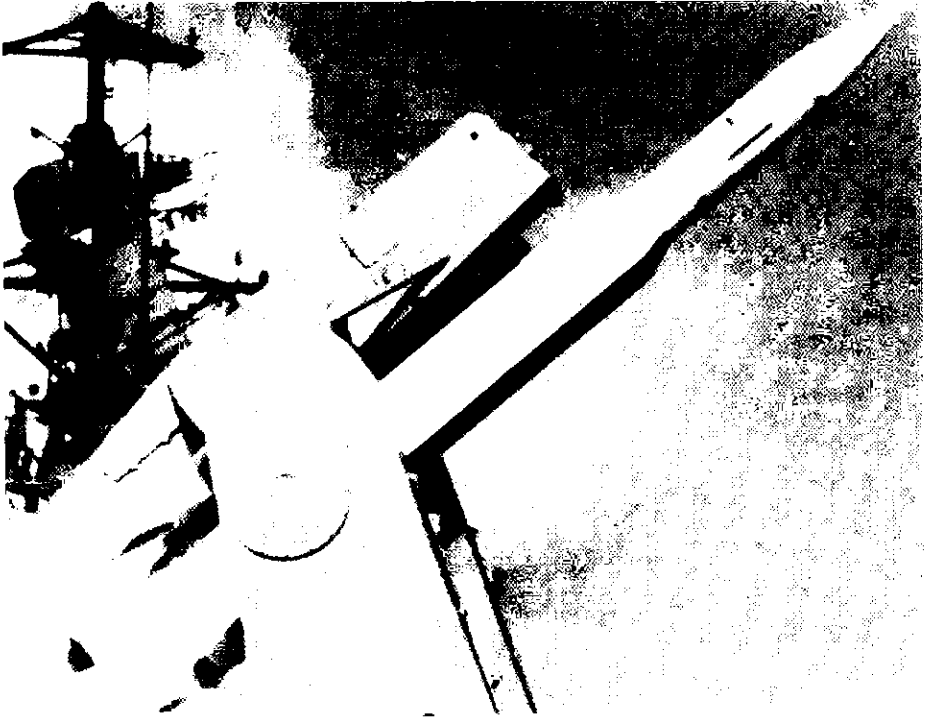
Circunstancias especiales.

Dado que parte de los equipos instalados en buques de la Armada son de procedencia extranjera, la documentación técnica de apoyo a los mismos procede del mismo país de origen. Esta documentación de apoyo normalmente se recibe durante la construcción del buque y posteriormente a través de acuerdos; aunque suele figurar como documentación técnica específica para nuestros buques, lo que realmente recibimos es documentación técnica de los equipos con la configuración que tienen en la Marina de ese país, para lo cual hay que hacer una selección exhaustiva de la que nos es aplicable, sobre todo en lo que a cambios se refiere, ya que no se efectúan todas las modificaciones que realizan los buques de ese país. Unas porque no se consideran necesarias o son excesivamente caras, y otras porque no son aplicables a nuestros buques, creándose, por tanto, un sinnúmero de problemas.

Cuando una modificación no es introducida en un equipo y la siguiente lo es, esto lleva consigo el que un cambio al manual no es aplicable y sin embargo el siguiente es introducido, rompiéndose aquí la continuidad en el manual, ya que en algunos casos este cambio introducido por una cara es afectado por la modificación que lo originó, pero por la otra cara de la hoja puede estar afectada por la modificación que no está introducida.

Todavía se dan casos más difíciles, como ocurre cuando un manual lleva un número determinado de cambios que nosotros vamos actualizando; pese a todas estas dificultades resulta que se publica una nueva revisión de esta publicación, donde se incluyen todos los cambios a la anterior, de los cuales un número determinado de ellos no eran aplicables a nuestros equipos. Esta nueva publicación viene sustituyendo a la anterior, para la cual ya no se recibe más apoyo, por lo que nos encontramos con dos publicaciones para un equipo, de las cuales ninguna de las dos es aplicable en su totalidad.

Nos encontramos, pues, ante una situación un tanto confusa en cuanto a las Publicaciones Técnicas y Control de la Configuración se refiere, situación a la que hay que hacer frente con urgencia y realismo.



Posible solución.

El primer paso sería el dictar unas normas que regulen y canalicen todo lo referente al control de la configuración desde el astillero constructor hasta que el buque sea entregado a la Armada y, posteriormente, a través de los arsenales correspondientes con el fin de que esta información sea continua y llegue al lugar donde esté instalado el Control de la Configuración, para conocer en cada momento la configuración de los BUIs con fiabilidad absoluta.

Un segundo paso sería el dotar de los medios materiales y personales necesarios, tanto en cantidad como en calidad, a los organismos encargados de llevar a cabo dichas misiones, pues de nada valdría dictar unas normas adecuadas si no se ponen al mismo tiempo los medios necesarios para cumplimentarlo.

En el período 1980/81 se creó, dentro de la E. N. «Bazán», el astillero de apoyo, el cual, en colaboración directa con las Jefaturas de Mantenimiento, entre otras misiones, tenía la de actualizar la configuración, publicaciones técnicas y planos de construcción de los buques, sin que hasta la fecha se hayan alcanzado todos los objetivos previstos.

En los sistemas y equipos de misiles de las fragatas clase *Baleares*, con las pruebas del SQT, se consigue una continua y eficaz puesta a punto de los sistemas, equipos y personal, así como de la documentación de apoyo a dichos sistemas, lo cual, afortunadamente, será por primera vez este año realizada por un equipo de personal de la propia Armada, aunque será supervisada por un equipo de la Marina americana, previéndose que en lo sucesivo serán hechas exclusivamente por un equipo de personal de nuestra Armada. Medidas como estas, en mi opinión, habría que tomarlas en cuantos procedimientos fuese posible, recopilando todas las experiencias conocidas de otras Marinas.

Actualmente se está gestionando en la Jefatura del Apoyo Logístico la creación de una sección encargada del Control de la Configuración. Por la Jefatura de Mantenimiento del Arsenal de Ferrol se está llevando el Control de la Configuración de las fragatas clase *Baleares*, lo que hace prever un cierto optimismo hacia las nuevas construcciones, concretamente del Grupo de Combate (FFG y P/A).

Variedad de documentación, canalización y distribución.

Como Documentación Técnica mencionaré las siguientes clases de documentos:

Manuales Técnicos de equipos: los cuales, para equipos de armas, salvo excepciones, van precedidos de las letras OP u OD, seguidos de un grupo numérico, y para Máquinas, Electricidad y Electrónica van precedidos de la voz NAVALEX, NAVSEA, DIC, etc., seguidos de tres grupos de números, en todos los casos con su título correspondiente; todos estos manuales normalmente llevan consigo un gran número de cambios. Existen además boletines informativos para Armas y Electrónica, y también comunes para todos, las MIPs y MRCs, planos standard, planos de construcción y de sistemas y equipos principales; estos pueden estar en microfilms; y por último las instrucciones de las modificaciones, correspondiendo los ORDALTs a textos de modificaciones en los sistemas y equipos de armas; los FIELD-CHANGEs a textos de modificaciones en los equipos de Electricidad y Electrónica, ECPs, que consisten en propuestas de modificaciones o simples modificaciones, que pueden desarrollarse y quedar incluidas en las anteriores, y, por último, los SHIPALT's, que son modificaciones hechas en la estructura del buque.

Toda esta documentación se recibe en un principio durante la construcción del buque a través de las listas A, B, C y D, siendo el encargado de su distribución la Sección de Información, Planos y Publicaciones de la DIC y las ICOs, bajo directrices de la Subdirección de Construcciones y, posteriormente, se recibe por acuerdos y tratados de Apoyo con las empresas o paí-

ses de procedencia de los equipos a los que apoya. La cantidad que se recibe suele variar según los tipos de buques.

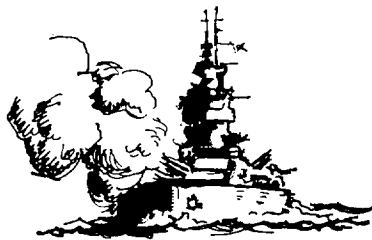
En los acuerdos posteriores de apoyo a esta documentación, la distribución varía según la cantidad que se reciba y los criterios a seguir, siendo distribuida normalmente por las Jefaturas de Mantenimiento de los Arsenales correspondientes. Aparte de las Jefaturas de Mantenimiento de los Arsenales existen dos organismos depositarios de esta Documentación Técnica, siendo la SIPP de la DIC para apoyo directo a buques y dependencias y DIENA (depositadas en el CAE) para Escuelas y Centros de Adiestramiento. Deberá de tenerse en cuenta para la solicitud de Publicaciones Técnicas lo indicado en el punto 3.5 de la Instrucción 4/83 de la JAL.

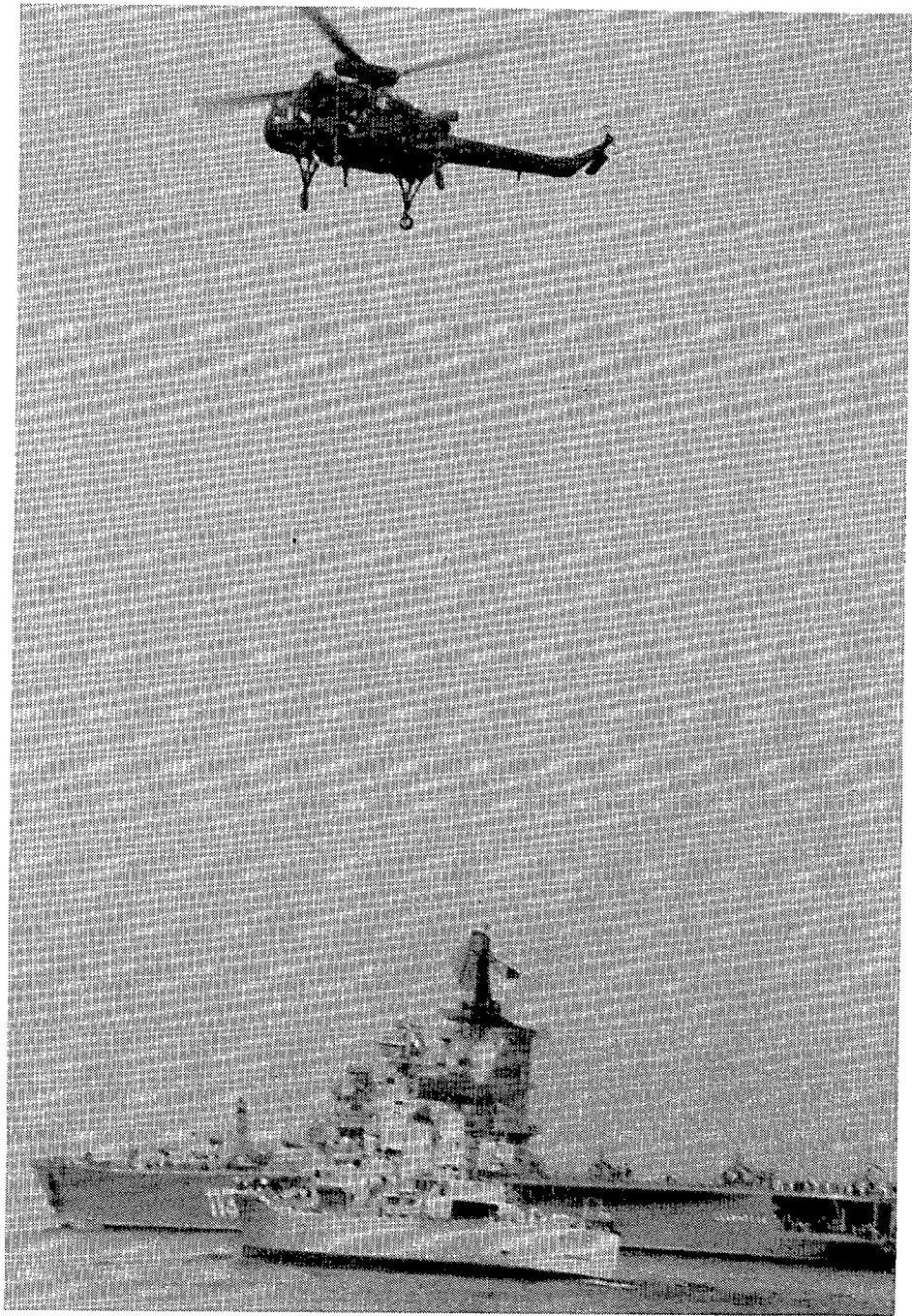
Comentario final.

Dado el inmenso volumen de publicaciones que acompaña a equipos y sistemas habría que empezar por dotar a la mayoría de los BUIs de la Armada con unos archivos de almacenamiento adecuados a las necesidades y clasificación de la misma, pues de poco sirve tener la Documentación si no se mantiene actualizada, ordenada y, por supuesto, cumpliendo las normas de seguridad.

Por todo lo aquí expuesto, y por más razones que se me habrán pasado por alto, vuelvo a insistir en que deberíamos mentalizarnos en darle a la Documentación Técnica la importancia que ésta tiene y conocerla de acuerdo con las necesidades indicadas, puesto que además del coste tan elevado que hoy tiene cada Manual, de ellos dependerá la eficacia de los equipos instalados en nuestros buques y, por tanto, de los propios buques, lo que es lo mismo que decir de la Armada.

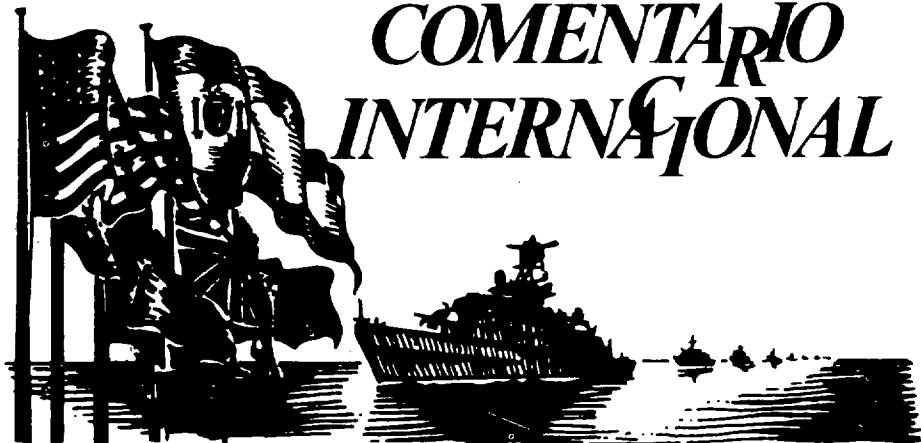
Pedro DIAZ CABANAS





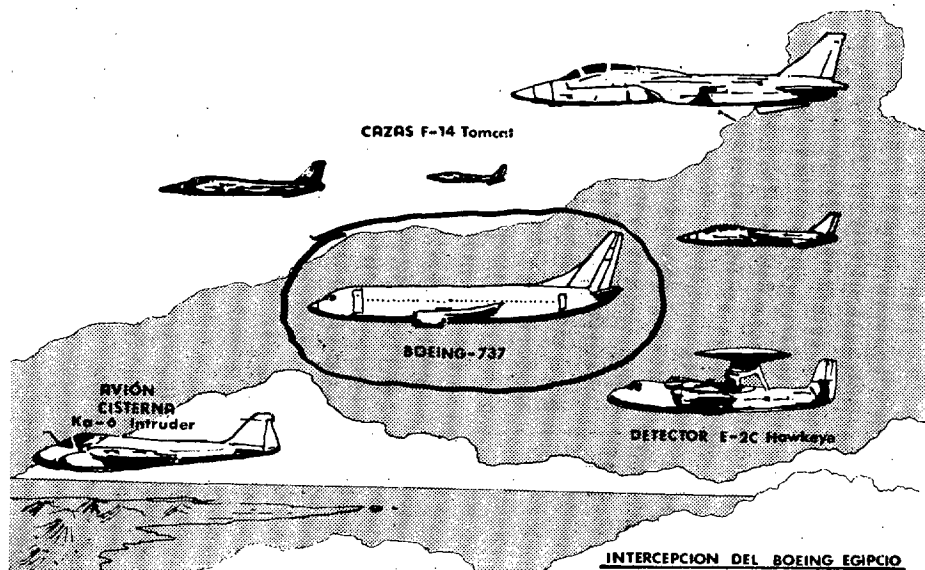
Hacia el objetivo. Autor: Angel Liberal Fernández.

COMENTARIO INTERNACIONAL



El insólito secuestro del «Achille Lauro».

Los gravísimos sucesos ocurridos en el transatlántico italiano *Achille Lauro*, protagonizados por un comando terrorista del FLP disidente de la OLP, mientras navegaba en lo que tenía que ser crucero de placer frente a las costas de Egipto, tuvieron en conmoción al mundo entero, y aunque el resultado no alcanzó los tintes negros que se aventuraban (aunque hubo que



«Boeing» egipcio: Algo más que una escolta.

lamentar el asesinato de un pasajero de origen judío), se vivieron días de dramática tensión, y a pesar de que la odisea terminó con la entrega de los autores del secuestro, tras tensas negociaciones de las autoridades egipcias junto a una delegación palestina que lograron este objetivo, las repercusiones políticas internacionales fueron del mayor alcance, ya que cuando los secuestradores volaban hacia Túnez en un «Boeing 737» egipcio, el avión fue interceptado y desviado por cazas norteamericanos y obligado a tomar tierra en territorio italiano. Y aquí las secuelas surgieron imprevisibles: Clima de la mayor euforia norteamericana después de varios años de frustraciones e incluso de impotencia para enfrentarse con la oleada de terrorismo que azotó sus embajadas y misiones militares; crisis abierta en el gobierno italiano, que le llevó incluso a la dimisión, ante lo que parecía una indudable injerencia de soberanía; disgusto e irritación en Egipto por el desvío del avión, que alejaba a los secuestradores... Lo que comenzó con un acto de moderna piratería marítima, amenazó con terminar en un incidente internacional de mayor cuantía, en el que las diplomacias italiana, norteamericana y egipcia han jugado a tres bandas, desde ópticas distintas, la defensa y salvaguarda de sus intereses esenciales.

La historia —a grandes rasgos— es sobradamente conocida. El *Achille Lauro* había zarpado de Génova para realizar un crucero por el Mediterráneo oriental con 748 pasajeros a bordo y 331 miembros de la tripulación. En el puerto de Alejandría, unos 600 pasajeros, acompañados por miembros de la oficialidad del buque, desembarcaron para efectuar la clásica excursión de El Cairo y las pirámides. Mientras tanto, el barco debía navegar de Alejandría a Port Said, punto nocturno de recogida de los excursionistas, y zarpar hacia su próxima escala en la isla de Chipre, pero durante el trayecto, posiblemente cuando el buque se encontraba a unas treinta millas de Port Said, «un grupo de hombres armados —según la nota oficial de la compañía armadora del transatlántico— asaltó y secuestró el *Achille Lauro*, sometiéndolo a sus órdenes».

Desde entonces, el diario de navegación del buque se convirtió en un trágico suspense. Los secuestradores, adueñados de la nave y bajo amenaza de hacerla saltar con todos sus pasajeros, a través de un mensaje de radio captado por un buque kuwaití, exigen la liberación de cincuenta palestinos detenidos en Israel y de un cierto número de compatriotas encarcelados en Italia. También los secuestradores amenazan con volar el barco si se aproximan al mismo otros barcos o aviones, para más tarde comunicar que darán muerte a los pasajeros británicos a menos que Europa Occidental presione a Israel para que libere a sus compañeros prisioneros en este país.

La situación parece cada vez más sombría; los piratas reiteran sus amenazas de muerte a los rehenes y dicen que no pueden esperar más tiempo. La emisora «La Voz del Líbano» informa de la ejecución de uno de los rehenes de nacionalidad norteamericana (hecho que desgraciadamente sería

confirmado). El mundo se despierta conmovido, porque son las primeras horas de la mañana del día siguiente del secuestro y se ignora la situación exacta del buque, que durante la noche varió de ruta en varias ocasiones hacia Chipre o Egipto. Por fin, el *Achille Lauro* llega frente a Port Said, situándose fuera de las aguas territoriales egipcias, y los piratas piden contactar con los embajadores de la República Federal de Alemania, de Gran Bretaña y de los Estados Unidos en Egipto. Un enviado palestino sale de Port Said en una embarcación y se dirige al transatlántico para tratar de convencer a los secuestradores de que se rindan, lo que más tarde se consigue tras la gestión mediadora de una delegación compuesta por funcionarios egipcios, italianos y de la OLP. El *Achille Lauro* entra en Port Said después de finalizadas las negociaciones y los secuestradores llegan a un acuerdo con las autoridades egipcias para abandonar el país y dirigirse a una tercera nación (posiblemente Túnez), donde habrían de ser acogidos. La pesadilla había terminado.

El segundo acto del drama, que ha tenido consecuencias insospechadas, transcurre en otro decorado. El avión egipcio en que viajaban los piratas fue desviado en pleno vuelo por cazas norteamericanos salidos de Siracusa y obligado a tomar tierra en la base de Sigonella, en Sicilia. Allí la tensión es grande. Cincuenta carabineros italianos rodean el avión, pero hay también soldados norteamericanos, en mayor número, que rodean a los carabineros, y surge un altercado entre los militares de ambos países, porque los últimos quieren apoderarse de los ocupantes del aparato. Entretanto, el jefe del gobierno italiano, Bettino Craxi, que ha puesto ya en movimiento a todos sus consejeros políticos y militares, recibe de madrugada la llamada de Reagan, que pide autorización para llevarse a los secuestradores, a lo que Craxi se niega, y el avión egipcio sale para Roma con los negociadores a bordo y con el que desde ahora va a ser la manzana de la discordia en las relaciones EE.UU.-Italia, el líder del Frente de Liberación palestina Abu Abbas, para unos el cerebro del secuestro del transatlántico y para otros su principal negociador. Y la negativa de Craxi —enfrentado por otra parte con su ministro de Defensa, Spadolini— traerá nada menos que el epílogo de una crisis de gobierno. Pero esto ya se verá en su momento.

Será, por tanto —ya lo está siendo—, la Magistratura italiana la que juzgue a los cuatro hombres que secuestraron al *Achille Lauro* y asesinaron a un anciano paralítico. Estados Unidos anunció que pedirá la extradición, apoyándose en que el homicidio se cometió contra un ciudadano norteamericano, pero Italia no lo podrá otorgar porque su ordenamiento jurídico prohíbe concederla a países que tienen en vigor la pena de muerte.

La opinión pública internacional sigue todavía con pasión los coletazos de esta historia, y juristas y expertos en Derecho Internacional se apasionan también por sus entresijos. El planteamiento de la cuestión ofrece un grave puñado de problemas jurídicos y humanos, de los que pueden derivarse

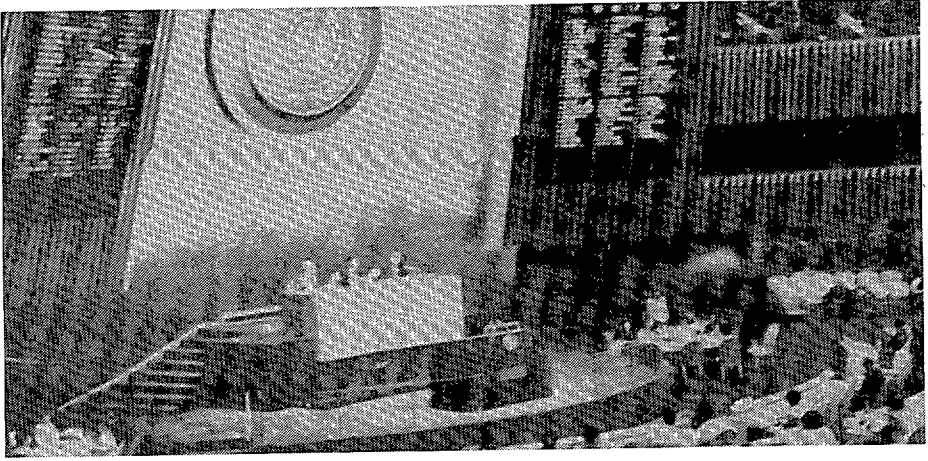
variopintas interpretaciones por las peculiaridades de sus protagonistas. Un barco de pabellón italiano, posiblemente atacado en aguas egipcias por terroristas palestinos, que asesinan a un pasajero norteamericano, y un avión comercial egipcio interceptado en un espacio aéreo indeterminado por cazas norteamericanos y obligado a aterrizar en Italia. La captura del avión egipcio en que viajaban los terroristas palestinos satisfizo a la mayoría de los italianos, que rechazaban la posibilidad de que los autores de los delitos quedaran impunes, pero al mismo tiempo se han preguntado si en esas condiciones de imposición por la fuerza puede aceptarse la jurisdicción penal. La administración Reagan se enfrenta todavía con el último capítulo del serial; lograr la extradición de los piratas para someterlos a la jurisdicción legal propia. Y Egipto, agraviado por la conducta estadounidense, ha mostrado sin recato su indignación. En un principio, Mubarak exigió excusas formales a Reagan, y éste se negó a ello enfáticamente. Pero lo verdaderamente grave en este asunto no son las polémicas entre los dirigentes; es el impacto profundísimo que se ha producido en la opinión pública, en la que los sentimientos antinorteamericanos han alcanzado en Egipto un grado superior a cualquier período anterior, dándose el hecho de que por primera vez se haya producido una auténtica conciencia nacional, ya que los partidos de la oposición se han reunido con el presidente Mubarak para testimoniarle su apoyo en el delicado tema del secuestro del *Achille Lauro* y sus imprevisibles consecuencias.



El cuarenta aniversario de la ONU.

De acontecimiento verdaderamente histórico ha sido calificada la cuadragésima convocatoria de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que ha reunido en Nueva York —gigantesca Babel del siglo xx— a casi cien jefes de gobierno y ciento cincuenta ministros de Asuntos Exteriores, y que ha sido presidida por el durante tantos años brillante embajador de España en la Organización, Jaime de Piniés. Entre los visitantes no han faltado figuras controvertidas, como el general Jaruzelski, primer ministro y secretario general del partido comunista de Polonia, y Daniel Ortega, presidente de Nicaragua, sin que hayan venido, sin embargo, Gorbachov, y ni siquiera Gromyko, tan avezado en estas lides, hoy presidente del Soviet Supremo, por lo que, sin lugar a dudas, ha sido el presidente norteamericano, en sus tres días neoyorquinos, la estrella de la conmemoración.

Y confirmando esa expectación, más que justificada si se piensa que ya se está en las vísperas de la «cumbre» de Ginebra, el presidente Reagan pronunció un importante discurso en el que propuso abrir negociaciones con la Unión Soviética sobre Nicaragua, Afganistán, Camboya, Etiopía y Angola, puntos calientes del globo y en los que a su juicio la Unión Soviética pre-



Naciones Unidas: Hacia las bodas de oro.

tende por la fuerza imponer una determinada ideología que suprime las más esenciales libertades. Duro discurso en la forma, aunque del fondo pudiera traslucirse una invitación a Gorbachov a lograr un acuerdo sobre estos «conflictos regionales». A cambio de estas negociaciones, Reagan prometió conversar sobre las propuestas soviéticas de desarme, considerando «interesante» la oferta de reducir un 50 por 100 el arsenal de misiles.

Con un tono moderado, y con una imagen perfectamente modelada a las circunstancias, Reagan emplazó a la Unión Soviética a que sus buenas palabras y su buena fe expresada en tantas manifestaciones en favor de la paz se traduzcan en hechos palpables, recordando que Moscú mantiene 118.000 soldados en pie de guerra en Afganistán; que apoya directamente a otros 140.000 soldados vietnamitas en la ocupación ilegal de Camboya; que mantiene en Etiopía 1.700 asesores militares, junto a 2.000 soldados cubanos; que dichos efectivos en Angola se elevan a 35.000, y otros 8.000 hombres, entre cubanos y del bloque soviético, están situados actualmente en Nicaragua; señalando también que, aunque los Estados Unidos «están lejos de ser un país perfecto», ayudan a los pueblos que quieren la libertad como El Salvador, Pakistán o la isla de Granada.

La réplica de la Unión Soviética en el mismo podio de la sala azul de la Asamblea General sobre el que había hablado Reagan no se hizo esperar. El ministro de Asuntos Exteriores, Eduard Shévardnadze, advirtió que la carrera armamentista, tal y como está planteada ahora, está llevando a toda la Tierra cada día más inexorablemente al borde del abismo, pidiendo a Reagan que Estados Unidos abandone el proyecto de la «guerra de las galaxias», y repitiendo el mismo concepto anunciado ya en septiembre ante la ONU, cuando dijo que EE.UU. debería olvidarse de la «guerra de las estre-

llas», sobre la que la URSS haría un esfuerzo en toda regla por salvar al mundo de una progresiva amenazante militarización del espacio.

Los otros tres miembros del Consejo de Seguridad, Francia, Gran Bretaña y China, también sumaron sus voces al coro de los oradores importantes y destacaron la urgente necesidad de contener la espiral nuclear y armamentista. El primer ministro chino, Zhao Ziyang, pidió a Reagan y a Gorbachov que aprovechen su encuentro de Ginebra para sentar las bases de una nueva paz en el mundo. La primera ministra británica, Margaret Thatcher, hizo gala de su obsesiva atracción hacia las posiciones ideológicas de Reagan, con quien mantiene, como es sabido, una relación muy estrecha y admirativa, y centró su intervención en la cuestión de los derechos humanos, lamentando que muchas naciones dentro de la ONU sigan todavía vulnerándolos a lo largo y ancho del mundo, sin regatear críticas al gobierno de Suráfrica, de quien dijo que había sido correctamente condenado por su degradante desprecio a los derechos básicos de la población negra; y Francia, que habló por boca de su ministro de Exteriores, Roland Dumas, aseguró que está dispuesta a asociarse en el momento oportuno al proceso en marcha del desarme nuclear, manteniendo mientras tanto sus dispositivos y armamentos «sin ser contabilizados como parte de una negociación que no cuente con su venia».

Aunque la Asamblea General no cerrará su cuadragésimo período de sesiones hasta la segunda quincena de diciembre, y las maratónicas intervenciones se cuentan en un promedio de trece diarias (el que abrió los debates fue el presidente de Brasil, José Sarney), no cabe duda que lo más importante ha sido dicho ya, y que todo el mundo político tiene puesta su mirada en Ginebra, con abiertas esperanzas de que se encuentre al fin la vía de un diálogo fructífero entre las superpotencias, y que el propio presidente de la Asamblea General, embajador español Jaime de Piniés, ha definido como de importancia capital.



La complicada crisis italiana.

Todo empezó a raíz del secuestro del transatlántico *Achille Lauro* y la decisión del presidente Reagan de tomar cartas directas en el asunto y ordenar la interceptación y desvío del avión egipcio en el que viajaban los terroristas secuestradores, a territorio italiano. Hubo duras conversaciones entre Reagan y Bettino Craxi; el norteamericano no dio su brazo a torcer; el italiano quedó en situación desairada, y surgió la crisis.

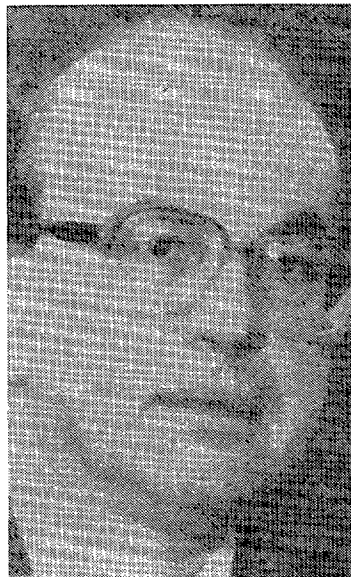
En realidad, aunque los republicanos —uno de los cinco grupos integrantes del gobierno de coalición— han insistido en que no se trata de una crisis provocada por problemas «de política exterior», en el fondo, según la opinión de todos los observadores, ha sido así: En toda la crisis del secuestro

del *Achille Lauro* han chocado frontalmente dos concepciones diferentes de la política exterior italiana en Oriente Próximo; la de Craxi y Andreotti, inclinada hacia la causa palestina, y por tanto, pro árabe, y la de Spadolini, pro norteamericano y también pro israelí. Además, el ministro republicano, considerado como el hombre de confianza de la administración estadounidense y atlantista, confesó se ha visto entre la espada y la pared ante la intransigencia de Washington en el asunto.

Todos los observadores han sido coincidentes en afirmar que se trata de una de las crisis de gobierno más difíciles de las padecidas por Italia, y que era hace un mes inconcebible. Los republicanos han llevado la parte del león en el asunto al retirar del gobierno a sus tres ministros (el de Defensa, Spadolini; el de Hacienda, Visenti, y el de Relaciones con el Parlamento, Mammi), además de los siete subsecretarios con los que contaban, y han acusado a Craxi de hacerles el vacío en el caso del transatlántico secuestrado. Pero Craxi les ganó la partida oficializando la crisis con un discurso en el Parlamento y desvelando los momentos de la alta tensión ítalo-norteamericana.

De inmediato, el presidente de la República italiana, Francesco Cossiga, comenzó las consultas políticas con los partidos para la solución de la crisis de gobierno, entrevistándose con los ex presidentes de la República, Saragat, Leone y Pertini, y con los presidentes de las dos Cámaras del Parlamento. Dado que con su discurso ante la Cámara de los Diputados, Craxi salió reforzado, la opinión generalizada es que es impensable un gobierno sin los socialistas, aunque la Democracia Cristiana no puede permitirse tampoco el lujo de enviar a la oposición a los republicanos, por lo que parece imponerse la confirmación del gobierno de coalición a través del pentapartidismo.

Así, tal y como se esperaba, el presidente de la República encargó a Craxi la formación de un nuevo gobierno, por lo que, sin traumas ni sorpresas, se sucede a sí mismo, y con un gabinete de coalición idéntico al anterior; incluso con la participación de los republicanos, quienes de hecho fueron los causantes de la crisis al disentir Spadolini de la solución del caso *Achille*



Craxi: Consolidado y firme.

Lauro decidida por el primer ministro. Encargo además dentro de toda lógica, pues todos los partidos políticos, incluso el comunista, apoyaron la postura de Craxi en el delicado asunto de la puesta en libertad de Abu Abbas, líder del FLP, que le enfrentó a los norteamericanos, quienes habían pedido su detención y extradición.

Por tanto, el pentapartito, sin reajustes ni cambios de cartera, según declaró el propio Bettino Craxi, proseguirá su marcha, de modo que el Parlamento pueda continuar sus trabajos y aprobar antes del 31 de diciembre los presupuestos generales de 1986. De esta manera, Craxi y su propósito de reforzar la independencia nacional han salido claramente vencedores de una crisis embarazosa, sin que se hayan deteriorado tampoco gravemente las relaciones Italia-EE.UU., alejando de otra parte también del horizonte las posibilidades de convocatoria de elecciones anticipadas e incluso de la fórmula de un gobierno social-comunista. La experiencia política de un gobierno pentapartito ha demostrado, por tanto, ser una fórmula estable para la democracia italiana. Craxi acepta presidir el nuevo gobierno, fortalecido y firme, pero exige —y ello es lógico— que todos apoyen su programa.



Pacto de Varsovia: «Cumbre» en Sofía.

Los máximos dirigentes de los siete países del Pacto de Varsovia se han reunido en Sofía para tomar parte en los debates del comité político consultivo de la alianza comunista; cumbre que se produce a un mes vista del encuentro de Ginebra entre Reagan y Gorbachov, y en la que ha estado presente un amplio análisis del tema.

La capital búlgara ha vivido unas intensas jornadas con la presencia de los siete números uno del bloque del Este, bajo el liderazgo indiscutible de Gorbachov. El húngaro Kadar, el polaco Jaruzelski, el checo Husak, el alemán Honecker, el búlgaro Jivkov e incluso el rumano Ceaucescu han hecho esta demostración de unidad sin fallos, en presencia también del mariscal Kulikov, el soviético comandante en jefe de las Fuerzas Armadas del Pacto.

Después de las «deliberaciones», el extensísimo comunicado conjunto, como no era menos de prever, ha sido presentado en una conferencia de prensa por el viceministro búlgaro de Asuntos Exteriores, y en él se subraya que los países del Este han formulado en el curso de los últimos treinta años más de cien importantes proposiciones de paz, mientras que los Estados Unidos no han hecho ninguna en serio, por lo que ya va siendo hora de que sigan el ejemplo soviético y adopten medidas constructivas.

La «oferta» reitera como primer punto la renuncia a toda actividad de ensayo y desarrollo de armas espaciales, con un no rotundo a la «guerra de las galaxias» del presidente Reagan, comprometiéndose además, antes de



Pacto de Varsovia: Por firmar que no quede.

que se consigan acuerdos en Ginebra, a detener la implantación de misiles nucleares en Europa y a no iniciarla en aquellos países que aún no los poseen, así como prohibición y destrucción de todas las armas químicas y creación de zonas desnuclearizadas en Europa central, en los países escandinavos y en los Balcanes. Se habla también de establecer «puentes espirituales» entre ambos bloques europeos y de hacer un esfuerzo para prevenir lo irreparable, a fin de que pueda llegar un día en el que «el peligro del apocalipsis se aleje para siempre».

El objetivo esencial de Mijail Gorbachov, tras de esta reunión en Sofía, se ha visto realizado evidentemente con la consecución sin condiciones del apoyo unánime para su argumento principal contra Reagan: si Washington no renuncia al proyecto de «guerra de las galaxias», Moscú y sus aliados realizarán un programa conjunto de rearme espacial. El punto flojo de este argumento es que la unanimidad resulta ya demasiado frecuente y fácil en el bloque del Este para que impresione a nadie, y por otra parte ninguno de los aliados europeos de la Unión Soviética se encuentra en situación tecnológica, y menos aún económica, de ayudar de manera significativa a Moscú en

un programa que ya resulta gravoso para la propia economía soviética. Pero este encuentro de Sofía puede haberle servido, sobre todo, para una mejor coordinación de relaciones con los países del Pacto, pero lo que no conseguirá es quitar o poner un ápice en la resolución norteamericana de seguir adelante con el proyecto de «guerra de las galaxias». A la falta de peso específico político de los países miembros del Pacto de Varsovia, consecuencia lógica y aún viva de la política staliniana de crearse un cordón de seguridad asequible en torno a sus fronteras europeas, Gorbachov tiene que tener las manos libres para la decisión de cualquier iniciativa, respaldada ya de antemano y con unánime consenso por sus dóciles aliados recientemente reunidos en Sofía.



Con la vista puesta en Ginebra.

Cuando tengo que cerrar este comentario —agotando hasta última hora los imperativos de tiempo— aún faltan diez días para que Reagan y Gorbachov se midan frente a frente en la histórica ciudad del lago Lemán. Pero es evidente que la «cumbre» de Ginebra ya ha comenzado. El ambiente de entrevistas, declaraciones, ofrecimientos y contrapropuestas, que tanto el presidente norteamericano como el líder soviético vienen caldeando, es señal evidente de que «el horno sí está para bollos».

Sin embargo, a la hora en que escribo aún no se ha fijado cuál será el tema central de la «cumbre», y parece no haberse decidido, porque la fijación del tema será lo más importante de la conferencia y no lo que decidan sobre él, dada la distancia que separa a los dos prohombres y la escasa preparación previa con que llegan a la entrevista. Lo que en opinión de expertos quiere decir que quien consiga imponer su tema favorito se habrá asegurado la victoria.

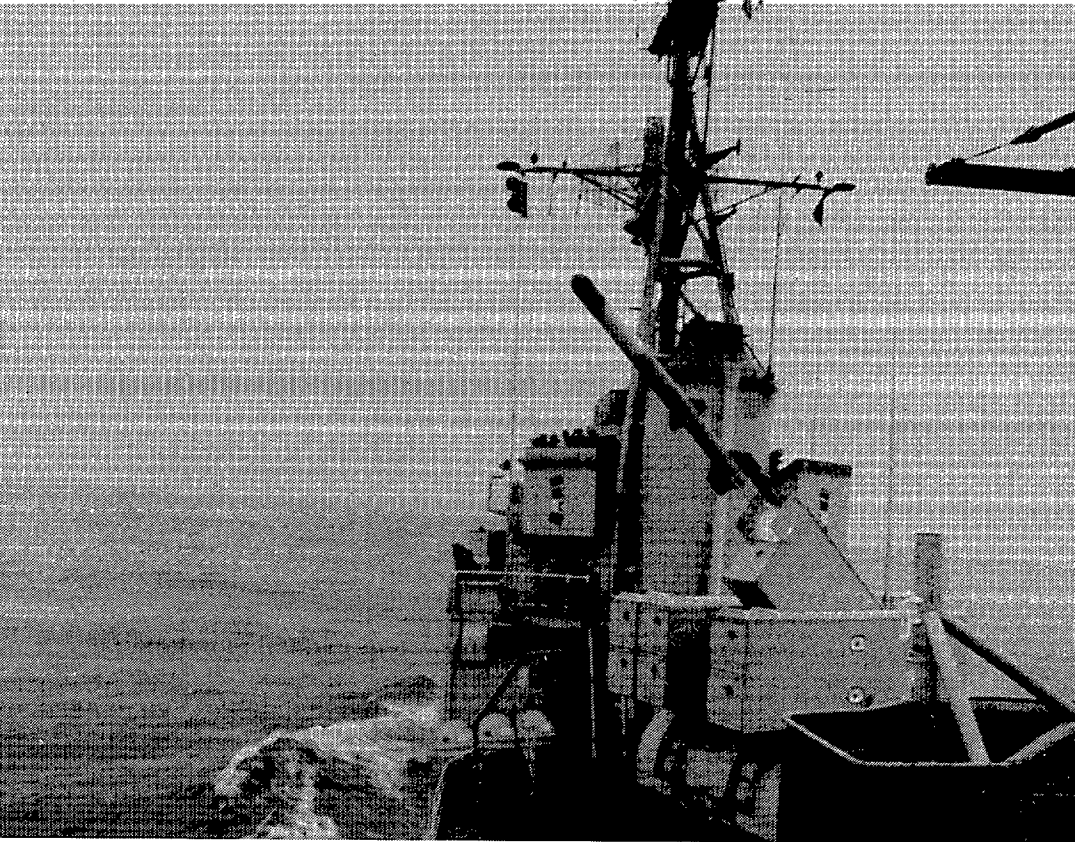
Y ¿cuáles son estos temas? No cabe duda que para Gorbachov es el del desarme, mientras que Reagan quiere centrarlo en las relaciones soviético-norteamericanas, y en ello lleva ventaja Gorbachov, pues no cabe duda que el desarme todo el mundo lo quiere, mientras las relaciones soviético-norteamericanas es asunto de una mayor competencia bilateral. Pero hay algo que flota y se manifiesta en ambas actitudes, y que no es otra cosa que las armas espaciales. La propuesta del recorte de arsenales soviética lleva implícita el recorte de la «guerra de las galaxias», y esto es algo a lo que Reagan no está dispuesto a renunciar, y desvía la atención hacia las relaciones generales y a las crisis regionales (de las que tan amplia referencia hizo en su discurso ante la Asamblea de las Naciones Unidas). Hasta ahora Reagan no ha decidido si hará una contrapropuesta de desarme a Gorbachov antes o durante la entrevista con él o si incluirá o no en ella las armas espaciales. Y empieza a cundir un cierto nerviosismo entre sus aliados, que aun admitiendo que la

«cumbre» debe abordar las relaciones soviético-norteamericanas, así como las crisis regionales, no quieren que lo del desarme sea echado en saco roto.

Sea como sea y pase lo que pase —y de ello daremos cumplida cuenta (D. m.) en el próximo número—, lo cierto es que se ha desplegado una feroz batalla por ganarse a la opinión pública, ante la «cumbre» de Ginebra, entre el presidente Reagan y el líder soviético Gorbachov, desatada a sólo dos semanas de la cita en la capital suiza, con las dos partes empleadas a fondo en una gigantesca campaña de buena imagen y relaciones públicas, en un mano a mano sobre quién está más deseoso de lograr la paz y de imponer una efectiva reducción del arsenal atómico: que como reza el refrán, «obras son amores y no buenas razones».

J. C. P.





En busca del objetivo. Autor: Alfonso Zaplana Giménez.



DE TAXISTA EN PARIS A SOLDADO-CHOFER EN TIRADORES DE IFNI



ABIAMOS terminado la «faena», relativa a las reglas de mareas situadas junto al puesto fronterizo al norte de Ifni, y nos preparábamos para iniciar el regreso a Sidi Ifni.

Cuando ya íbamos a arrancar, el chófer —el bueno de Embark— me dijo que un moro joven muy enfermo, acompañado de su madre, quería que le llevásemos al hospital de Sidi Ifni. Observé, efectivamente, el deplorable aspecto del moro, que —higiene e indumentaria aparte— estaba demacrado y aparentemente envejecido, teniendo que ser ayudado por su madre en sus pasos indecisos y torpes.

Le dije a Embark que estaba totalmente prohibido llevar en vehículos militares a personal civil sin autorización de la superioridad, lo que él sabía perfectamente. Sin embargo, insistió, con repetidos ruegos arguyendo razones de caridad, no sé si cristiana o mahometana, que de todo sabía, y tanto suplicó que al final cometí una falta, creo leve y con atenuantes, y le autoricé a que embarcasen en la caja del camión, donde ya estaban preparados para el viaje el cabo hidrógrafo y los dos marineros especialistas.

Eso sí, tuve la precaución de advertirle que antes de llegar a Sidi Ifni, la «gran urbe», tenían que bajarse y llegar al hospital por sus propios medios y todo ello por razones obvias.



Hago un inciso para aclarar:

— La misión que realizábamos era una de tantas encomendadas al destacamento que el *Malaspina*, allá por el 47, había establecido en Sidi Ifni y a lo largo de la costa de este territorio.

— El camión había sido cedido por el grupo de Tiradores de Ifni, con conductor y todo, y el famoso Embark, según supe, procedente del entonces Marruecos francés, se había acogido, con carácter voluntario y espontáneo, a la hospitalidad española, enrolándose en el grupo de Tiradores.



Nos movíamos por casi todo el territorio de Ifni, tanto por el litoral como por el interior, como es habitual y obligado en los trabajos hidrográficos de levantamiento de portulanos, sondas mayores y menores, medición de bases, etc.

Transcurridos unos quince o veinte días, tuvimos que volver a la frontera norte, y no sé por qué ondas misteriosas o por qué conductos en el zoco, o en la mezquita, o en las Jaimas de los alrededores, el caso es que a la salida de Sidi Ifni, y en la misma curva en que habíamos dejado al desvalido moro con su compasiva madre, nos esperaba esta pareja, pero eso sí, con nuestro moro muy cambiado. Estaba erguido, con esa mirada profunda y decidida de los hombres de esas tierras, y era él el que ayudaba a su madre a andar. A mí, francamente, me pareció hasta guapo y yo no salía de mi sorpresa.

Naturalmente, Embark volvió a pedirme que reincidiera en mi falta, devolviéndoles al punto de donde los habíamos traído tres semanas antes y ya esta vez, la verdad, es que no había motivos de caridad, puesto que el muchacho parecía otro.

Pero en fin, el caso es que me ablandé, más que nada por curiosidad en conocer qué clase de enfermedad había tenido y cómo en un hospital como el de Sidi Ifni de entonces, con tan pocos medios, habían puesto al muchacho como nuevo.

Tan pronto arrancamos por la pista polvorienta hacia el norte, y aprovechando que la velocidad media en un trasto como aquél y por esos caminos no superaba los 20/25 kilómetros/hora, tuve tiempo de recabar de Embark la información oportuna, que mi curiosidad demandaba. Y he aquí la respuesta por boca del chófer: «Teniente (por aquellos pagos, y entre aquella gente, no había alférez de navío, ni otras graduaciones que las tradicionales del Ejército de Tierra), el pobre muchacho ha estado a punto de volverse

loco, porque tiene una mujer que es muy mala y una noche le puso debajo de la cabeza los sesos de una hiena. Menos mal que los médicos españoles tienen unas medicinas para curar esto, porque si no se habría vuelto loco del todo, sin remedio».

Yo no salía de mi asombro ante esta versión de la enfermedad y las causas de la misma. Según pude indagar durante la charla, la esposa del morito debía ser alegre, de cascos y muy lista, y el mejor procedimiento que encontró para dejar al marido sin riesgos era este de «los sesos de la hiena».

Por lo visto, es o era entonces creencia común entre aquellas gentes que si alguien te colocaba mientras dormías, junto a tu cabeza, los sesos de una hiena, te volvías loco sin remedio, o te morías en un plazo breve.

Nunca se me ha olvidado esta curiosa peripecia y me han surgido siempre varios interrogantes. El primero, si los sesos eran de hiena efectivamente, o de una cabra, o de un cordero, que son más fáciles de sacrificar, se encuentran más a mano y además se pueden comer. La segunda es el convencimiento del chófer Embark, de que esto es así y de que el fenómeno es irremediable. Es decir, sesos de hiena mientras duermes..., y al otro barrio.



Esta segunda pregunta, que me he hecho tantas veces, obedece a que la historia biográfica, reciente entonces, de Embark, era la siguiente: Siendo joven, en algún lugar del Marruecos entonces francés, aprendió a conducir, se fue a Argel y se hizo taxista en dicha ciudad. Por supuesto, hablaba un francés coloquial, pero suficiente para desenvolverse en una ciudad como Argel, de mucha vida y en la que esa lengua era imprescindible para su trabajo.

Por lo visto, las cosas le fueron bien y llegó a ser taxista en París, e incluso de esa época contaba episodios pintorescos que demostraban un nivel de conocimiento de la vida moderna —como, sin duda, han vivido la mayoría de los taxistas del mundo—, de las costumbres europeas y, en cierto modo, de la civilización, muy superior y muy distinta a la que en aquel entonces constituía el modo de ser y de pensar de los pueblos de Ifni y Sahara.

Por eso me preguntaba yo cómo, después de haber pasado por esas vivencias en ciudades modernas, seguía pensando Embark que los sesos de la hiena producían esos efectos y que sólo los médicos españoles de Ifni sabían curarlos.

Estoy persuadido, por otra parte, que los médicos hicieron dormir buenas horas al morito desdichado, le dieron buenas vitaminas y leche fresca..., y como nuevo.

Pero todavía tengo mis dudas:

—¿El bueno de Embark estaba de vuelta de todo y me tomó el pelo?

—¿O fue el moro que se fingió enfermo para viajar «de gañote» y comer gratis unos días?

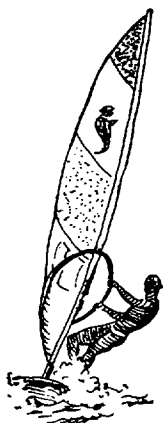
—¿O, de verdad, en la mente de Embark hay dos creencias paralelas, la civilizada cuando está en ciudades modernas y la ancestral cuando vuelve al país de sus mayores?

—Creo que nunca tendré la respuesta, y ya me gustaría que algún africanista de prestigio me sacara de dudas.

Javier CAMON DEL VALLE



Ing.



EL APRESAMIENTO DEL BUQUE *CHRISTINE*



L pasado mes de junio actual, un rotativo madrileño de difusión nacional publicó diversos artículos sobre la ilegalidad del apresamiento del buque de bandera griega *Christine*, efectuada el pasado 14 de diciembre de 1984 por el destructor *Jorge Juan* de nuestra Armada cuando realizaba operaciones de contrabando.

El rotativo incluye unas declaraciones efectuadas por el capitán del carguero griego, el cual manifiesta que «cuando el buque de su mando fue capturado por el destructor se hallaba a cuarenta y cinco millas al oeste de Aveiro y cien millas al suroeste de cabo Montador, y a unas cincuenta millas de las costas portuguesas, muy lejos, pues, de las costas españolas y en aguas internacionales».

Arguye asimismo el capitán que «se aprehendió su buque interpretando erróneamente el Convenio de Ginebra sobre Alta Mar, toda vez que la captura se produjo en base a que lanchas del Servicio de Vigilancia Fiscal recogieron veinte cajas de tabaco en aguas jurisdiccionales españolas. Al establecerse en el citado Convenio que solamente se puede llevar a cabo un apresamiento en aguas internacionales cuando se pueda probar que la carga que transporta el barco está siendo introducida en España, la circunstancia de haberse hallado flotando en aguas jurisdiccionales españolas veinte cajas de tabaco hizo creer a las Autoridades españolas que la carga que transportaba el buque se estaba introduciendo en España y, por tanto, se aprehendió el buque de su mando, hallándose el mismo en aguas internacionales».

El motivo que me impulsa a escribir este artículo es el intentar dejar claro, a la vista del Derecho Internacional Marítimo, que la captura del buque de bandera griega *Christine* fue realizada sin infracción de las normas internacionales en vigor.

El párrafo primero del artículo 23 del Convenio de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 establece que: «El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados por creer que ha cometido una infracción en sus leyes y reglamentos. La persecución habrá de empezar cuando el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentren en las aguas interiores, en el mar territorial o en la zona contigua del estado del buque perseguidor y podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua, a condición de que no se haya interrumpido»; y en su

párrafo tercero se establece que «la persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo, utilizando al buque perseguido como buque nodriza, se encuentran dentro de los límites del mar territorial».

A la vista de este precepto del Convenio de Ginebra, recogido por el artículo 111 de la Convención de Jamaica del año 1982, se llega a la conclusión de que la captura del buque de bandera griega *Christine*, aunque realizada «de facto» fuera de las aguas jurisdiccionales españolas, fue totalmente legal.

En los primeros días del mes de diciembre de 1984 el Servicio de Vigilancia Aduanera tiene conocimiento de que se va a realizar una importante operación de contrabando de tabaco rubio, que entraría en España a través de la ría de Arosa. Aviones de dicho Servicio habían descubierto a dos cargueros, el *Christine* y el *Sonia* que, procedentes del puerto de Amberes y transportando cajas de tabaco rubio, navegaban sin rumbo concreto y en ruta inusual fuera de las líneas normales de navegación hacia las costas gallegas.

En estrecha colaboración con el Servicio de Vigilancia Aduanera actuó la Armada, pues al tenerse noticia de que por las costas gallegas iba a introducirse contrabando solicitó y obtuvo la intervención y ayuda de la Armada, la cual destacó a la zona al destructor *Jorge Juan*.

El destructor, siguiendo las instrucciones del mando, zarpó del puerto de Ferrol —en el que tiene su base— el día 13 de diciembre en demanda de los buques *Sonia* y *Christine*, situándose a escasa distancia de este último y controlándolo ininterrumpidamente con sus propios medios.

Un avión de reconocimiento, en colaboración con la Armada y con el Servicio de Vigilancia Aduanera, descubre a unas «planeadoras» que, a gran velocidad, se dirigían hacia dicho carguero griego, el cual sigue controlado por el destructor. Su Comandante se apercibe de que el sonar de su buque señala fuertes efectos hidrofónicos, desde y hacia el buque mercante, producidos por las lanchas «planeadoras», percibiendo asimismo rápidos movimientos de ida y retorno hacia el buque controlado por él: el *Christine*.

Un buque de vigilancia que se encuentra dentro de las aguas jurisdiccionales españolas, y a unas ocho millas de La Guardia, percibe señales por radar de que varias planeadoras que proceden de dicho buque mercante griego se dirigen a las costas españolas. Una vez estas lanchas en aguas jurisdiccionales españolas son perseguidas por el buque de vigilancia, por lo que los tripulantes de éstas arrojan las cajas de tabaco al mar, a fin de aliviar la carga y aumentar con ello la potencia de sus motores para así facilitar su huida, recogiéndose las cajas por el buque perseguidor de estas lanchas, el cual avisa al comandante del destructor que «lanchas planeadoras», procedentes

del carguero *Christine* y que transportaban cajas de tabaco, fueron sorprendidas en aguas jurisdiccionales españolas, las cuales, al saberse perseguidas, arrojaron su carga al mar para así facilitar su huida».

Con estos condicionantes se procedió a la captura del buque *Christine*, buque madrina o buque nodriza, por el *Jorge Juan*, el cual hizo señales de que detuviese su marcha, iluminándolo con su reflector y ordenándosele por radio. Una dotación de presa del destructor, al mando de un oficial de la Armada, subió al buque griego ordenándosele, entonces, arrumbase al puerto de Vigo, al que llegó al día siguiente y haciendo entrega del buque y del cargamento que llevaba, siete millones de cajetillas de tabaco rubio, valorado en la cantidad de mil quinientos sesenta y cuatro millones de pesetas, a las Autoridades aduaneras competentes, habiéndolo escoltado el destructor durante la travesía.

A la vista, pues, de los hechos no se transgredió en ningún momento, ni en ningún precepto, el Convenio de Ginebra sobre Alta Mar, como manifiesta el capitán del buque *Christine*: existió un motivo fundado para emprender la persecución del buque griego; la aprehensión, aunque realizada en aguas internacionales, se produjo cuando por los medios prácticos de que se disponía se comprobó que las «planeadoras», que trabajaban en equipo con el buque aprehendido, utilizándolo como buque madrina o buque nodriza, penetraban transportando cajas de tabaco en aguas jurisdiccionales españolas; y la persecución y posterior captura del buque mercante griego fue realizada por un buque de guerra, el destructor *Jorge Juan*.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, recaída en el sumario número 1/85 del Juzgado de Instrucción de Vigo, que se instruyó contra la dotación del buque griego por delito de contrabando, da por probado que el buque de guerra controla ininterrumpidamente al buque mercante; que lanchas «planeadoras» procedentes de las costas gallegas acuden al buque griego y regresan cargadas de cajas de tabaco rubio; y que el apresamiento del buque mercante por el buque de la Armada fue en estricta aplicación del artículo 23 del Convenio de Ginebra sobre Alta Mar de 1958.

Agustín VIGIER GLARIA



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso de publicación. Normalmente, no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia acerca de los mismos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo. En casos muy especiales se devolverán, a petición del interesado, los artículos enviados en cualquier momento.
 - Los originales se mecanografiarán a dos espacios, en papel tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
 - Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.
-



MISCELANEA

“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.

21.665.—Hace cien años.

Comienza el mes de diciembre de 1885, tomo XVII, con un artículo titulado *Olonogapó. Consideraciones sobre su pasado, presente y futuro*, es su autor el teniente de navío don Francisco de Asís Vázquez; escrito a bordo del crucero *Aragao*, en julio pasado, se trata de una serie de comentarios sobre este fondeadero, puerto de Subic (Filipinas), dice que: *El futuro militar en que se proyecta convertir la hoy tranquila bahía de Subic... Como consecuencia el arsenal de Cavite deberá ser trasladado a este mismo Olonogapó, recibiendo de paso el incremento necesario para que cuente en él con los recursos que para su conservación y vida propia le son precisos, cesando así nuestra bandera de una tutela que en determinados casos pagaríamos muy cara.* Sigue con otro: *Sistema de cuadernales de gancho automático para echar al agua los botes cuando reina mal tiempo y los buques se hallan en movimiento*, escrito por su inventor el segundo piloto particular don Antonio López de Haro y Ferraté; por una Real Orden de 31 de agosto pasado, se dispuso la construcción en el arsenal de El Ferrol, bajo la inspección de su inventor, de seis juegos de cuadernales, con destino a la Escuadra de instrucción. *El cañón y la coraza, El Yacht* da la noticia de que *dentro de breves días* la casa Berger-Lecrault publicará, con este título, un libro de gran interés, cuyo autor es Mr. Weyl, *escritor de indiscutible competencia*, de este

libro dicha publicación reproduce extractado el capítulo titulado *El cañón y la coraza*, que traducido se publica aquí. *Estudio de un viaje*, por don Víctor María Concas y Palau y don José Gutiérrez y Sobral, comandante y segundo de la goleta *Caridad*, es un minucioso estudio de cómo deberían ser los viajes de instrucción. *Una cátedra vacía en la Escuela Naval Flotante*, por el doctor D. F. García Díaz, se trata de un artículo-proyecto, según su autor, sobre la inclusión en los planes de estudio de una asignatura sobre Higiene. *Estudio sobre la reorganización de los servicios en la Marina*, por el capitán de fragata don Juan N. Montojo, es conclusión de lo publicado con este título en anteriores cuadernos.

En *Noticias Varias* vemos, entre otras: *Cañón neumático de dinamita*, tomado de la *Revista Marítima y Comercial*, publicación de Nueva York, escrita en castellano; describe este arma, que en la última prueba lanzó un proyectil cargado con cien libras de gelatina explosiva a una distancia de cerca de dos millas. Traducido del *Times* vemos *Experiencias sobre blindajes en Inglaterra*, dice a la vista de los resultados de experiencias recientes en Shoeburyness, se dispuso se efectuarán ciertas modificaciones en las corazas de los acorazados *Renown* y *Sans Pareil* en construcción.

Erratas. Índice general alfabético de autores y de materias del tomo XVII. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada y de Material, cierran el cuaderno que va ilustrado con algunos mapas y láminas.

J. F. G.

21.666.—En torpederos.



Grupo de Aspirantes de Primer Año, ingresados en la Escuela Naval

Militar en 1926. Uniforme: «mono azul, de guingón». Salíamos en los pequeños y afilados torpederos, aquellos del botalón a proa. En ellos hacíamos prácticas marineras de toda clase y empezábamos a domar nuestros estómagos en las largas mares que frente a Cádiz presentaban colores invernales, de un verde muy pálido. Al pasar la punta de San Felipe tres grandes reverencias, metiendo el botalón y el castillo en el agua, que quizá respondían a los tres «golpes de Zuluaga», que parecía este señor estar esperándonos para que le rindiésemos pleitesía marinera. Eran cortas salidas, que nos sabían a poco y que nos iban curtiendo sin duda.

Una de nuestras actividades a bordo era alimentar de carbón los hornos de las calderas, haciendo de fogoneros —aquella sufrida especie de hombres de Mar—. Era maravilloso pasar el rodo y la barra por las incandescentes parrillas —¡qué hermoso aspecto presentaban!—, la última para avivar el tiro. El barco se animaba como caballo al que le aplican la espuela.

¡Pequeña y valiente escuela a flote la de los modestos torpederos! Y... a la entrada, ya en aguas tranquilas, el espectáculo de los candrayes cargados de sal, dando bordadas y el comandante sorteando su zig zag muy apretado cuando soplabla poniente. Viejos y macizos barcos, alguno se decía, había sido lancha cañonera cuando el ataque de los franceses; tal era su larga vida... Viejos tiempos, fundamento de los nuevos.

En la fotografía, de izquierda a derecha, en cubierta: Carlos Esteban y Joaquín Galán



(estos habían ingresado antes). Sobre la plataforma, los algo más modernos: Rafael Bravo, Antonio González-Aller, Pedro Recacho, José María Moreno, Manuel Beardo, Carlos Moya y Carlos Martínez-Valverde.

C. M.-V.

21.667.—Obsequio.



Como homenaje por la gesta realizada por el jefe de Escuadra don Casto Méndez Núñez el 2 de mayo de 1866, la Junta Consultiva de la Armada acordó ofrecerle un testimonio de admiración de todos los individuos de Marina.

Para llevar a cabo este plan se estableció como límite máximo de donativo el de 10 escudos (100 reales) y como mínimo el de cinco reales. Fueron recaudados 7.412,850 escudos, cantidad que se empleó en fabri-

carle un sable de honor con empuñadura completa y abrazaderas de la vaina de oro de ley, con una inscripción a cada lado de la hoja: «Los Cuerpos de la Armada, al Jefe de Escuadra Méndez Núñez» y «Fábrica de Toledo, 1868». Asimismo se le construyó un cronómetro de bolsillo, de oro, con la siguiente inscripción en el fondo de la caja, con letras esmaltadas: «Los Cuerpos de la Armada, al jefe de Escuadra Méndez Núñez, en conmemoración del 2 de mayo de 1866». Y para guardar el estuche que contenía el reloj se hizo una caja de ébano, tallada en su interior con las iniciales del homenajeado. Por último, se le obsequió con un quintante, en un estuche de caoba forrado de terciopelo rojo, pie provisto de nivel y horizonte con sus accesorios.

Todos estos objetos importaron la suma de 7.290 escudos. El dinero sobrante de lo recaudado se dedicó a la impresión de folletos, detallando cómo eran estos obsequios.

P. C. M.

21.668.—Torpedo.



La REVISTA GENERAL DE MARINA, en su número de junio de 1884, daba la noticia de que el día 30 de mayo, en la dársena del arsenal de Cartagena, y con la asistencia del capitán general del Departamento (interino), general gobernador de la plaza, y gran número de jefes y oficiales de Marina y Ejército, tuvo lugar la prueba del torpedo, invención del teniente de navío de primera clase don Joaquín Bustamante, *cuyos resultados han excedido á cuanto se esperaba, poseyendo hoy España un sistema de torpedos nacional superior á cuanto se conoce, inclusive el del programa que anuncian los propietarios de la Mina Pistrowski.*

El torpedo Bustamante, por medio de un aparato automático, queda á la profundidad para la que se ha graduado, sin que sea nece-

sario conocer antes el braceaja del lugar en que se le deja caer; es de fácil manejo, completamente inofensivo mientras se manipula con él y económico en todos conceptos.

Suponemos que se guardará del secreto la mayor reserva, como es general en esta clase de armas, sobre todo reuniendo las condiciones de las que nos ocupamos.

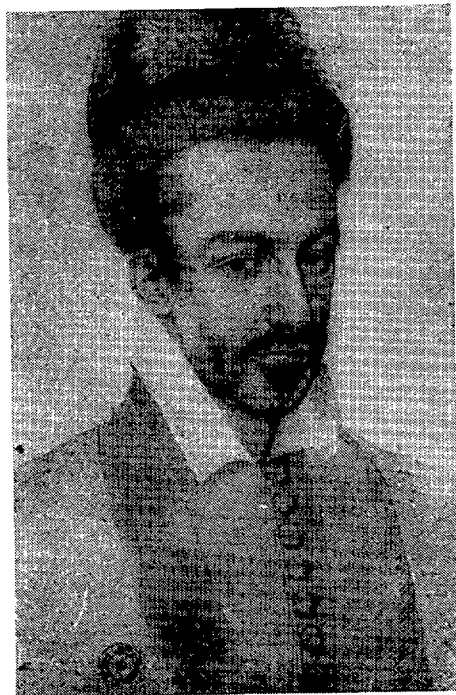
La Armada, la Escuela de Torpedos y el señor Bustamante están de enhorabuena por su feliz resultado.

J. F. G.

21.669.—Espía modélico.



El comendador de Malta don Juan Moreo fue, durante los meses de gestación de la Empresa de Inglaterra de 1588, el enlace entre el duque de Parma y los jefes de la Liga Católica de Francia.



Sus múltiples y valiosísimos servicios a Felipe II le valieron el odio de Enrique III y de los hugonotes franceses.

Su cabeza estaba puesta a precio, lo que le obligaba a hacer de la noche día «trasnochando como murciélago».

Los peligros que este bravo agente del servicio secreto español tuvo que afrontar fueron ciertos y conocidos por él mismo. Así, don Bernardino de Mendoza, embajador ante la corte francesa, le previene respecto a un tal «Lansac», agente enemigo con muchos adláteres, que «llevaría puestos los pies en muchos zapatos» y que había ofrecido a Enrique III «...de vivo o de muerto darme entre sus manos».

Pero esto no es suficiente para frenar el celo de Don Juan, que responde, «...por eso no dejo de hacer el viaje que fuera menester, dejare de ir a París ni de entrar en la cámara del rey de Francia por ningún temor que me metan, porque llevo a Dios delante y no temo a bellacos».

En otra ocasión, informado de que dos capitanes franceses han sido enviados a Flandes a darle muerte por orden del rey francés, replica: «...no me puedo persuadir que el rey de Francia quiera mostrar su grandeza en hacerme matar, pues puede considerar que a Su Majestad no le han de faltar otros que le sirvan, aunque no con más voluntad...».

Además de que tomar precauciones no sirve de nada «...si el rey de Francia me quiere hacer matar yo no estaré seguro en ninguna parte y así no pienso guardarme sino de que no me prendan y de que no llegue a sus manos vivo...». Y respecto a los sicarios, cuya descripción le ha entregado, añade «...si los hallamos yo les mando mal año...».

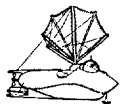
De la falta de escrúpulos de Enrique III de Valois en asesinar pronto habrían de dar testimonios, las muertes de Enrique de Guisa y su hermano el cardenal de Lorena, jefes de la Liga.

Las frases de don Juan Moreno, entresacadas de cartas suyas que se conservan en el Archivo General de Simancas (Sección Estado, legajo 595, folio 7) son un claro expo-

nente de un carácter indomable, del todo entregado a la causa del rey de España, equivalente para muchos en aquella época a la causa de Dios.

H. O. D.

21.670.—Apertura.



El día 1 de febrero de 1880 fue inaugurada en Cartagena la Escuela de Torpedos, bajo la presidencia del capitán general del Departamento. Fue su primer director el capitán de navío don Manuel Fernández Coria.

J. F. G.

21.671.—Casa férrea.



la siguiente noticia:

«El Secretario de Hacienda de los EE.UU. de América ha celebrado un contrato para la construcción de un edificio de hierro, destinado al Hospital de la Marina, en Nueva

Orleans. Esta obra, a prueba del fuego y del calor, será el modelo que inicie la aplicación del hierro a los edificios de utilidad pública en aquel país».

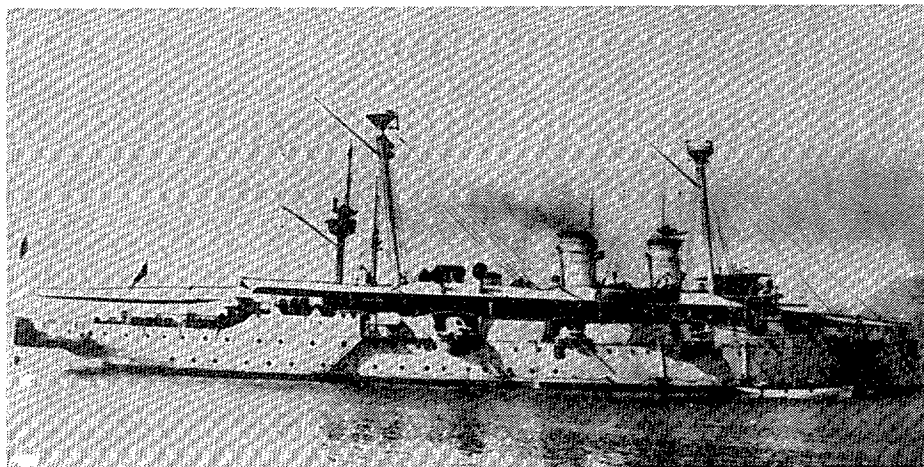
Es de suponer que sería cemento armado, que luego se ha aplicado a todo tipo de construcciones.

P. C. M.

21.672.—Escuela.



El crucero *Lepanto*, botado en Cartagena el 3 de noviembre de 1893, tuvo una efímera vida militar, debido a su falta de condiciones marineras. Fuerzas de su dotación formaron en Madrid el 17 de mayo de 1902, en la gran parada militar, con ocasión de la jura y coronación de Alfonso XIII. El 8 de abril de 1907, se hallaba fondeado en Cartagena entre las unidades que recibieron la visita del *Victoria and Albert*, a bordo del cual tuvo lugar la entrevista entre el monarca español y Eduardo VII. Desarmado el buque este mismo año, fue Escuela de Artillería y Torpedos y de Aplicación de los alféreces de fragata. Al ser dado de baja, por Real Orden de 25 de mayo de 1911, pasó la Escuela al



edificio del Arsenal de La Carraca, que durante los años 1825-1828 había sido Academia de Guardias Marinas, con la denominación de «Colegio Real y Militar de Caballeros Guardias Marinas».

J. M.^a B.

21.673.—Ligerezas.



El catálogo del Museo Naval de año 1894 nos sorprende con la referencia siguiente:

«Vaso hecho con un pedazo de madera del árbol a cuyo pie murió el célebre Capitán Cook en el archipiélago Viti (Oceanía)».

Lo cual no es conforme con un grabado de la misma obra del tercer viaje de Cook, que representa su muerte ante los indígenas de las islas Haway, y aparece el pobre Jaime, mirando al mar por si algunos de sus compañeros le rescataban. Nada digamos de ese archipiélago de Viti. Entonces se llamaba, denominado por Cook, «Sandwich» en homenaje al conde de Sandwich, Lord del Almirantazgo y protector de Cook.

R. B.-M.

21.674.—Lope, embarcado.



Se suele ver con mayor frecuencia retratos del gran Lope, cuando ya era sacerdote. Mas galana es su figura cuando era joven apuesto y elegante caballero, con afán de aventura.

Presentamos, hoy, a Félix Lope de Vega y Carpio cuando embarcó para la Jornada de Inglaterra:

«Famosa Armada de estandartes llena, partidos todos de la roja estola,

árboles de la fe, donde tremola tanta flámula blanca en cada entena...»

Embarcó en el galeón *San Juan*, insignia de don Juan Martínez de Recalde.

Lope dice de sí mismo:

«Ceñí en servicio de mi Rey la espada antes que el labio me ciñera el bozo; que para la católica jornada no se excusaba generoso mozo».



El grabado que acompaña estas líneas encabezó la publicación de la «La Hermosura de Angélica», escrita precisamente, al menos en su mayor parte, a bordo.

C. M.-V.

21.675.—Claridad.



Fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá, descubridor de las islas de los Galápagos, en el Pacífico, en el año

1535, escribe a la «Sacra Catholica Cesarea Magestad», en estos términos:

«Yo he escrito a Vuestra Sacra Magestad mi venida a esta tierra e Obispado de Tierra-Firme, Castilla de Oro... Conviene que Vuestra Magestad mande que el pueblo de «Nombre de Dios» que es cueva de ladrones e sepultura de peregrinos, porque certifico a Vuestra Magestad que es grima ver las estorsiones e injusticias que así hacen, e los que las habían de remediar son los principales ... Digo, Señor, que este pueblo de «Nombre de Dios» se había de pasar a la Boca del Río Chagres, que es muy a propósito».

¡Caramba! Este obispo era muy rotundo en sus homilias.

R. B.-M.

21.676.—Sueldos.



En 26 de noviembre de 1651, siendo capitán general de la Mar el

príncipe Manuel Filiberto, gran prior de Castilla y León, el veedor general de las Galeras y Armada del Rey, don Juan Maldonado Barnuevo, redactó un presupuesto para que se tomara cuenta y razón de los gastos. Según éste, los sueldos eran:

Capitán de la Galera Real: 80 ducados, de a 365 maravedís, de sueldo al mes, y cinco raciones al día.

Cómitre real: 25 ducados al mes, del mismo valor, y cinco raciones al día.

Piloto real: 50 ducados y cinco raciones al día.

Cómitre de la medianía: 10 ducados al mes y dos raciones al día.

Patrón: Igual.

Cuatro pilotos: 15 escudos al mes y dos raciones al día.

Dieciséis oficiales de la Maestranza: (Consejero, artillero, barbero y alguacil), seis escudos al mes y dos raciones al día.

P. C. M.

21.677.—Meteorología.



Don Juan Escalante de Mendoza, en su magistral trabajo que tituló «Itinerario de Navegación...», escrito en 1575, y que pronto publicará el Museo Naval, en la parte dedicada a los pronósticos de los huracanes, nos da este curioso:

«Item, quando los marineros estuvieren melancólicos, y los animales que fueren dentro en la nao como el perro y el gato salieren de avajo y se metieren entre las gentes sin apeteecer comida ni bebida será pronóstico de huracán. Y lo mismo será quando los peces que con la calma andaban abordo, y de repente se metieron en el fondo.»

Admitimos que los marineros estuviesen melancólicos; serían gallegos y sentirían morriña, pero que los peces se paseasen por a bordo, no, eso sí que no.

R. B.-M.

21.678.—¡Ojo con las críticas...!



Con ocasión de la Jornada de Inglaterra muchos mandos y personajes de las más diversas posesiones del rey de España acudieron a Flandes. Esto provocó inevitables choques y diferencias con las autoridades locales.

El comisario Pedro López de Soto, autor de diversas memorias al Rey sobre la forma de solucionar los problemas políticos y administrativos, y en particular sobre el estado de la situación en Flandes en el corto espacio de tiempo que le tocó residir, y que había llegado con el duque de Pastrana, pronto hizo notar su espíritu crítico.

Quando el 7 de agosto de 1588, con la Gran Armada fondeada en Calais, aún parecía factible la operación contra Inglaterra, Soto escribe a Martín de Idiáquez, consejero del Rey, desde Brujas, sede del estado mayor de

Farnesio: «... aunque aquí se dize que se darán prisa en la embarcación, yo quisiera que para quando la armada pudiera llegar a donde están, pues lo ybamos sabiendo estouyera esta nuestra (refiriéndose a la flotilla de desembarco de Flandes) a punto para salirle al encuentro con el resguardo necesario y, si así se huviera hecho mañana nos juntáramos; y ahora plega a Dios que a los 15 lo este-mos...»

Esta observación no debió de gustar al duque de Parma, si llegó alguna vez a enterarse, cosa que es probable, ya que la red de información de Farnesio en la corte era extensa.

Poco después se permitió hacer algunas observaciones poco favorables para el maestre de Campo general, conde de Mansfelt. Enterado el de Parma, aprovechando una licencia de Soto en España, escribe al otro Idiáquez del Consejo, don Juan: «... como avia algunas personas en el aposento que oyeron la plática, ha venido a noticia del Conde que está sentidísimo del atrevimiento... helo querido avisar a V. S. para que lo sepa y tenga la mano que no buelva por acá como parece que pretende y aún con adelantamiento...»

Pedro López de Soto, en efecto, pretendía la plaza de proveedor de la Armada de Flandes.

Pero no queda todo ahí, y el duque de Parma advierte: «... no será razón dar este gusto al conde ni ocasión a mi de aver de hazer alguna demostración contra el dicho comissario allende de que andándose como se va en la guerra no me aseguraría que sin poder lo remediar no le pudiesse venir algún daño en su persª...»

(El duque de Parma sobre Bergen, 30 de septiembre de 1588. A. G. S. Sec. Estado Leg. 594, fol. 140.)



¡Ahí queda eso!

H. O. D.

21.679.—Artillería.



En poco más de dos años el antiguo Cuerpo de Artillería de la Armada cambió por tres veces su denominación. En 11 de marzo de 1929 pasó a llamarse de «Ingenieros Artilleros de la Armada». El 24 de febrero de 1931, de «Servicios técnicos industriales de Artillería Naval». Cuatro meses más tarde, el 17 de junio, vuelve a denominarse «Cuerpo de Artillería de la Armada».

J. M.^a B.

21.680.—Bandera.



Una real disposición de 19 de marzo de 1762 determinaba que las embarcaciones de tráfico y comercio usarán la blanca con la cruz roja de Borgoña, en lugar de la de color azul con la cruz blanca de Borgoña. El motivo era la facilidad de confundirse ésta con la inglesa, que había ocasionado algunas veces accidentes desgraciados, tales como el acaecido a una *fulúa cargada de pasa y vino*, que, en aguas del estrecho de Gibraltar, fue echada a pique, *aunque con la fortuna de haberse salvado la tripulación en la lancha*.

J. F. G.

21.681.—Parte de salida.



Transcribimos aquí uno, rendido por don Federico Gravina a don Antonio Barceló durante el gran sitio de Gibraltar que, como los lectores de esta REVISTA recordarán, duró tres años, siete meses y doce días.

Tras mandar este jabeque *San Luis*, don Federico pasó a montar la batería flotante nombrada «San Cristóbal» de 17 cañones,

con la cual participó en el furioso bombardeo del 13 de septiembre de 1781, donde tuvo que desalojar su batería que al rato saltó por los aires, resultando el mismo herido en la acción.

Muy señor mío: Ha entrado el viento a Leste; refrescando dará a la vela para mi crucero, pero hago presente a V.S. que la lancha de la *Esmeralda* no entra en el convés, y así es menester la remita a tierra, pues no puedo llevarla por la popa por si me ofrece una caza como también por si refresca mucho el viento. Hago presente a V. S. también hallarme con sólo 10 días de víveres, según ya tengo avisado a V. S. me falta también el Segundo, y el Alférez de Fragata, y el Guardiamarina destinado en la presa, me falta el Contramaestre, y tengo gente en la aguada; a pesar de todos estos obstáculos cruzaré frente media bahía no atreviéndome a cruzar a barlovento, pues si me entran las calmas ni tengo lanchas para aguantarme con su remolque ni víveres para mantenerme a la mar. Todo lo que hago presente a V. S., a fin mande lo que más le gustare, Nuestro Señor que la vida de V.S. D.G.

A bordo del javeque *San Luis* en punta Carnero, listo para dar a la vela.

28 septiembre de 1780

B.L.M. de V.S.

Su más At.º y seguro servidor.

Federico Gravina

P.D. Los dos galeones el *Lugre* el *Javeque* de Don Estevan Giorl los *Javeques* Murciano y *Gaviota* cruzan a Barlovento, yo lo ejecutaré a media bahía por si salen las *Fragatas* de Gibraltar.

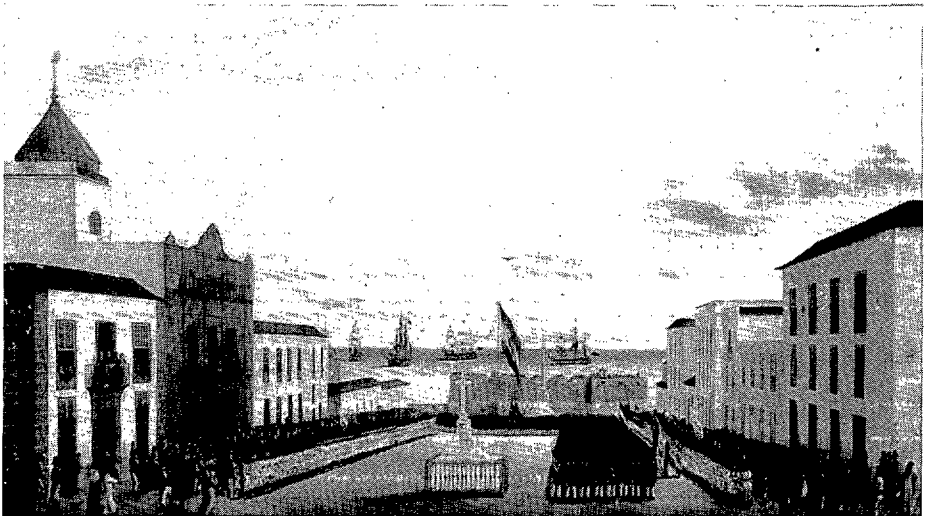
Sr. D. Antonio Barceló

J. B. N.

21.682.—Lo valiente y lo cortés.



Cuando se vence a un enemigo de calidad es mayor el honor que ganan nuestras Armas. Esto es lo que podemos considerar ocurrió cuando el 25 de julio (día del señor Santiago) del año 1797 fracasó Nelson, el hasta entonces invicto, en su ataque a Santa Cruz de Tenerife.



La ilustración representa el acto de desfilar las fuerzas británicas, una vez que se vieron obligadas a capitular ante las fuerzas españolas; eso sí, «con los honores de la guerra». Se aprecia la columna de casacas rojas desfilando ante las líneas de casacas blancas; al fondo aparecen navíos y fragatas atacantes. El muelle está tapado por las casas de la izquierda de esa plaza de la Candelaria. En el muelle es donde fue herido en el brazo Nelson, y le hubo de ser cortado. El capitán de navío Toubrige hubo de capitular después de batirse como bueno, con royal marines y marineros, en la iglesia de Santo Domingo. Perdieron alguna bandera; he llevado a mis guardiasmarinas a la iglesia de la Concepción en la que se conservan me parece recordar que un par de ellas. A cada uno le regalé una postal del cañón «Tigre», español, que es tradición que fue el causante del impacto que había de dejar manco a Nelson... De las victorias se alimentan las glorias: las glorias de los tiempos futuros.

Los británicos atacantes tuvieron 361 bajas; muertos 275, entre ellos el capitán de navío Bowen. Los españoles solamente tuvieron 32 muertos y 40 heridos. Los ingleses se retiraron con la promesa formal de no volver a atacar las islas Canarias mientras durase la guerra.

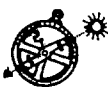
Hubo un colofón caballeresco, cambiándose obsequios entre el gobernador general don Antonio Gutiérrez y el almirante vencido y mutilado: «Lo cortés no quita lo valiente».

Nelson deseaba tan sólo dar un golpe de mano y apoderarse de una fragata procedente de Filipinas. Tan sólo llevaba tres navíos, cuatro fragatas, una balandra y una bombardera. No llevaba tropas de desembarco.

Para juzgar qué clase de éxito fue el de los nuestros hay que tener en cuenta lo reducido de la guarnición. De ser ellos los amenazados con la capitulación que los ingleses les exigían se pasó a que éstos tuviesen que ser los que pidiesen capitular.

C. M.-V.

21.683.—Almanaque.



La formación, confección y publicación del almanaque civil era un privilegio concedido al Observatorio de San Fernando por la Regencia del Reino en 13 de noviembre de 1810 y ratificado por las Cortes en 28 de septiembre de 1811. El 5 de noviembre de 1820 se dispuso el traslado del privilegio al Observatorio de Madrid, lo que motivó una enérgica y razonada Representación a las Cortes, de setenta y seis folios, que fue formulada en 26 de enero de 1821 por el director del Observatorio de San Fernando, capitán de navío don Julián Ortiz Canelas. Por último, en 3 de noviembre de 1823, siendo director don José Sánchez Cerquero, que relevó a Ortiz Canelas, el privilegio fue devuelto al centro.

J. M.^a B.

21.684.—Vieja foto.

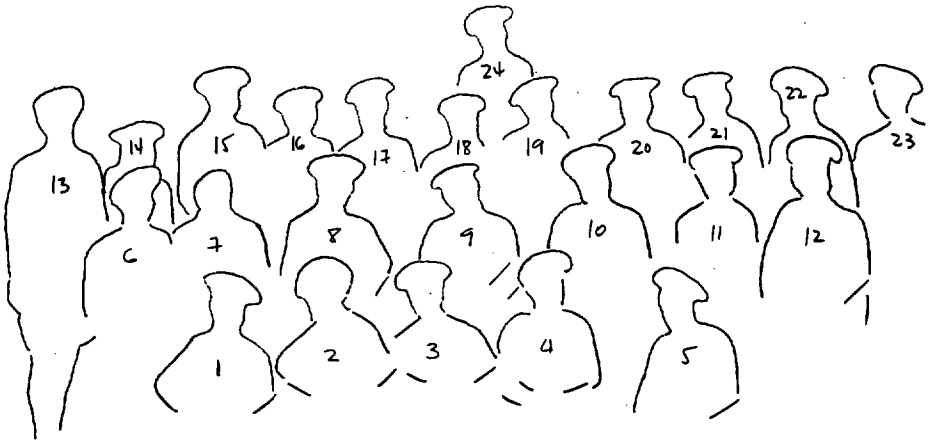
2.º REGIMIENTO DE INFANTERIA
DE MARINA (1929)

1. Tte. D. Luis González Pubil.
2. ?
3. Cap. Habilitado Ulecia.
4. Tte. D. Manuel Auz Trueba.
5. Tte. Pasquín.
6. Cap. Sanromán.
7. Capellán.
8. Tte. Col. D. Cándido Díaz del Río Montero.
9. Col. D. Jesús Carro Sarmiento.
10. Cte. D. Rafael Fernández Caro.
11. Cap. Médico.
12. Cap. D. Basilio Fuentes.
13. ?
14. Cap. Músico D. Manuel Baudot.
15. Tte. Corral.
16. ?
17. Cap. Palanca.
18. Tte. Echevarría.

- 19. ?
- 20. Tte. D. Gerardo Barros.
- 21. ?
- 22. ?

- 23. Tte. D. Antonio Suárez Abelleira.
- 24. ?

A. D. del R.



MARINOGRAMA NUMERO 213

DOBLAR																																								
1	2	N	A	O	K	D	F	J	S	N	M	B	D	H	C	I	94	H	M	H	44	C	83	H	53	B	52	N	105	O	56	N	57	D	66	D	66	O		
Y	A		P	U	E	D	O		M	O	R	I	R		N	A	O	Y		E	L		E	S	T	A	N													
3	E	H	D	I	V	H	S	C	I	A	R	K	R	O	M	J	22	P	23	A	24	D																		
			T	R	A	N	Q	U	I	L	O		P	U	E																									
25	O	26	O	D	B	27	S	N	T	S	J	W	P	C	R	A	D	K	28	R	29																			
			S	H	E		T	R	A	I	D	O		A	I																									
30	S	L	31	H	32	P	33	N	34	D	35	K	42	I	43	J	44	K	45	46	N	47																		
			P	U	E	R	T	O		K	O	N	T																											
48	J	49	M	50	M	51	M	52	N	53	P	54	L	55	A	56	A	57	58	F	59																			
			R	E	P	U	T	A	C	I	O	N		J	A																									
60	R	61	H	62	O	63	J																																	
			B	A	T	E		D	E																															
64	E	65	O	66	O	67	L																																	
			D	E																																				
68	H	69	J																																					
			N	A	S																																			

MARINOGRAMA NUMERO 214

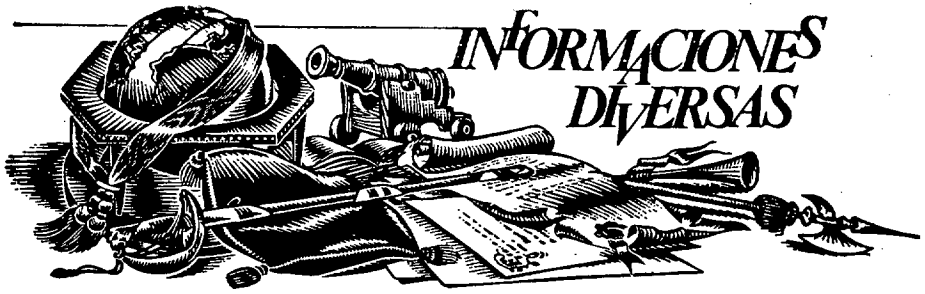
Por DOBLAN

1	O	2	D	■	3	L	4	N	5	J	6	O	■	7	J	8	F	■	9	B	10	I	11	G	
■	12	C	13	A	14	O	15	N	16	F	17	I	■	18	J	19	H	20	H	■	21	I	22	F	
23	I	24	K	25	L	26	D	■	27	E	28	C	■	29	N	30	M	■	31	N	32	O	33	C	
34	K	35	E	■	36	E	37	M	38	H	39	M	40	N	41	D	■	42	M	43	N	■	44	D	
45	P	■	46	D	47	C	48	I	49	C	50	G	51	D	52	L	53	F	54	P	■	55	H	56	K
57	E	58	E	59	K	■	60	P	61	H	62	C	■	63	C	64	J	65	D	66	A	67	C	■	
68	N	69	C	70	F	71	O	72	P	73	J	74	N	■	75	G	76	K	■	77	H	78	B	79	B
80	C	81	M	82	J	83	A	84	N	85	E	■	86	D	87	N	■	88	B	89	J	90	D	■	
91	D	92	G	93	K	94	K	■	95	N	96	L	97	A	98	B	99	B	100	I	■	101	B	102	A
103	M	104	G	105	B	■	106	D	107	B	108	N	109	D	110	A	111	D	■	■	■	■	■	■	

DEFINICIONES

Palabras

A.—(Plural) Arma arrojadiza, semejante a una lanza pequeña	83 110 97 66 102 13
B.—Adquiera o gane a fuerza de armas una fortaleza, territorio, etc.	79 107 98 9 88 98 105 101 78
C.—(Germanía) Cascos de acero	63 47 62 69 12 49 67 33 80 28
D.—(Artill.) Desmontaron de la cureña el cañón a fuerza de disparos	86 51 111 46 2 106 90 44 91 26 109 41 65
E.—(Mit.) Soberano de Feras, muy estimado por Apolo y que participó en la célebre expedición de los argonautas	58 85 36 27 57 35
F.—(Arq. Nav.) Instrumento de calafate consistente en un hierro de unos 30 cm. de largo, con orejas como de martillo en un extremo y cabeza en el otro para recibir los golpes del mazo	70 16 8 53 22
G.—(Ant. Org.) En las galeras, individuo apostado junto a cada proel en las ocasiones de lucha al abordaje	104 75 50 11 92
H.—(Biog.) Almirante francés. Nació en 1341 y murió en 1396. Organizó la Marina de guerra en Francia. Desembarcó en Inglaterra, derrotando repetidas veces a los ingleses	55 19 38 20 77 61
I.—(Man.) Llevar hacia barlovento los puños de las velas que consienten esta maniobra y aguantarlos allí en la amura para ceñir mejor el viento	100 21 10 48 17 23
J.—Cubres los terrenos de agua	82 73 64 89 7 5 18
K.—(Geog.) Una de las islas fantásticas que los cartógrafos antiguos suponían existente en el océano Atlántico	76 94 34 56 59 24 93
L.—(Mit.) Divinidad marina en la mitología babilónica, hija de Ea, el dios del mar	52 3 25 96
M.—Capitán de la Marina mercante norteamericana célebre por su descubrimiento de la línea de posición astronómica, que tanta importancia tuvo en el desarrollo de la ciencia náutica moderna	81 37 103 30 42 39
N.—Cada una de las explanadas que se forman en la grada a ambos lados de la quilla del buque que se ha de botar	68 95 74 4 15
N.—Punta o cabo de tierra más saliente que otros inmediatos	108 87 31 29 43 40 84
O.—(Germ.) Remo	14 1 32 71 6
P.—Representación mental de una cosa abstracta o universal (palabra no marinera)	72 60 54 45



REINAUGURACION DEL MONUMENTO A LOS HEROES DE CAVITE Y SANTIAGO DE CUBA



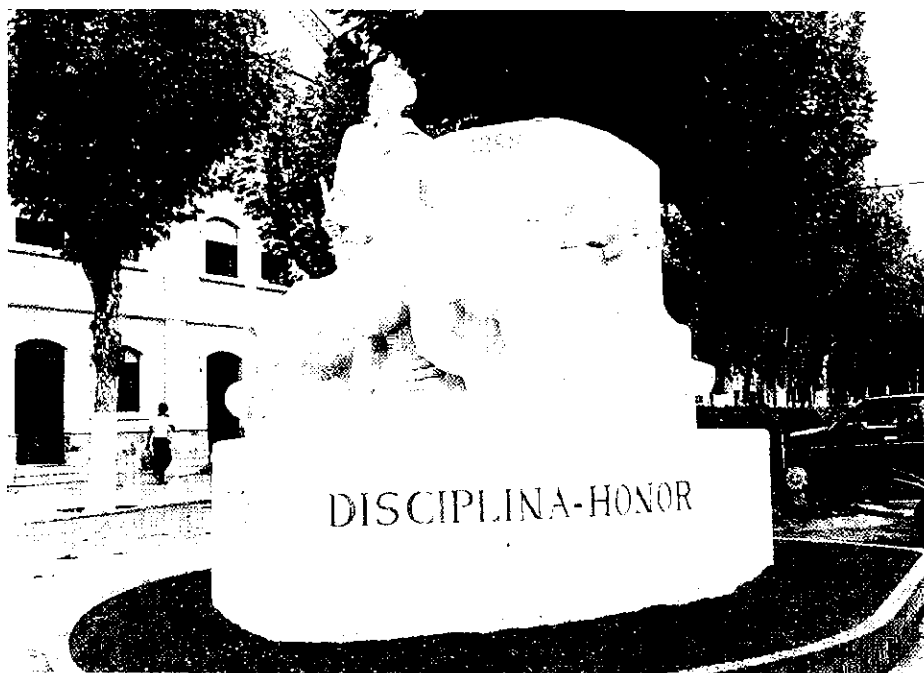
L 15 de octubre se celebró en el Arsenal Militar de Cartagena el emotivo acto de «Reinauguración del monumento a los héroes de Cavite y Santiago de Cuba».

El acto fue presidido por el jefe del Arsenal, vicealmirante Ponce Cordones, acompañándole los jefes de unidades, comandantes de buques y jefes de Dependencias, así como una nutrida representación de jefes, oficiales y suboficiales del Arsenal. Asistieron, asimismo, el alcalde de la ciudad, el director de la Empresa Nacional «Bazán», en Cartagena, y el presidente de la Junta de Obras del Puerto.

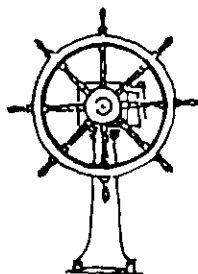
El monumento es una recomposición de algunas piezas del primitivo, enclavado entre el Ayuntamiento y uno de los muelles del puerto de Cartagena, y que fue inaugurado el 9 de noviembre de 1923 por Su Majestad el Rey Alfonso XIII, prestando con ello un desagravio a tanta infamia y vituperio como sufrieron aquellos héroes.

Los avatares de la guerra civil, el deterioro poco respetuoso de los humanos y las inclemencias del tiempo hicieron que en el año 1981, con la participación conjunta del Ayuntamiento, Empresa Nacional «Bazán» y la Armada, se erigiera en el mismo lugar un monumento en bronce, y las piedras deterioradas del antiguo monumento fueron cedidas y quedan guardadas por la Armada.

Hoy, gracias a las diestras manos del escultor cartagenero señor Ardil, vuelve a tomar vida junto a los Cuarteles de Infantería de Marina y Marine-



ría del Arsenal, reiterando el mensaje de honor, disciplina, lealtad y valor que aquellos compañeros de 1898 supieron dar al mundo en las aguas de Cavite y Santiago de Cuba.



III SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR



CONTINUANDO el camino trazado por las dos anteriores ediciones de la Semana de Estudios del Mar, y en base a las conclusiones en ellas obtenidas, ha tenido lugar en Cartagena, entre los días 21 al 26 de octubre último, los actos relativos a la III Semana, en los que se ha desarrollado un amplio programa de conferencias y establecido una nueva serie de conclusiones, acordes con la importancia del mar para España en relación con

sus problemas y sus recursos.

El acto de inauguración estuvo a cargo del presidente del Comité Organizador, vicealmirante Albert Ferrero, pronunciándose a continuación una interesante conferencia sobre la Antártida, desarrollada por diversos conferenciantes delegados de sus respectivos países en el Tratado Antártico. Igualmente pronunciaron conferencias, seguidas de sus correspondientes coloquios, don Juan Sáez Elegido, director general de Construcción Naval del INI, y don Remigio Díez Davó, director de Innovación y Tecnología de la Empresa Nacional «Bazán», que disertaron sobre la panorámica de la construcción naval; don Julián Gómez Gallego, jefe del Departamento de Oceanografía Física del Instituto Oceanográfico; don José Enrique de Luis, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, que tuvieron a su cargo el tema de estudios oceanográficos; «El ocio y la mar», que fue tratado por don Enrique de la Hoz, consejero de Expo-Ocio; y la arqueología submarina y los recursos del patrimonio artístico sumergido, los glosó don Manuel Martín Bueno, catedrático de Arqueología de la Universidad de Zaragoza. El tema «Enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar» contó con un ponente, don Alfonso Villanueva Gaspar, director general de SECEGSA y dos conferenciantes, don José María Serrano Herrero y don José Luis Almazán Gárate; el diplomático don Carlos Fernández Espeso, director general de Seguridad y Desarme del Ministerio de Asuntos Exteriores, y el periodista, experto en temas internacionales, don Salvador López de la Torre disertaron sobre la OTAN y el mar, y por último, en la conferencia de clausura, el catedrático de la Universidad Autónoma y Decano de la Facultad de Derecho de la misma don Antonio Remiro Brotóns realizó una brillantísima y documentada exposición sobre la delimitación de espacios marítimos, procediéndose a continuación a la entrega de diplomas, lectura de conclusiones y clausura de la Semana.

De las conclusiones adoptadas —a sugerencias de los distintos conferenciantes de los temas planteados— entresacamos las siguientes:

1) Reiterar la recomendación hecha en la II Semana de celebrar una reunión de los directores de Organismos e Institutos implicados en la investigación marítima para intentar establecer una coordinación de acciones.

2) Que la Empresa Nacional «Bazán», una vez que ha efectuado el estudio de previabilidad de un buque oceanográfico con capacidad para operar en zonas polares, acometa el proyecto de contrato de dicho buque (una parte de dicho proyecto podría ser financiada por la Empresa Nacional «Bazán» y el resto por la Administración).

3) Que España se incorpore como miembro consultivo al Tratado Antártico antes de 1991, continuándose las acciones conducentes a ello.

4) La conveniencia de volver a crear el Consejo Iberoamericano de Oceanografía y el incremento de las relaciones bilaterales en el tema oceanográfico con Marruecos, Argelia y Túnez.

5) Que se elabore una legislación específica sobre el patrimonio arqueológico sumergido.

6) Se considera de gran interés para España el proyecto de enlace fijo a través del estrecho de Gibraltar, dada la viabilidad del proyecto (puente o túnel).

7) Mejora del enlace marítimo a través de construcción de terminales portuarias adecuadas, como primera fase en el proceso de desarrollo del enlace fijo del estrecho de Gibraltar.

8) Instar de los poderes públicos el desarrollo orgánico de las leyes correspondientes a los artículos 43.3 y 50 de la Constitución sobre el tiempo libre y el ocio.

9) Adopción de una política de delimitación de espacios marítimos con los Estados vecinos, que se traduzca en la conclusión y ejecución de los correspondientes convenios internacionales a medida que las circunstancias lo permitan.

Con independencia de las conferencias pronunciadas, mesas redondas para el establecimiento de conclusiones y reunión para la constitución de la Asociación de Estudios del Mar, con discusión de sus Estatutos, se realizaron diversos actos sociales en honor de conferenciantes y congresistas, inaugurándose también la II Exposición de Temas del Mar.

Todas las conferencias fueron seguidas por un numeroso auditorio, que tomó parte activa en los coloquios, destacando la presencia del capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Morgado Aguirre, así como de los almirantes Rey Díaz, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, y Elizalde Laynez, así como otras destacadas personalidades.

En resumen: un notable éxito de esta tercera versión de las Semanas de Estudios del Mar de Cartagena, que ha marcado incluso un hito ascendente de superación.

J. C. P.



El helicóptero de la Armada 01-518 ha sufrido un accidente sobre las 10,00 horas del día 12 de noviembre pasado, mientras realizaba ejercicios antisubmarinos en aguas de Cartagena, a 16 millas de la isla de Escombreras, como consecuencia del cual cayó al agua, hundiéndose posteriormente en profundidades superiores a los 2.000 metros.

El piloto, teniente de navío don Ricardo Rodríguez Moreno, y el sargento primero sonarista don Jorge Juan Seijas Fernández, fueron rescatados con vida por otras unidades de la Armada, participantes en el ejercicio, y trasladados al Hospital Naval de Cartagena, donde el sargento primero sonarista don Jorge Juan Seijas Fernández ingresó cadáver como consecuencia de las heridas producidas en el accidente.

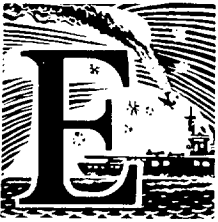
En este mismo accidente han desaparecido el alférez de navío copiloto don Jesús García de Lucio, de la Reserva Naval Activa, y el sargento sonarista don Arturo Morales Acosta.

Todo el personal citado anteriormente formaba parte de la dotación del helicóptero.

Por unidades de la Armada se procedió al rastreo exhaustivo de la zona para localizar a la aeronave y rescatar al personal desaparecido, aunque desgraciadamente sin resultados positivos.

Desde estas páginas, enlutadas por tan triste suceso, elevamos al Señor una oración por las almas de nuestros compañeros fallecidos en acto de servicio.

CAMPEONATOS MILITARES DE ORIENTACION, NACIONALES Y MUNDIALES



El pasado mes de junio, entre el 9 y el 12, se celebraron en Marín (Pontevedra) los XIX Campeonatos Militares Nacionales de Orientación.

La Orientación es un deporte eminentemente de aplicación militar, y consiste en realizar un itinerario pasando por un determinado número de controles en un orden preestablecido con ayuda de un plano de escala 1/15.000 y una brújula en el menor tiempo posible.

Naturalmente, y a la vista de lo anterior, el recorrido se hace a la carrera. Teniendo en cuenta que las distancias medias en cualquier competición varían entre los 10 y 14 kilómetros campo a través y en cualquier clase de terreno con diferencias de nivel de 150 metros, se entiende que los corredores han de tener una gran resistencia física y gran capacidad de sufrimiento. No obstante, lo más decisivo de esta prueba es la habilidad en la orientación, y esto es precisamente lo más difícil de conseguir, puesto que las competiciones se realizan en toda clase de terrenos, principalmente boscoso y sin conocimiento previo del mismo.

La orientación empezó a practicarse a finales del siglo XIX en Suecia y en Noruega como parte de ejercicios militares de adiestramiento, basándose en el paso de mensajes por medio de soldados mensajeros a través de zonas desconocidas. En los países nórdicos se le ha dado una gran importancia, desarrollándose especialmente a partir de la segunda guerra mundial; en estos países lo practica la mayoría de la gente, siendo el deporte nacional y un punto fuerte para su defensa, ya que la cantidad de planos detallados de escala 1/15.000 que tiene y el comienzo de este deporte a los diez años en las escuelas hacen que todo un pueblo conozca su territorio «con los ojos cerrados» y sepan moverse en cualquier tipo de terreno.

En España se crea en 1979 la Asociación de Amigos de la Orientación (ADAO), que cuenta con escasísimos medios y asociados. En la actualidad dispone de unos ocho mapas de Orientación de escala 1/15.000, cuatro de los cuales son de la provincia de Madrid.

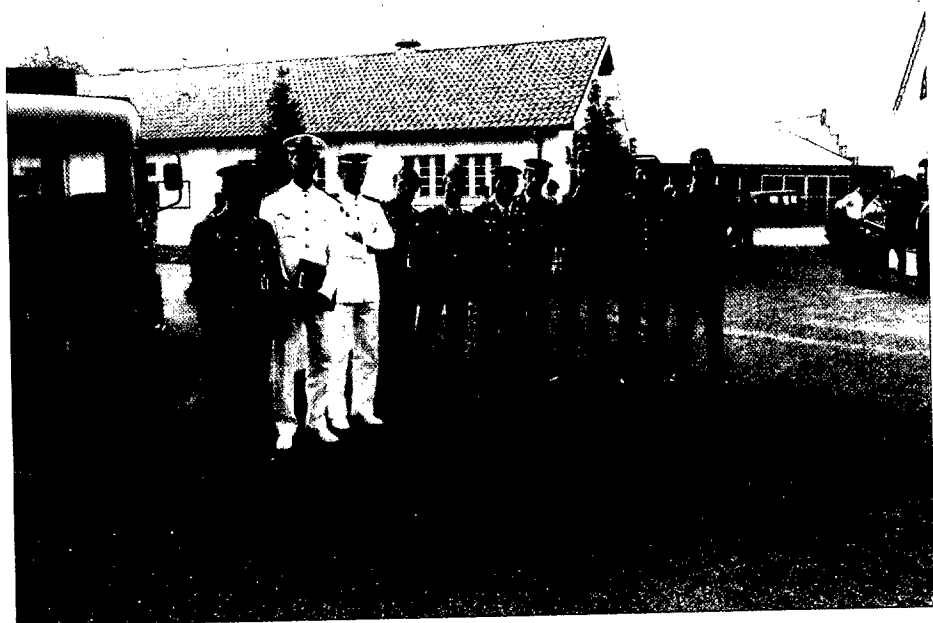
A nivel militar se celebran en España anualmente unos Campeonatos de Orientación, en los que participan los tres Ejércitos y la Guardia Civil.

Este año los ha organizado la Armada. Consistió la prueba en recorrer campo a través dos itinerarios de once y nueve kilómetros en días sucesivos en las zonas de Escusa y Castiñeira, con desniveles de más de 150 metros, en terreno materialmente plagado de «toxos».

Cada Ejército presentó tres equipos de cuatro corredores. En total 48 participantes.

El Campeonato constituyó un éxito rotundo para la Armada, tanto en organización como en la clasificación individual y por equipos.

Es la primera vez que la Armada gana un Campeonato de España en esta modalidad.



Clasificación general:

1.º	Capitán de Infantería de Marina	Ramón Piñeiro Lemos	Campeón de España.
2.º	Capitán de Infantería de Marina	Javier Hertfelder de Aldecoa	Subcampeón
3.º	Capitán de Infantería (E. T.)	Fernández García	

Clasificación por equipos:

- 1.º Equipo A de la Armada.
- 2.º Equipo B del Ejército de Tierra.
- 3.º Equipo A del Ejército de Tierra.

Los 20 mejores corredores se concentraron en Madrid del 9 al 20 de septiembre, con objeto de seleccionar el equipo de siete participantes que representarían a España en los Mundiales.

El Campeonato Mundial Militar de Orientación se celebró en Mont-de-Marsan (Francia) del 22 al 28 de septiembre pasado, formando parte del equipo español, como representante de la Armada, el capitán de Infantería de Marina Ramón Piñeiro Lemos.

Consistió la prueba en dos recorridos de 14 y 11 kilómetros, respectivamente, en días sucesivos, y en una carrera de relevos de nueve kilómetros, todo campo a través.

Participaron en total 91 corredores, pertenecientes a 13 países: Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Holanda, Italia, Irlanda, RFA, Noruega, Suecia y Suiza.

Después de los dos primeros recorridos, la clasificación general individual quedó así:

Individual:

1.º	Fluehmann	Suiza.
2.º	Hansen	Dinamarca.
3.º	Stappung	Suiza.
74.º	Garin García	España.
78.º	Martínez Rojas	España.
80.º	Leza Benito	España.
81.º	Piñeiro Lemos	España.
83.º	Salicio Montero	España.
84.º	Ferrer Soria	España.
84.º	Fernández García	España.

En la carrera de relevos, cada país participa con dos equipos de tres corredores, realizando cada uno un recorrido de nueve kilómetros, relevándose al llegar a la SALIDA-META.

Esta fue la primera vez que en unos Mundiales eran capaces de terminar

los equipos españoles la carrera de relevos, y si los resultados no fueron mejores, los motivos pueden encontrarse en los siguientes factores:

La edad en que en España se empieza a mover por el campo. Mientras en muchos países comienzan a orientarse a los diez años, aquí se suele hacer diez años más tarde y sin un fin competitivo.

Las pocas competiciones que se hacen a lo largo del año. En España se hacen dos o tres, y casi siempre con mapas 1/25.000; en la mayoría de los países europeos participan en un mínimo de 50 campeonatos con mapas de 1/15.000, en todo tipo de terreno y clima y en cualquier país del mundo.

La escasez de materiales y equipo. Para correr por el campo en toda clase de terrenos con tojos, cardos, matorrales de todas las alturas, con lluvia o nieve, etc., se necesitan equipos con protecciones ligeras e impermeables. El equipo español que asistió a los Campeonatos del Mundo no llevaba el equipo apropiado.

Como anécdota ocurrida durante estos Campeonatos es de resaltar la que le sucedió a uno de los participantes españoles durante uno de los recorridos. A causa del sudor y de los matorrales del terreno se le rompieron los pantalones, teniendo que entrar en la meta con ellos en la mano, ante el asombro y regocijo de los presentes.

Ramón PIÑEIRO LEMOS



NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Adiestramiento de la Fuerza.

Ejercicio CERROJO-85.—Este ejercicio tuvo lugar en aguas de las Zonas Marítimas del Estrecho y Mediterráneo para el adiestramiento en el control de superficie y submarino en aquella área, manteniendo una presencia permanente y adecuada para estar en disposición de asegurar el libre tránsito de fuerzas navales y tráfico marítimo.

Por parte de la Armada participaron Fuerzas de Vigilancia Marítima de ambas Zonas, unidades de la Flotilla de Submarinos, destructores, fragatas y corbetas de la Flota y unidades de la FLOAN.

El Ejército de Tierra colaboró por medio de la actuación de los Regimientos Mixtos de Artillería 4, 5 y 30 y la Sección de Helicópteros de las FAMET (3 HA, 3 HRA y 1 HR).

Por el Ejército del Aire tomaron parte aviones P3 *Orion* del Ala 22, así como aviones D-3B (CASA 212-200) y “VSAR” de Vigilancia Marítima.

La fase final de este importante ejercicio fue presenciada por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante Liberal Lucini, a quien acompañaba el AJEMA, almirante De Salas Cardenal, así como otras autoridades militares. Durante su estancia en la Zona Marítima del Estrecho, visitaron el Centro de Operaciones Navales de Capitanía General, el Centro de



Operaciones del Mando de la Artillería de Costa del Estrecho, en Algeciras, y el Centro de Operaciones Aéreas del Ala 22, en Jerez.



Ejercicio ADEL FIBEX-85.—Se efectuó en aguas de Cádiz y del fondeadero de Mediarena para el adiestramiento elemental anfibio de las unidades del Grupo Anfibio y del TEAR, con la participación de los transportes *Aragón*, *Castilla* y *Galicia*, y buques de desembarco *Martín Álvarez*, *Velasco* y *LCT-6*, así como unidades de la AGAD del TEAR. Colaboraron, igualmente, en el desarrollo de este ejercicio el patrullero *Cándido Pérez*, el remolcador *YRR-22* y helicópteros de la FLOAN.



Ejercicio de MCM ALCUDRA-85.—Tuvo lugar en aguas de Baleares para el adiestramiento de las unidades participantes en la conducción y ejecución de Operaciones Combinadas de Guerra de Minas, dirigido por la Armada española, con la participación de las Marinas francesa e italiana.

Por parte española tomaron parte en el mismo la Primera y Segunda Escuadrillas de Dragaminas, buque de salvamento *Poseidón* y buceadores

de MCM. Por parte francesa lo hicieron los DM's *Vinglong*, *Garigliano* y *Dompaire*, y por parte italiana, los DM's *Sapri* y *Loto*.



Ejercicios de buceadores.—Se efectuaron en aguas de Baleares para el adiestramiento de la UEBC en incursiones sobre tierra, con la participación del submarino *Siroco*, patrullero *Recalde* y equipo de buceadores de la UEBC.



Ejercicio del COMANFES.—Tuvo lugar en aguas de la Zona Marítima del Estrecho para el adiestramiento del COMANFES en operaciones especiales, con la colaboración del submarino *Siroco*, un ESTOL del COMANFES, un equipo del GRULOC y patrulleros de aquella Zona Marítima.



Ejercicio TARTESOS-85.—Constituyó un ejercicio conjunto dirigido por el JEMAD. Los objetivos primordiales, además de los generales para el adiestramiento de las unidades, consistieron en comprobar la eficacia de los sistemas de comunicaciones y de entrenar y evaluar al EMACON en sus funciones. La participación de los tres Ejércitos fue:

- Ejército de Tierra: Fuerzas del MOR «SUR», y otras unidades.
- Armada: Escoltas de la Flota; patrulleros de las Zonas Marítimas del Estrecho y del Mediterráneo; aeronaves de la FLOAN, y otras unidades.
- Ejército del Aire: Aviones del MACOM; aviones del MATAC, y otras unidades.

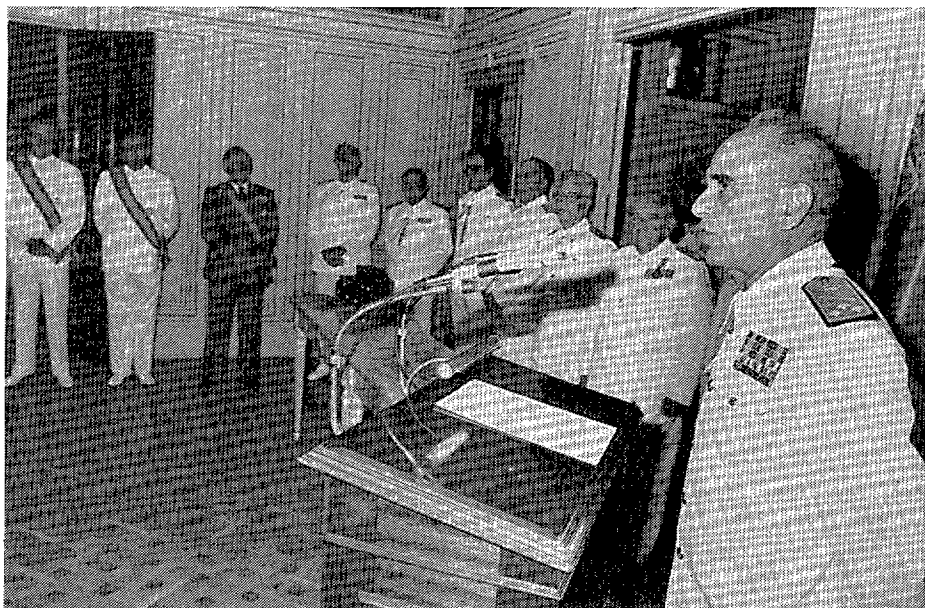
Actividades en el extranjero.

- Con motivo de la colaboración de EUROPALIA-85, la corbeta *Infanta Elena* visitó los puertos de Amberes y Zeebrugge.
- Con ocasión del tránsito desde la Zona Marítima del Estrecho a la del Cantábrico, efectuaron una escala en Lisboa la fragata *Baleares* y los destructores *Churruca* y *Lángara*.
- Finalmente, y para participar en el ejercicio combinado ILES D'OR, programado por la Marina francesa, se trasladaron a Tolón las corbetas *Descubierta* e *Infanta Cristina* y el submarino *Delfín*.



Condecoraciones.

En Madrid.—En el salón de honor del Cuartel General de la Armada tuvo lugar el acto de imposición de condecoraciones a diversas personalidades y a personal de la Armada y otros Ejércitos. Entre los condecorados con la Gran Cruz del Mérito Naval figuraban el teniente general Vallespín y



González-Valdés; el ministro togado de la Armada Trillo-Figueroa; vicealmirante Alvarez-Maldonado, y el intendente de la Armada Pena González. En la fotografía, un momento de las palabras pronunciadas por el almirante De Salas, jefe del Estado Mayor de la Armada.



En la Zona Marítima del Estrecho.—Asimismo, en el salón del trono de la Capitanía General de San Fernando, presidido por el almirante Rodríguez-Guerra, capitán general de aquella Zona Marítima, tuvo lugar el acto de imposición de condecoraciones a personal de los tres Ejércitos, que por diversos méritos se habían hecho acreedores a esta distinción.

También tuvo lugar un acto análogo en la Base Naval de Rota, presidido por el contralmirante Domínguez Aguado, jefe de aquella Base. Entre el personal galardonado figuraban los capitanes de navío de la Marina norteamericana Alan E. Smith y Jack J. Jensen.

Conferencias.

Un equipo de la Infantería de Marina de los Estados Unidos desarrolló una interesante conferencia en nuestra Escuela de Aplicación para exponer nuevas tácticas y doctrinas anfibas. Este acto fue presidido por el comandante general de la Infantería de Marina, general Costa Furtiá, al que acompañaban el jefe del Tercio de Armada, general Aláez, y los coroneles del Tercio del Sur y director de la Escuela de Aplicación. Asistieron un total de unos ciento cincuenta jefes, oficiales y suboficiales de Infantería de Marina.

Al mando del equipo conferenciante venían el general de brigada de los Marines G. A. Deegan y el coronel P. E. Gardner.

Cámaras Hiperbáricas.

Se ha celebrado en el Hospital Naval del Mediterráneo, conjuntamente con el Centro de Buceo de la Armada y la Unidad de Investigación Subacuática, la I Reunión de Cámaras Hiperbáricas, a lo largo de la cual, y durante



tres días consecutivos en horario de mañanas y tardes, se desarrollaron una serie de conferencias a cargo de destacados especialistas en la materia, que constituyeron un amplio y documentado estudio acerca de tan importante temática.

Deportes.

V Campeonatos Nacionales Deportivos de Academias Militares.—En las instalaciones de la Escuela Naval Militar se desarrollaron los V Campeonatos Nacionales Deportivos de Academias Militares, con un número de participantes de 300, entre ellos S. A. R. Don Felipe de Borbón y Grecia, Príncipe de Asturias, caballero cadete de la Academia General Militar.

El acto de clausura estuvo presidido por el almirante Contreras Franco, capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, al que acompañaban el director general de Personal del Aire, general Eiroa, subdirector de Enseñanza del Ministerio de Defensa, directores generales de Enseñanza de los tres Ejércitos, directores de las Academias General Militar y del Aire y de la Escuela Naval Militar, así como los coroneles jefes de las Juntas de Educación Física de los tres Cuarteles Generales.

Asistieron también el presidente de la Junta de Galicia, presidente del Parlamento Gallego, presidente de la Diputación Provincial pontevedresa, alcaldes de Pontevedra y Marín y otras representaciones civiles y militares.

Tras la entrega de trofeos a los ganadores en las distintas pruebas, entre las que cabe destacar la regata de balandros tipo «Snipe», en la que el Príncipe de Asturias obtuvo la medalla de oro, se arriaron las banderas deportivas de las representaciones y la Bandera nacional, esta última por S. A. R. el caballero cadete Don Felipe de Borbón y Grecia. El acto finalizó con un desfile, a paso ligero, de todos los participantes.

El reparto general de medallas de las distintas pruebas queda reflejado en el cuadro siguiente:

ACADEMIA	ORO	PLATA	BRONCE	TOTAL
AGM	22	17	14	53
ENM	13	9	12	34
AGA	10	17	20	47

Homenajes.

El embajador de España en Australia, excelentísimo señor don Francisco Utray, nos informa que en su visita oficial al estado federal de Queensland ha presidido un homenaje al descubridor español Luis Váez de

Torres, en conmemoración de su viaje por aguas australianas durante los meses de septiembre y octubre de 1606, dos siglos antes que el famoso y renombrado viaje del inglés Cook.

En el vestíbulo del Parlamento de Brisbane, y acompañado por el vicepresidente del Gobierno australiano, Mr. Gunn, el embajador español descubrió un busto de Torres con una placa conmemorativa, cuyo texto es:

Bust of the Spanish navigator D. Luis Vaez Torres presented by the Government of Spain in recognition of this navigator whose name was given to the Strait between Australia and Papua New Guinea and whose ships anchored in Australian waters in 1.606, and to contribute to the better knowledge and understanding of the Spanish-Australian relations.

Por otra parte, en la isla de Jueves se celebró otro homenaje a Luis Váez de Torres, descubriendo la placa que aparece en la fotografía.

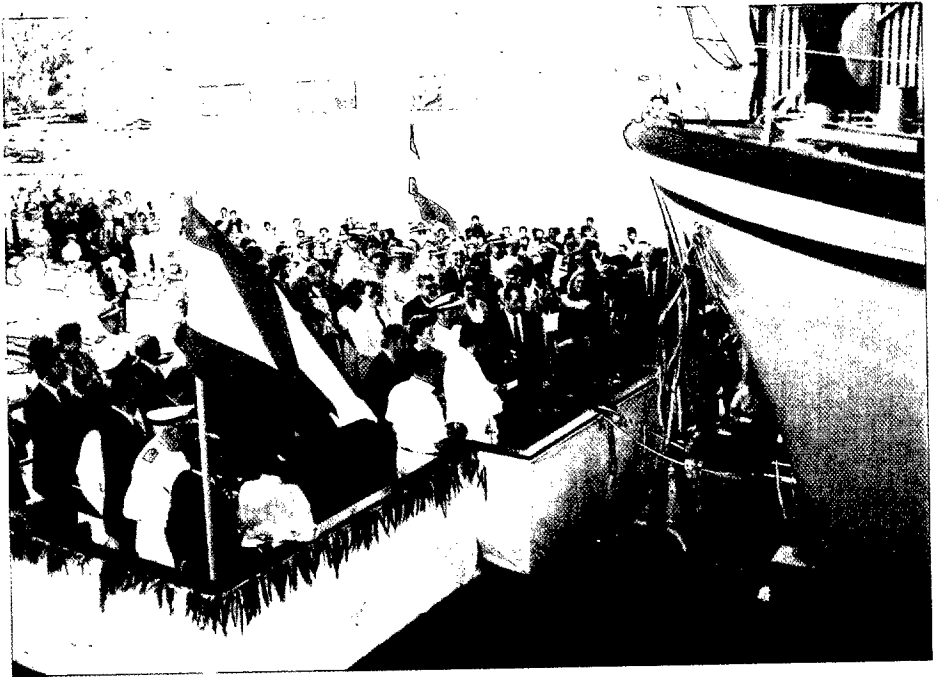


Lanzamientos.

Patrullero «Cormorán».—El pasado día 15 de octubre fue botado el patrullero *Cormorán* en la factoría de San Fernando, de la Empresa Nacional «Bazán». El acto estuvo presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, y fue la madrina de dicho nuevo buque la señora Rodríguez Romero, viuda del almirante Escrigas Estrada.

El *Cormorán* se ha concebido, diseñado y construido como patrullero de ataque, basado en la experiencia propia de «Bazán», adquirida en la construcción de numerosas unidades de este tipo para la Armada española y para la exportación, que por su filosofía y prestaciones puede considerarse el prototipo de una nueva generación.

El buque ha sido proyectado para cumplir misiones en tiempo de guerra, participar en ataques contra unidades de superficie, operar independientemente como buque patrulla, proporcionar apoyo artillero limitado a fuerzas de tierra, operando en zonas costeras, y poseer auto-defensa antiaérea.



En tiempo de paz sus misiones serían las de presencia naval, vigilancia y protección de las aguas jurisdiccionales y formación de personal en una unidad moderna.

El patrullero *Cormorán* dispone de alojamientos y servicios para una dotación de cinco oficiales, cuatro suboficiales, ocho cabos y 15 marineros, es decir, 32 hombres en total.

Su casco ha sido construido en acero, siendo la superestructura de aleación ligera.

Cuenta con una planta propulsora repartida en dos cámaras. En la de proa están instalados dos motores que accionan, a través de reductores inversores, sendas hélices de paso fijo; en la de popa, un tercer motor



acciona una hélice de paso variable a través de otro reductor, lo que permite el funcionamiento a baja velocidad con un solo motor.

Los motores que incorpora el patrullero *Cormorán*, de 4.500 CV., dada su buena relación peso/potencia y su bajo consumo específico, han sido experimentados en multitud de unidades actualmente en servicio en España y en el mundo.

El control de la propulsión está centralizado en una cámara de control de máquinas. Desde el puente de gobierno también se pueden controlar los motores principales y vigilar el buen funcionamiento de los servicios esenciales gracias a un panel de alarmas agrupadas. Un tercer control local permite el gobierno de la planta propulsora en caso necesario, desde los mismos motores.

La energía eléctrica necesaria para los servicios del buque está producida por tres grupos electrógenos principales, de 135 KVA. cada uno, instalados uno en la cámara de máquinas de proa y dos en la cámara de máquinas de popa.

La Empresa Nacional «Bazán» ha iniciado los trabajos de desarrollo de un sistema de control de armas para el patrullero *Cormorán*, cuyo armamento está compuesto por un cañón Bazán/Oto Melara «Compacto» de 76/62 milímetros y un cañón Bazán/Bofors de 40 milímetros.

El sistema de dirección de tiro y control de las armas está formado por directores optrónicos montados sobre plataformas estabilizadas, dos alzas ópticas, y un CIC dotado con una consola táctica de mando y control, dos consolas de armas, con dirección de tiro digital, y un extractor de video asociado al radar de navegación del buque.

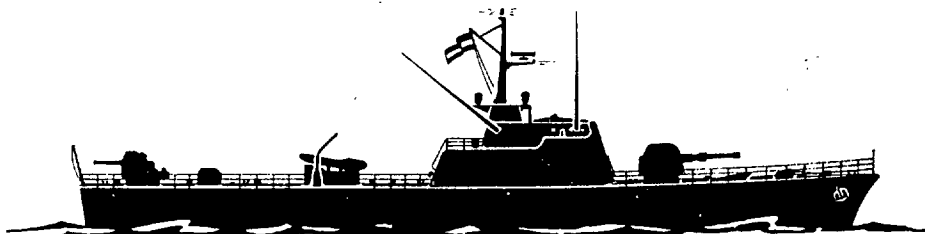
El sistema de combate se centra alrededor de una consola horizontal, que presenta la situación táctica a partir de los contactos radáricos, obtenidos digitalmente por el extractor de video, que procesa el video del radar, de mediano alcance, y con cobertura limitada en elevación, suficiente para detectar blancos aéreos próximos.

El procesador de la consola realiza el seguimiento automático en modo TWS de 32 blancos de los presentados al operador, realizándose el cálculo de trayectorias, CPA's, ETA's, y evaluación de la amenaza, a partir de los cuales el operador puede designar cinco canales de tiro:

- Dos canales de tiro aéreo, asociados a los directores optrónicos.
- Dos canales de tiro de superficie, con seguimiento TWS.
- Un canal de tiro ciego, sobre un blanco generado manualmente por el operador.

Dada la versatilidad del buque, se han estudiado también otras configuraciones del sistema de armas que pudieran ser deseadas por los posibles clientes.

Las características principales del patrullero *Cormorán* son: Eslora total, 55 metros; eslora en flotación, 53 metros; manga máxima, 7,54 metros; puntal, 4,40 metros; desplazamiento en rosca, 300 toneladas; desplazamiento en plena carga, 374 toneladas; velocidad máxima continua, 33 nudos, y velocidad máxima intermitente, 35 nudos.



Con este motivo, el presidente de la Empresa Nacional «Bazán» pronunció unas palabras, en las que manifestó que en el buque recién botado la «Bazán» ha depositado gran parte de sus esperanzas e ilusiones, pues con él se inicia la andadura de la Empresa en el campo de la independencia tecnológica y, junto con las corbetas de la clase *Descubierta*, es el buque de guerra más genuinamente español.

Seguidamente, dirigiéndose a la madrina, dijo: *Es desde este marco, esperanzado y responsable, que hemos querido rendir tributo de respeto y cariño a la figura de una mujer y una familia que ha dado a España y a la Armada todo lo que en la vida se puede dar. Hemos querido hacerla partícipe de nuestras ilusiones y esperanzas y hacerle saber que está en nuestro recuerdo, y que ella y su familia están presentes en el reconocimiento de los hombres que continúan trabajando por los anhelos e ilusiones del almirante Escrigas. Es ésta, pues, una ocasión solemne para constatar esta unión especialísima entre nuestra Empresa y la Armada, y que permite, rindiendo el más respetuoso homenaje al almirante Escrigas, rendírsele a todas las familias de nuestros marinos.*

A estas palabras, la señora Rodríguez Romero contestó lo siguiente:

Aunque la emoción que me embarga pueda traicionarme, no quiero dejar de expresar mi agradecimiento a la Empresa Nacional «Bazán», por todas las atenciones que han tenido con mi persona desde la memoria de mi marido, con quien compartí y sigo compartiendo su gran amor a las cosas de la mar, de entrega a la Armada, y cuyo recuerdo me evoca la imagen de este barco que hoy he tenido el honor de amadrinar y para el que pido, a nuestra Virgen del Carmen, que sirva siempre para defensa de la paz.

*Junto a mis hijos y a Fausto, que desde el cielo está con nosotros,
Gracias, Presidente. Muchas gracias.*

Nombramientos y ascensos.

Recogemos en la fotografía el momento en que el entonces vicealmirante Nárdiz Vial jura el cargo de director general de Política de Defensa, para el que fue designado en relevo del almirante Escrigas Estrada, vilmente asesinado por un comando terrorista.

Asimismo, y con motivo de vacantes producidas, fueron ascendidos a almirantes los vicealmirantes Sobrino de la Sierra, que continúa destinado en el Comité Militar de la OTAN en Bruselas, y Vigón Sánchez, al que se nombra jefe del Apoyo Logístico, en relevo del almirante Alvarez-Arenas, nombrado capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico. Por su parte, ascendieron a vicealmirantes los contralmirantes Espinosa García de Rueda, Espinosa de la Garza y Piñero Martínez, y a contralmirantes los capitanes de navío Riola, Buyo, Diufaín y Vila.



EXTRANJERO

Gran Bretaña.

Efectivos de la Marina Real.—Las previsiones contenidas en el *White Paper* para la defensa —relativas a la Marina— para 1985-86 se han ido cumpliendo puntualmente, salvo excepciones de poca monta.

En lo concerniente a los cuatro submarinos lanzamisiles que han de reemplazar a los *Resolution*, cada uno de los cuales llevará 16 misiles tipo *Trident 2 5D* americanos, se estima que este programa tardará veinte años en realizarse, y su coste representa un 3 por 100 del presupuesto de la Defensa.

En lo relativo a los submarinos de ataque, hay actualmente 13 en servicio: dos tipo *Trafalgar*, seis tipo *Wifisure* y cinco *Valiant*. Durante este año fiscal 1985-86, una tercera unidad tipo *Trafalgar* se incorporará al servicio activo.

El tercer portaerones, *Ark Royal*, ha quedado operativo en noviembre pasado, y en el próximo año, el *Invincible*, primero de la serie, entrará en gran carena para modernización.

En cuanto a equipos y armas, se ha elegido definitivamente el misil *Harpoon* para dotar a las fragatas del tipo 22, serie III y tipo 23. Asimismo, se han encargado en firme seis sistemas *Goalkeeper* para las unidades del tipo 23, construidos en los Países Bajos, y como contrapartida de las turbinas de gas Rolls Royce Spey, suministradas a Holanda.

El nuevo radar 911 de seguimiento, asociado al sistema *Sea Wolf*, será instalado en todas las fragatas tipo 22. Toda la artillería de 40, 30 y 20 milímetros va a ser reemplazada progresivamente por piezas de 30 milímetros en afuste estabilizado. Finalmente, cabe señalar que el nuevo sistema de mando y control integrado OPCON, se encuentra ya en estado operativo en el PC de Northwood, y mantiene enlace con las unidades en la mar por medio de satélites protegidos.

Presentamos un cuadro-resumen de la composición de efectivos de la Marina Real británica:

EN SERVICIO	Gran carena	Réserve
Submarinos nucleares lanzamisiles	9	1
Submarinos nucleares de ataque	12	2
Submarinos convencionales	10	5
Portaerones	3	1
Buques de desembarco	2	—
Destructores lanzamisiles	14	1
Fragatas	35	6
Patrulleros de diverso tipo	24	2
Dragaminas y cazaminas	41	4
TOTAL	144	22

Unión Soviética.

Flota submarina.—Según datos actualizados que publica la «Rivista Marittima», la flota submarina soviética consta hoy día de 354 unidades, dentro de las siguientes categorías:

A) Propulsión nuclear:

- Submarinos de ataque (SSN):

- 6 *Alfa*, de 4.200 tons., misiles SS-N-15 y SS-N-16.
- 16 *Victor I*, de 5.100 tons., torpedos de 533 mm.
- 7 *Victor II*, de 5.700 tons., torpedos de 533 mm.
- 17 *Victor III*, de 6.300 tons., torpedos de 533 mm.
- 5 *Echo I*, de 5.200 tons., torpedos de 533 y 407 mm.
- 12 *November*, de 5.000 tons., torpedos de 533 mm.
- 1 *Mike*, de 9.700 tons., torpedos de 533 y 407 mm.
- 1 *Sierra*, de 8.000 tons.

TOTAL: 65.

- Submarinos lanzamisiles (SSGN).

- 11 *Charlie I*, de 4.900 tons., misiles SS-N-7, SLCM.
- 6 *Charlie II*, de 5.500 tons., misiles SS-N-9, SLCM.
- 29 *Echo II*, de 5.800 tons., misiles SS-N-3, SLCM.
- 1 *Papa*, de 6.500 tons., misiles SS-N-9, SLCM.
- 2 *Oscar*, de 18.000 tons., misiles SS-N-19, SLCM.

TOTAL: 49.

- Submarinos lanzamisiles balísticos (SSBN).

- 2 *Typhoon*, de 25.000 tons., misiles SS-N-20, SLBM.
- 23 *Yankee I*, de 9.300 tons., misiles SS-N-6, SLBM.
- 1 *Yankee II*, de 9.300 tons., misiles SS-N-17, SLBM.
- 2 *Hotel II*, de 5.600 tons., misiles SS-N-5, SLBM.
- 1 *Hotel III*, de 5.600 tons., misiles SS-N-8, SLBM.
- 18 *Delta I*, de 10.000 tons., misiles SS-N-8, SLBM.
- 4 *Delta II*, de 11.750 tons., misiles SS-N-8, SLBM.
- 14 *Delta III*, de 13.250 tons., misiles SS-N-18, SLBM.

TOTAL: 65.

B) Propulsión convencional.

- Submarinos de patrulla.

- 50 *Whiskey*, de 1.350 tons., torpedos de 533 y 407 mm o minas.
- 10 *Romeo*, de 1.800 tons., torpedos de 533 mm o minas.

- 4 *Zulu IV*, de 2.300 tons., torpedos de 533 y 407 mm o minas.
- 47 *Foxtrot*, de 2.400 tons., torpedos de 533 y 407 mm.
- 4 *Kilo*, de 3.600 tons., torpedos de 533 mm.
- 18 *Tango*, de 3.700 tons., torpedos de 533 mm.

TOTAL: 133.

- Submarinos lanzamisiles.

- 2 *Whiskey* (Long bin), de 1.500 tons., misiles SS-N-3, SLCM.
- 16 *Julliet*, de 3.700 tons., misiles SS-N-3, SLCM.

TOTAL: 18.

- Submarinos lanzamisiles balísticos (SSB).

- 13 *Golf II*, de 2.800 tons., misiles SS-N-5, SLBM.
- 1 *Golf III*, de 2.800, tons., misiles SS-N-8, SLBM.

TOTAL: 14.



Ejercicios SUMMEREX-85.—Recibimos ahora detalles precisos del desarrollo de los ejercicios aeronavales realizados por la Marina soviética en el Atlántico norte durante el pasado verano, y que en la denominación OTAN han recibido el nombre identificador SUMMEREX-85.

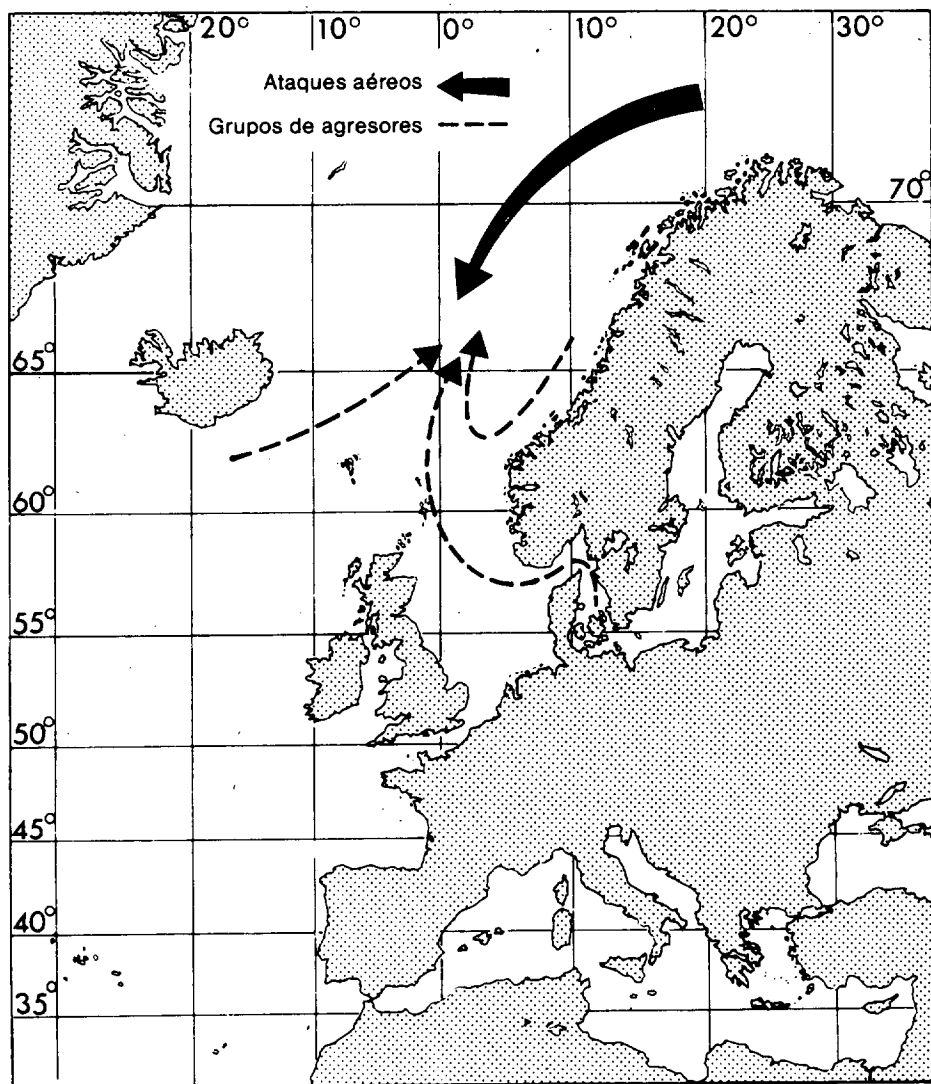
Las maniobras en el flanco septentrional de la Alianza por parte de la flota soviética van adquiriendo cada año mayor alcance y envergadura. Así, en 1983 estos ejercicios revistieron múltiples facetas: fuerzas de superficie y de submarinos, aeronaves, buques mercantes y flota pesquera. Este ejercicio se desarrolló a escala mundial, aunque con efectivos limitados y pocas acciones, comparativamente, y puso de manifiesto la capacidad de los soviéticos para desarrollar y controlar simultáneamente operaciones navales de gran envergadura en todas las zonas oceánicas. Su característica más destacada fue la coordinación de buques mercantes a nivel mundial.

En 1984, ejercicio SPRINGEX-84; la flota del Norte efectuó un despliegue amplio hacia el mar de Noruega, que comprometió alrededor de la mitad de sus principales buques de combate de superficie y un porcentaje también elevado de submarinos.

Dos grupos de fuerzas agresoras, simulando fuerzas de la OTAN, efectuaron una incursión en aguas septentrionales. Uno de estos grupos se desplegó a partir de la flota del Norte y otro a partir de la del Báltico. Se cree que fueron desplegadas barreras antisubmarinas en el mar de Noruega.

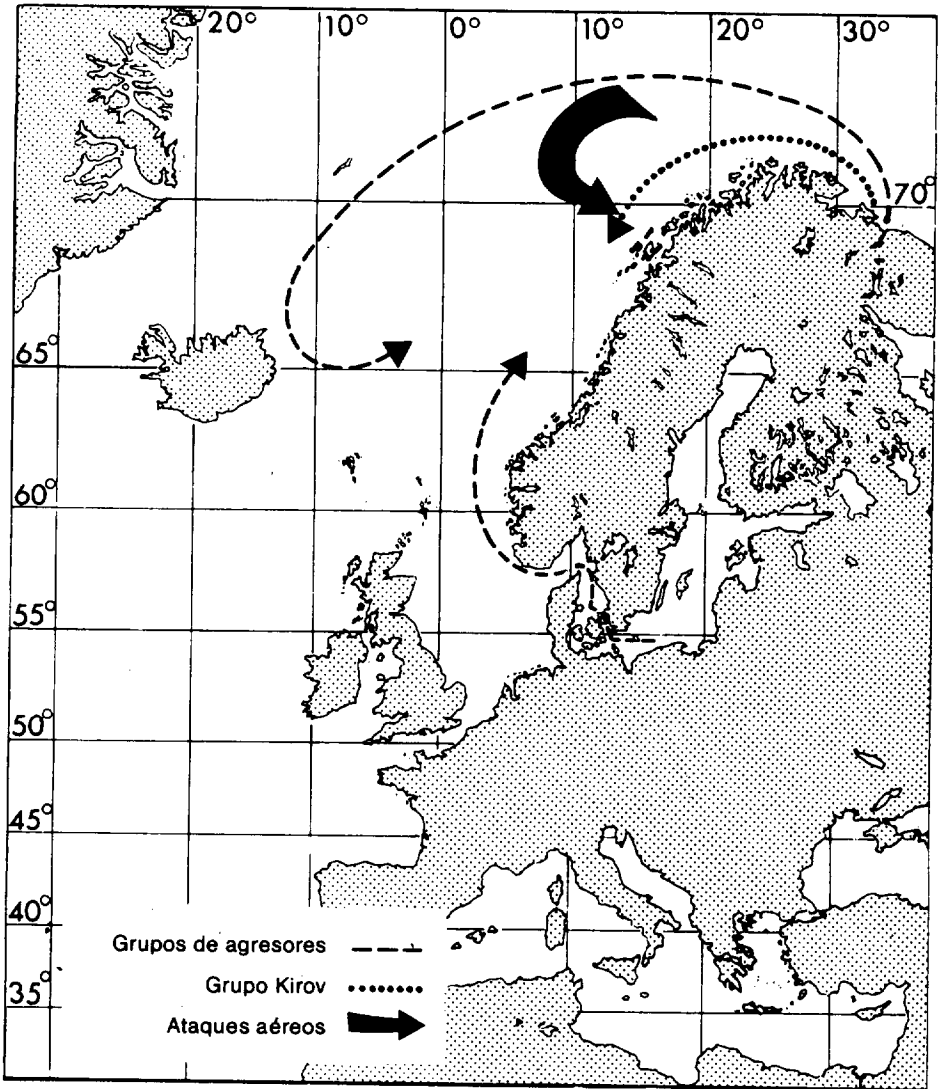
En este año, como ya hemos indicado, estos ejercicios se realizaron a mitad del verano y, en cierto modo y a la vista de las informaciones recogidas, constituye una consolidación de las enseñanzas adquiridas en años ante-

1983



riores. Este ejercicio comprendía una zona o área desde la península de Kola a las aguas atlánticas al oeste de las islas británicas. En este escenario se habían establecido tres barreras de submarinos que comprendían —ver gráfico— la zona de las Faroe, costa occidental noruega y aguas entre la isla Spitzberg y cabo Norte. La secuencia del ejercicio se desarrolló de la siguiente forma:

1984

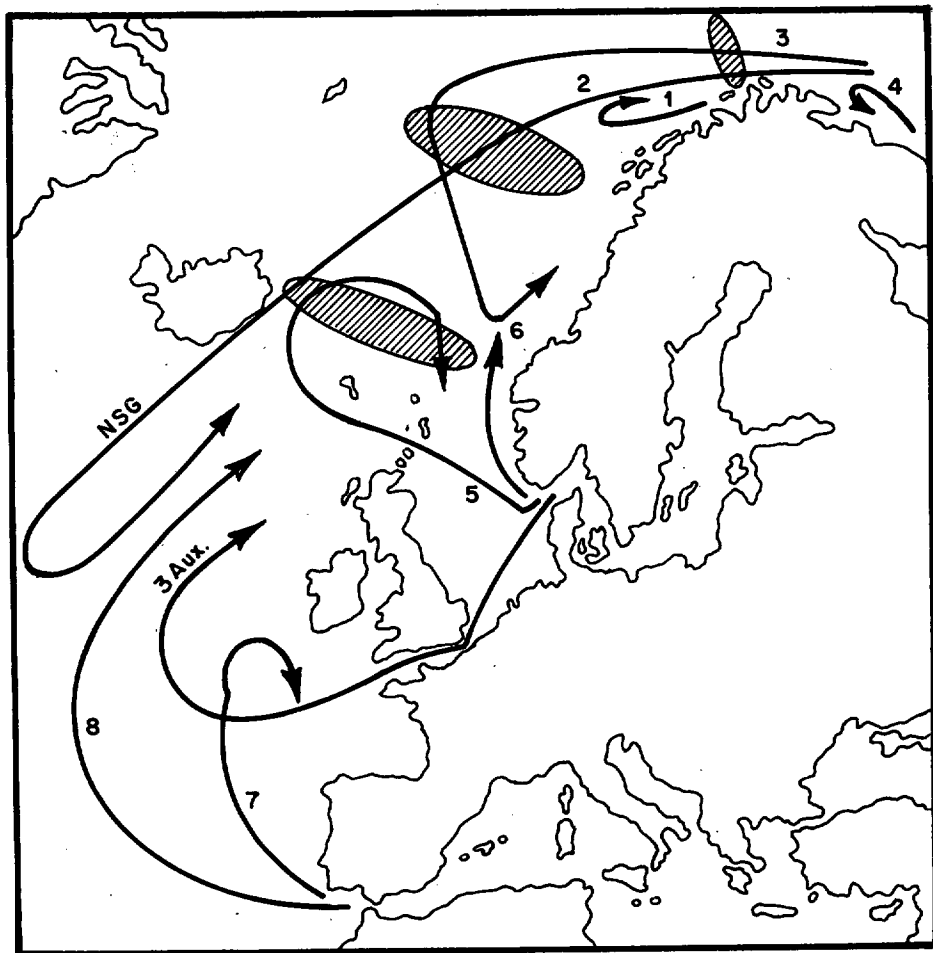


— Submarinos de la clase *Whiskey* y *Foxtrot*, basados en el Báltico, atraviesan los estrechos de Kattegat y Skagerrak y se despliegan en el mar del Norte.

— Al mismo tiempo, se constituye una fuerza de combate de superficie formada por unidades de la flota del Báltico, y compuesta por el crucero

Grozny —buque insignia— y el destructor *Slavny* y fragatas: *Neukrotimy* y *Silny* (fuerza 5).

Días más tarde, dos fuerzas de combate de superficie, procedentes de la flota del mar Negro, atraviesan el estrecho de Gibraltar, y arriban al Norte. Estos dos grupos están compuestos por unidades tipo *Kashin* y *Krivak*, cuatro en total, y cinco buques auxiliares (fuerzas 7 y 8).



— Por esas mismas fechas (mediados de julio) un grupo anfibio formado por tres unidades de desembarco clase *Ropucha* y una *Alligator*, basadas en el Báltico, cruzan el Kattegat, escoltadas por dos fragatas clase *Krivak I* (fuerza 6).

— Simultáneamente, aviones *Bear F* y *Bear D* realizan misiones de

exploración antisubmarinas en la zona central del mar de Noruega, oeste de las islas británicas y proximidades de las costas de Islandia y Groenlandia.

— Dos fragatas ASW de la clase *Mirka* se incorporan a los dragaminas *Natya* y *Yurka*, fondeados cerca de la costa danesa.

— Se constituye un grupo con unidades pertenecientes a la flota del Norte, destructor *Kulakov*, fragata *Rezvy* y un buque-tanque. Al mismo tiempo, otro grupo constituido por dos fragatas tipo *Petya* realizan operaciones antisubmarinas, a la altura de cabo Norte, conducidas por el crucero *Kronshtadt* (3).

— Pero el más potente grupo de combate está formado por el portaaviones *Kiev*, crucero *Kirov*, dos destructores clase *Udalov*, dos clase *Sovremenny* y dos cruceros de la clase *Kresta I* (1).

— A mediados de julio los escuadrones de aviones marítimos realizan numerosas salidas para operaciones antisubmarinas, reconocimiento y vigilancia que cubren el área comprendida entre el sur de Islandia y oeste de Gran Bretaña.

— Una vez efectuado este despliegue, el ejercicio propiamente dicho comienza el 20 de julio. Para ello, la fuerza (1) se divide en tres grupos:

- *Kiev*, *Kirov*, *Ognevoy* y el *Soobrazitelny*.
- *Kresta* y dos destructores clase *Udalov*.
- *Kresta*, dos *Sovremenny* y un *Kashin*.

— Ese mismo día el grupo anfibio arrumba al Norte y es atacado por submarinos. Los otros grupos de combate, que representan fuerzas de la OTAN, arrumban al Este para proporcionar el refuerzo necesario al flanco septentrional de la OTAN, a la vez que los aviones de reconocimiento *Bear*



D, de patrulla marítima, intentan localizar las fuerzas de refuerzo de la OTAN. Entre tanto, el grupo anfibio, que posiblemente representaba el papel de fuerzas británicas y holandesas, ha alcanzado las costas noruegas en las proximidades de Trondelaag. En la mañana del día 21 de julio el grupo de combate encabezado por el *Kiev* encuentra y ataca al grupo anfibio, y a continuación al grupo (5) que posiblemente representaría a las fuerzas británico-americanas de apoyo al grupo anfibio. A partir del 22 de julio comienza la dislocación de todas estas fuerzas, que arrumban a sus bases.

Conclusiones.

Las autoridades de la OTAN, al analizar estos extensos ejercicios, estiman que los soviéticos han demostrado la capacidad de su Armada en la defensa de su territorio a partir del cabo Norte hacia el sur, hasta unos límites definidos por la medianía del mar de Noruega, y aún más abajo del GIUK. Por primera vez en esta modalidad de ofensiva, los soviéticos han hecho a Occidente una demostración de la conducción de la batalla contra las líneas de comunicaciones marítimas del flanco norte de la OTAN.

Igualmente, han demostrado su capacidad para el despliegue, coordinación y empleo de unidades de las tres flotas a enfrentarse contra Occidente.

En definitiva, estas grandes y complejas maniobras han incluido las siguientes actividades:

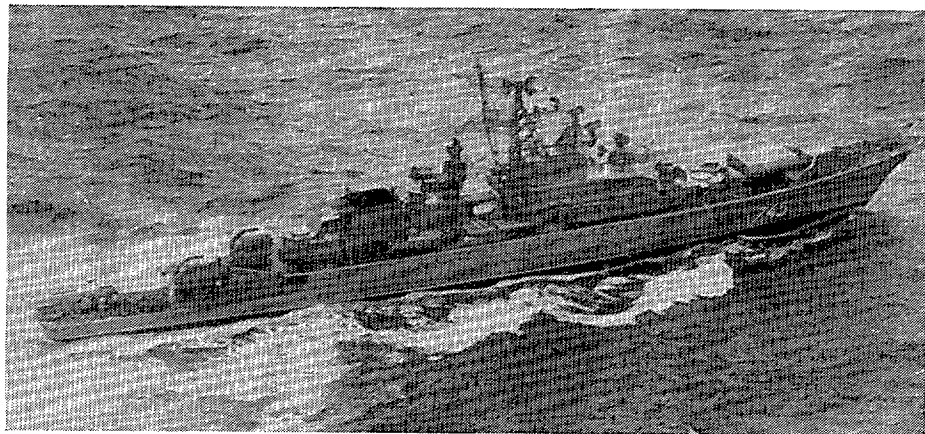
- Operaciones ofensivas de superficie.
- Operaciones de reconocimiento y ataque por fuerzas aéreas.
- Despliegue de misiles de crucero contra buques en combinación con reconocimientos y transmisión de datos de los blancos a batir.
- Ataques de submarinos y acciones ASW.
- Maniobra de desembarco anfibio.

Además, y también por primera vez, todas las unidades participantes en un ejercicio desempeñaron misiones ofensivas y defensivas. La flota del Norte proveyó importantes efectivos de combate de superficie, así como submarinos nucleares de ataque.

Por otra parte, y con más de trescientas misiones aéreas, el ejercicio SUMMEREX-85 tuvo la mayor participación aérea desde el OKEAN-75. Por último, cabe señalar que con este ejercicio a gran escala los soviéticos han demostrado su poder naval en el Atlántico norte. Ahora bien, el que sean capaces de hacer valer este poder naval ya es más dudoso, dada su carencia de portaviones como los que posee Occidente, y concretamente Estados Unidos, según afirman expertos de la OTAN.



Actividades navales.—Las unidades de la Marina soviética han incrementado últimamente su presencia en todas las aguas del mundo. En la fotografía que ilustra estas líneas vemos a la fragata *Silnyy* navegando frente a



las costas de Galveston, Texas, mientras que otra unidad de la misma nacionalidad fue avistada en aguas más meridionales del golfo de Méjico.

J. L. T.

MARINA MERCANTE

Coordinación marítima hispano-italiana.

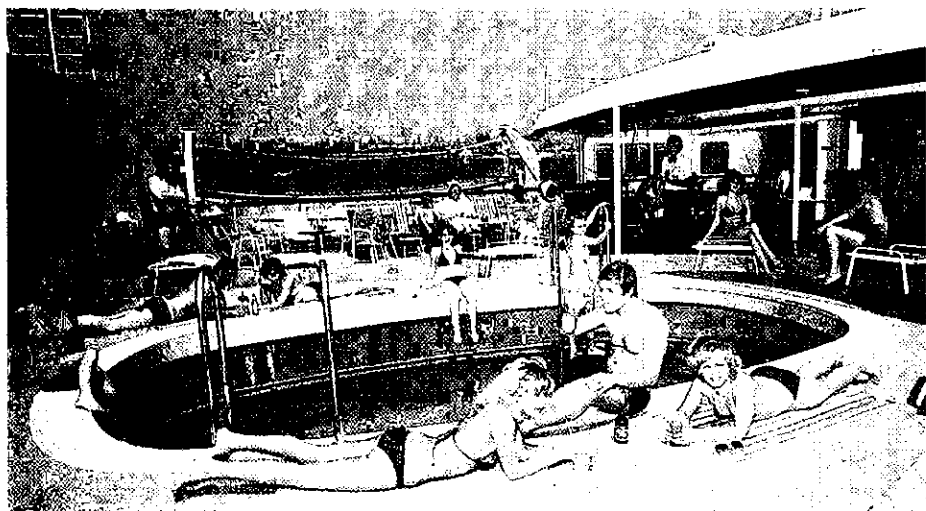
A fin de hacer frente a las gigantescas compañías marítimas norteamericanas, con barcos que dan la vuelta al mundo dejando carga en los más diversos puertos, una compañía española y otra italiana han unido esfuerzos y coordinado servicios, lo que les permite mejorar éstos, racionalizar su potencial y rebajar sus gastos. Se trata de la «Trasatlántica» y la «Italian Lines», que acaban de anunciar en Nueva York el lanzamiento del «Medamerica-Express». Según informa el corresponsal de «ABC» en Nueva York, J. M. Carrascal, se trata de un servicio completo semanal desde los principales puertos del Mediterráneo a los principales de la costa Este de los Estados Unidos, a cargo de tres buques italianos y dos españoles, y posibilidades de ampliación, si las necesidades lo requirieran. Estamos ante una interesante y nada frecuente «aventura» común europea en el negocio marítimo, que de cuajar podría abrir camino a otras en diversos campos.



La flota mercante soviética domina los mares.

La prestigiosa revista norteamericana «Time» publicó, en septiembre pasado, un artículo sobre la prepotencia de la Flota mercante soviética, que ha sido muy comentado, por lo preocupante de su contenido, en los medios navieros occidentales. El artículo se titula «Una estrella roja se alza sobre los océanos» y de él transcribimos los párrafos siguientes:

«Mujeres en bikini, bebiendo vodka a bordo de un crucero oceánico por el Caribe. Jaulas de computadores, descargadas en el puerto de Hong-Kong. Cruceros que ofrecen viajes de tres meses con elegantes comodidades. Esa no es la imagen que tenemos cuando pensamos en la amenaza soviética. Sin embargo, la flota de la Unión Soviética, de alrededor de 2.500 barcos mercantes, actualmente la sexta más grande del mundo, ha invadido los mercados mundiales, tanto de cruceros de placer como de buques de carga, a precios



A bordo del buque soviético *Odesa*, turistas occidentales gozan de las más retinadas instalaciones de recreo durante sus cruceros de placer

más baratos en un 40 por 100 o más que otros competidores. En las dos últimas décadas, la Unión Soviética ha doblado el número de sus barcos y triplicado el tonelaje de su flota.

Algunas naciones ven la actitud de la Unión Soviética, de ofrecer a precios superbaratos sus fletes, que están legalmente aceptados, como deliberadamente de rapiña. Cuando Gran Bretaña retiró del servicio al *Queen Elizabeth II* para enviar tropas a las islas Malvinas en 1982, los soviéticos aprovecharon la ocasión y en dos años aumentó su cuota del 10 por 100 al 42 por

100. En Francia, alrededor del 80 por 100 del combustible importado es transportado en buques soviéticos, mientras que los buques franceses transportaban menos del 1 por 100. Incluso los japoneses han sufrido las consecuencias. Desde 1981, los soviéticos han arrebatado casi el 10 por 100 del comercio de carga entre Japón, Australia y Nueva Zelanda.

Los barcos soviéticos pueden abarataarse con respecto a otras flotas porque tienen seguros del Estado, utilizan combustible subvencionado muy barato y son tripulados por marinos que trabajan por la cuarta parte de los 1.100 dólares al mes que ganan los marinos norteamericanos. Incluso cuando los buques tienen pérdidas, proporcionan al Kremlin la inapreciable moneda extranjera (más de dos billones de dólares en 1984). Su utilidad militar es indiscutible. Varias líneas soviéticas están equipadas con transportadores de vehículos que, aunque no son de gran uso en un crucero, tienen gran valor para el transporte de tropas.

Los viajeros dan su preferencia a los cruceros soviéticos. Un grupo de turistas de Lisieux, Francia, que navegó por los fiordos noruegos en el *Leónidas Breznev* en mayo, estaban encantados con los miembros de la tripulación, que bailaban «ruso», con el vodka barato y con ancas de rana para cenar.

Las naciones marítimas van a encontrar probablemente cada vez más buques enarbolando la hoz y el martillo en sus puertos.»



El plan de puertos, ambicioso y caro.

El director general de Puertos y Costas, don Luis Fernando Taboada, ha afirmado en un editorial de la Revista «MOPU», órgano oficioso del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que el sistema portuario debe no sólo invertir, sino que debe generar los recursos necesarios para esa inversión, además de garantizar una prestación de servicios eficaz y económica.

Este objetivo de autofinanciamiento se apoya en tres criterios de gestión: control de gastos corrientes, control de gastos de inversión y esfuerzo recaudatorio, apoyado en una mejor gestión de cobro y en una actualización de ciertas tarifas y cánones, que son francamente deficitarias y están descolgadas respecto a los costes de servicios privados comparables y de las tarifas de puertos extranjeros del entorno geográfico.

El análisis técnico de cada inversión permitirá efectuar la programación necesaria para que las instalaciones estén en servicio en el momento oportuno. El Plan de Inversiones realizado concluye que, para atender los tráficós previsibles en 1990, es necesario invertir hasta entonces unos 150.000 millones de pesetas constantes de 1985.

Por su parte, el Boletín Informativo de la Asociación de Navieros Españoles «ANAVE» manifiesta que encarecer los puertos es un error y comenta

que, junto a la acertada exhibición de los proyectos del MOPU dada a conocer al público en reciente exposición en el espléndido marco del Palacio de Cristal de Madrid, las autoridades del Ministerio dejaron caer el proyecto de modificación de tarifas portuarias.

En efecto, la Ley 18/1985, del pasado 1 de julio, sobre régimen financiero de los puertos españoles, y que modifica la anterior 1/1966, de 28 de enero, establece que, en el plazo de seis meses, a partir de su publicación, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, determinará la política económico-financiera de los puertos a cargo de organismos o entidades dependientes de la Administración del Estado.

En cumplimiento de esta disposición se ha formulado el anteproyecto oportuno, que no ha sido, como debiera ser, presentado también al público y, sobre todo, a sus naturales clientes. Pero a la limitada información disponible no se puede evitar una serie de objeciones, surgidas del fuerte aumento que tememos suponga la propuesta para los usuarios del puerto.

Efectivamente, todo encarecimiento en la explotación del buque derivado de aumento en los costos de los servicios tiene que ponderarse mucho, ya que se está trasladando un costo enorme y una capitalización anticipada de futuras inversiones sobre una economía tan deteriorada como el transporte marítimo y sobre una actividad, tan sensible, como el comercio exterior e interior.



Buen futuro para nuestra Marina Mercante.

En el diario de Murcia «La Verdad», se recogen unas declaraciones del director general de la Marina Mercante, don Fernando Salvador:

«El futuro de nuestra Marina Mercante es bueno», dijo el señor Salvador, que añade: «Hay empresarios dispuestos a participar en el sector con la Administración. Podremos llegar a ser uno de los primeros países. Las empresas españolas están empezando a colaborar con la Marina Mercante y se está creando conciencia en este aspecto. En cuanto a la construcción naval, sin apoyo de una Marina Mercante competitiva, no puede desarrollarse. Los astilleros, dentro de la crisis por la que se atraviesa, podrían tener un futuro mejor si tenemos una Marina Mercante mejor.»



Exito notable de la expedición «Aventura-92».

Tras un viaje lleno de magníficas experiencias, llegó a Cádiz el buque *Guanahani*, dando por finalizada su singladura americana. La corresponsal

de «ABC» en Cádiz, Virginia Ródenas, informó que la expedición fue recibida por una comisión encabezada por el presidente del Instituto de Cooperación Iberoamericana (ICI), Luis Yáñez. Veinticuatro horas antes se recibió a bordo un télex, procedente del Palacio de la Zarzuela, en el cual el Rey expresaba su agradecimiento por la contribución de la aventura a la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América.

Asimismo, tuvo lugar a bordo el acto de clausura del aula navegante, en el que intervinieron el capitán del buque y los dos codirectores del viaje.

Escortado por dos patrulleras de la Armada, el buque *J. J. Sístter*, rebautizado para esta aventura del Descubrimiento como *Guanahani*, atracó en el puerto gaditano. Luis Yáñez recibió a la Nueva Gente Aventura-92, al frente de una comisión. Formaron parte de la misma el Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Inclán, el capitán general de la Región, el alcalde de Cádiz, el presidente de la Diputación, el gobernador civil; Pina López Gay, en representación de la Comisión del V Centenario, así como otras autoridades civiles y militares. La Confederación Española de Cajas de Ahorro estuvo representada por Ignacio María de Saralegui, en calidad de jefe de relaciones externas de las mismas.

El presidente del Instituto de Cooperación Iberoamericana indicó que está asegurada una segunda fase de la campaña, debido al éxito obtenido en la primera, así como que la cooperación será más intensa. Referente a esto, dijo que «el presidente de la Comisión del V Centenario, en Cuba, ha expuesto su decisión de participar en toda la campaña».

Tras una recepción a bordo del *Guanahani*, la expedición desembarcó para dirigirse a la capilla de Nuestra Señora del Rosario, conocida popularmente como «La Galeona», por ser lugar tradicional de acción de gracias de los marinos que regresan tras sus singladuras atlánticas. En este lugar, los valencianos Vicente Estave y José Antonio Martín, sacerdotes del barco, junto al obispo de Cádiz, oficiaron un *Tedeum*.

Previamente, el capitán del buque *J. J. Sístter*, Salvador Ventura, al que se había regalado una placa conmemorativa, pronunció unas emocionadas palabras de despedida.

Por su parte, Saralegui indicó que de «Aventura-92» había salido la idea de crear una asociación de amigos del aula navegante de estudios iberoamericanos, que mantenga vivo el espíritu de esta expedición.

La Marina Mercante española ha prestado así su gran contribución a las celebraciones del V Centenario del Descubrimiento de América.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

La flota pesquera canaria debe ser atendida.

El Gobierno reestructurará parte de la flota artesanal canaria y buscará nuevos caladeros para estos barcos. Esta es la conclusión más importante del informe de la comisión interministerial que ha estudiado medidas para evitar ataques como los sufridos por el pesquero *Junquito* y la patrullera *Tagomago* por tropas del Frente Polisario. El ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, que informó en el Congreso de los Diputados, junto a su colega de Defensa, Narciso Serra, anunció estas medidas y aseguró que la expulsión de los representantes saharauis de España es una reacción mínima que no supone un cambio de política en la zona, informó el diario «Ya».

Toda la prensa nacional ha estado pendiente de la flota pesquera canaria. El «País», por su parte, afirmaba que la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Las Palmas, a la que pertenecía el barco *El Junquito*, ametrallado por el Frente Polisario el pasado día 20 de septiembre, ha instado al presidente del Gobierno, Felipe González, a buscar soluciones o retirar la flota del Sahara, mientras dure la guerra, sin obligarnos a faenar a un margen de distancia de la costa, según el texto del telegrama remitido por el presidente de dicha agrupación, Hilario Estévez. El sector pesquero canario aguarda a conocer las medidas de protección, que elabora una comisión compuesta por los ministerios de Asuntos Exteriores, Defensa y Agricultura, Pesca y Alimentación.

En los últimos días, la Asociación Canaria de Amigos del Sahara y el presidente de la Comunidad Autónoma se han cruzado comunicados descalificatorios. El socialista Jerónimo Saavedra, presidente regional, negó haberse comprometido con dicha asociación a «influir ante Madrid para devolver a la situación anterior las relaciones con el Frente Polisario». El citado colectivo pro saharauí señala, en su réplica, que Saavedra no es el interlocutor válido.

En relación con la integración de España en la CEE y sus repercusiones sobre la pesca en Canarias, el diario «Ya» informa que la situación económica en las islas Canarias está atravesando una situación de espera por la integración de España en la Comunidad Económica Europea. La falta de datos sobre lo que pueda pasar una vez que nos hayamos integrado repercute muy especialmente en el sector pesquero, que además está atravesando en los últimos años graves problemas políticos que ellos no han buscado.

Recientes están todavía los ataques de una unidad del Frente Polisario al pesquero *Junquito*, que han sido simplemente el estallido de un problema que ya tenían planteado y que trata de impedirles faenar en los bancos pes-

queros en que siempre han realizado su trabajo. Los pescadores reprochan al Gobierno las críticas que le hace por pescar en aguas prohibidas, ya que piensan que la solución sería más fácil para ellos si les buscaran caladeros alternativos.

Sobre los caladeros saharianos, consideran que se deben mantener negociaciones con Mauritania para que permita la pesca a los artesanales. Sin embargo, parece que las conversaciones que en este sentido ha mantenido el Gobierno no han dado resultados que permitan albergar esperanzas. La Consejería del Gobierno autónomo considera que una posible alternativa sería llegar más hacia el sur y prestar especial atención a la creación de una flota artesanal canaria de medio porte que faene tanto en aguas del archipiélago como en otros caladeros atlánticos.



Continúa la discusión en torno a la vigilancia marítima.

Según una información del diario madrileño «El País», el sector marítimo, a través de diversas organizaciones, ha manifestado su oposición a la creación de la Guardia Civil del Mar, considerando que es el momento oportuno para la creación de un servicio de vigilancia marítima civil.

La Federación del Mar de Comisiones Obreras, el Sindicato Español de Oficiales de la Marina Mercante, la Asociación Española de Titulados de Formación Náutico-Pesquera, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, el Sindicato Libre de la Marina Mercante y la Asociación Profesional de Capitanes y Jefes de Máquinas del Servicio de Vigilancia Aduanera consideran que «la creación de la Guardia Civil del Mar supone un claro intento de transgredir por la vía de hechos los preceptos defendidos mayoritariamente desde la implantación de la democracia», «La creación de este servicio incrementa de forma innecesaria y ostensible el gasto público», añade el comunicado.



La fatiga y el riesgo caracterizan la pesca en el banco sahariano.

En las aguas del Sahara trabajan por término medio 15.000 pescadores españoles. Con mala suerte —la rotura de una red, por ejemplo—, la jornada laboral puede acercarse a las veinte horas. No hay días festivos, vacaciones pagadas o pluses de peligrosidad. Al final de la marea, sesenta días de mar sin otro horizonte que el trabajo, lo único que cuenta es el valor de la carga. En el banco sahariano, el número de accidentes laborales es ocho veces mayor que en la construcción. El alcohol es un sustituto de los alimentos y las enfermedades mentales se convierten en la causa de la mayoría de los gritos de «hombre al agua».

En un reportaje del diario «ABC», sobre la dura y fatigosa vida del pescador en el banco sahariano, se afirma que en sólo un año, 1984, el buque hospital *Esperanza del Mar*, destacado continuamente en aquellas aguas, atendió a más de 6.000 marineros enfermos, heridos o simplemente agotados hasta la extenuación. Las estadísticas nos dicen que al final de su vida laboral la mayoría de estos pescadores serán enfermos crónicos. Unos padecerán úlceras intestinales por los malos hábitos de comida, el alcohol y la ansiedad; otros sufrirán enfermedades dermatológicas graves por haber vivido en continua exposición al sol y a la humedad; los más se convertirán en reumáticos, pero todos seguirán siendo pobres.

Hay excepciones. Un patrón de pesca, el hombre de confianza del armador y del que depende el éxito o el fracaso de la campaña, puede ganar fácilmente hasta 10 millones de pesetas anuales, lo que viene a ser un tercio de los beneficios netos del barco. Un oficial de Máquinas ronda los tres millones de pesetas, que pueden ser cuatro en el caso del «patrón del mar». El resto de la tripulación, 10 ó 12 hombres —según el tamaño del pesquero—, apenas si llegan al millón de pesetas. Y ello sólo en el caso de que se dé bien la marea, ya que en el banco sahariano, como en otros mares, los marineros se embarcan por el salario base (unas 40.000 pesetas) más el «porcentaje»: el 0,9 por 100 del valor de las capturas. Cada dos meses, un arrastrero con buenas máquinas y bien patroneado puede descargar en el puerto de Las Palmas hasta 40 millones de pesetas en pulpo, lenguado o atún.

El *Esperanza del Mar* es a un tiempo hospital flotante, buque de salvamento, barco nodriza y transporte humanitario.

En el quirófano del *Esperanza* se han realizado más de 180 intervenciones, entre ellas las de los dos marineros del patrullero *Tagomago*, heridos tras el ataque de los saharauis al *Junquito*. Sin embargo, la mayor parte de los casos se solucionan por medio de la radio. El doctor Fernández de Armas diagnostica a tenor de la descripción de los síntomas y aconseja el tratamiento de acuerdo a los medicamentos que todo pesquero debe llevar obligatoriamente a bordo. En caso de duda se acuerda una cita con el barco y el enfermo es examinado personalmente.

Una buena parte de las consultas se debe a casos de agotamiento, que a veces vienen acompañados por síntomas de inestabilidad emocional. La vida en uno de estos pesqueros, cuyas condiciones de habitabilidad se superan siempre a la capacidad de carga y a la autonomía, hace estragos en muchos tripulantes.



Optimismo del presidente del Gobierno en la reunión internacional de La Toja.

«Cuando España se integre en la CEE como miembro de pleno derecho, va a adquirir un papel preponderante en temas de pesca», declaró el presi-

dente del Gobierno, don Felipe González, ante los asistentes a la reunión de ministros de Pesca, que se celebró en la isla de La Toja. Felipe González se acercó a Vigo, donde recorrió por espacio de dos horas la Feria Mundial de la Pesca, aunque no pudo asistir a su inauguración.

El presidente del Gobierno afirmó que, además, nuestro país será la base para la potenciación de los mercados, eliminando el desequilibrio existente entre la producción y la actividad comercial entre países desarrollados y en vías de desarrollo. En este sentido, se realizarán acuerdos con Iberoamérica y potenciación de los países africanos. El presidente afirmó que España, por su tradición pesquera en Africa, conoce sus caladeros y está adaptada a ellos. Además, se está comenzando a pescar cruzando el Atlántico, aunque ello plantea diversas dificultades, como la legislación de los países iberoamericanos o desconocimientos de las posibilidades de esos caladeros.

Felipe González solicitó de los asistentes que no se regatearan esfuerzos, «porque todos los que se realicen contribuirán a paliar la subnutrición de algunos países y a elevar su nivel de renta en beneficio del pescador, que verá aumentado su nivel de ingresos y su formación».

La dimensión que adquirirá el sector español con la incorporación de España a la CEE fue otro de los aspectos tratados por el presidente. España, desde la CEE —dijo—, contribuirá a la apertura de nuevos mercados y tratará de desarrollar todo tipo de actividades pesqueras conjuntas, «porque, no en vano, esta adhesión convertirá a España en el país con más importancia pesquera de todos los comunitarios y, además, es el país eje entre la relación CEE-países terceros». Además de estas razones esgrimió otras para justificar el hecho de que seguirá atentamente todos aquellos logros que se consigan en el desarrollo de la cooperación en este sector.

Concluyó su intervención con una oferta para realizar «aquellas acciones que cristalicen en beneficios tangibles para el hombre del mar, que debe ser, sin lugar a dudas, su legítimo destinatario».

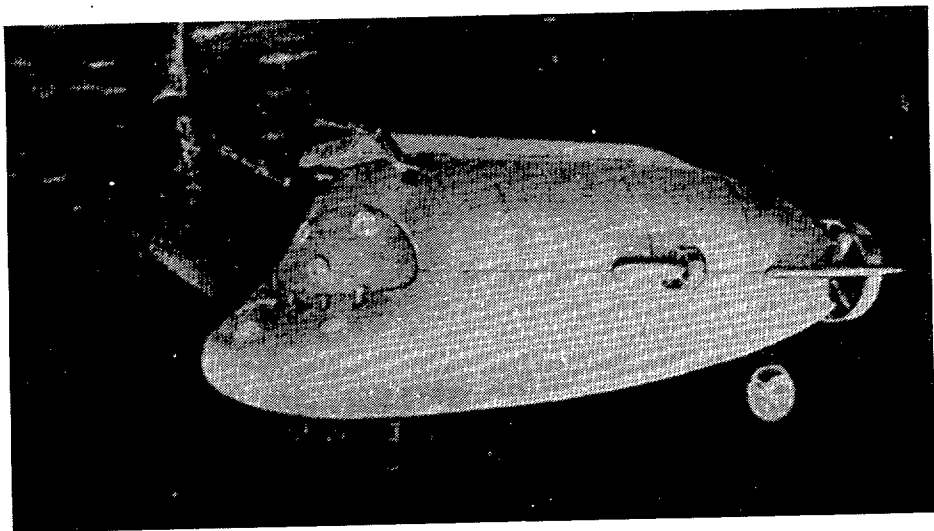
J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Proyecto japonés de submarino abisal.

Japón está desarrollando un submarino abisal que, según los diseñadores, bajará a mayor profundidad que cualquiera de los existentes y podrá permanecer sumergido por más de tres días. Se denominará SHINKAI 6.000.

Las investigaciones que realiza el «Japan Marine Science and Technology Center» apuntan hacia un submarino que puede sumergirse hasta 6.500



metros, donde la presión hidrostática a soportar es del orden de los 650 kilogramos/centímetro cuadrado.

La tripulación se compondría de tres miembros, alojados en una cabina esférica de una aleación de titanio.

El casco tendrá un diámetro interior de dos metros y estará provisto de tres portillos de observación de doce centímetros de diámetro.

La eslora del SHINKAI 6.000 será de diez metros, con una manga y altura de tres metros. Su peso en el aire será de 25 toneladas y su velocidad máxima sumergido de 2,5 nudos.

Para mejorar sus condiciones de marcha, tanto sumergido como en superficie, el casco será elíptico y capaz de estar sumergido por espacio de ochenta y dos horas. Estará dotado de todos los avances técnicos en materia de observación y exploración de los fondos.

El proyecto está dotado con 47 millones de dólares.



Sigue el pesimismo en la construcción naval.

La crisis sigue azotando, tanto en España como en el resto del mundo, al sector de la construcción naval.

Según informa José Antonio Vega, en «ABC», las posibilidades de cumplimiento de los planes de reconversión naval son puestas en duda por la crisis mundial, y fuentes de la propia División Naval del INI han manifestado este temor. A finales de año —sirva de ejemplo— se comenzará a construir el primer gran buque que encarga un armador español en los últimos tres

años, y confirmando la crisis, en todo el mes de septiembre sólo se ha contratado un buque en todo el mundo.

La construcción del buque citado, a cargo de la Naviera Marítima Continental de Comercio, se llevará a cabo en el dique de Puerto Real en la bahía de Cádiz, y supone el primer pedido de un gran buque en los últimos tres años, lo que da una idea gráfica de la crisis por la que atraviesa el sector naval en España. Pero la crisis no se circunscribe sólo a España, a donde ha llegado a causa de la aparición de grandes potencias de construcción naval a bajo costo, cual es el caso de Corea del Sur, Unión Soviética o Japón; significativamente, durante el mes de septiembre, solamente se contrató un gran buque en todo el mundo; ha sido solicitado por un armador noruego y se construirá también en un astillero del país escandinavo.

Además, Corea del Sur, que actualmente es la tercera potencia de construcción naval del mundo, ha estado cuatro meses de este año sin contratar ni un solo barco (enero, mayo, agosto y septiembre). Por otra parte, en la actualidad hay en los diques de todos los astilleros del mundo un total de 22 buques, que no se entregarán a sus armadores porque han manifestado no poseer liquidez para amortizarlos. Estos datos demuestran la congelación de la demanda en todo el mundo y han hecho manifestar a fuentes de la División Naval del INI el pesimismo de que se pueda conseguir, al menos en grandes astilleros, la carga de trabajo estimada en los planes de reconversión firmados en noviembre del año pasado.

Sin embargo, con la contratación del buque de Marcosa antes citado, que cubrirá servicios de ENSIDESA (comienza así a renovar su flota), y tendrá 95.700 toneladas, el presidente de la División Naval del INI, Pedro Sancho, ha manifestado que «se podrá recuperar el terreno perdido en los planes de reconversión, y se denota un pequeño relanzamiento de la demanda nacional de buques». Aún así la carga de trabajo estimada para grandes astilleros en el año 1987 será difícilmente alcanzada.



La reestructuración de «Bazán».

Según informa el periódico «Diario 16», la empresa pública de construcción naval militar «Bazán» presentará un plan de reestructuración que significará un excedente de plantilla no inferior a los 5.000 trabajadores.

Las hipótesis barajadas por la empresa en el último año, así como las propias informaciones facilitadas a los sindicatos, sitúan el excedente en 5.662 trabajadores de los 14.722 con que cuenta en la actualidad la empresa. Según estos datos, el impacto mayor se producirá en la Factoría de San Fernando, con un excedente de 2.223 trabajadores sobre los 3.919 actuales. En Ferrol sobrarían 1.994 trabajadores y en Cartagena 1.445.

Según Juan Ignacio Marín, secretario general del Metal de Comisiones Obreras, el tema OTAN ha hipotecado seriamente la política de defensa con inversiones cuantiosas en los «F-18». Comisiones Obreras planteará la necesidad de un plan de la Armada frente a la prioridad dada por el Gobierno al programa FACA. En otro orden de cosas, Marín denunció la caótica situación en la que se encuentra la construcción naval civil y los escasos resultados de la reconversión. Marín insistió en la necesidad de retomar la alternativa del sindicato, situando la producción nacional en 750.000 TRBC.



Japón sigue desguazando.

El Ministerio japonés de Transportes informa que se propone promocionar el desguace de barcos nacionales y extranjeros a través de una subvención a los astilleros japoneses y de la creación de un Fondo de Garantía de los armadores japoneses sobre los buques a desguazar. Este plan constituye una ampliación del programa que fue iniciado en 1978-79 y que expiró el pasado 31 de marzo. Para la financiación del plan de desguace, la División de Construcción Naval del Ministerio ha solicitado del Ministerio de Finanzas la asignación de 550 millones de yens en el año que comenzó el 1 de abril. Los astilleros japoneses han desguazado ya unos 2,7 millones de toneladas brutas de barcos, tanto nacionales como bajo pabellón extranjero y la citada División proyecta ampliar durante tres años su plan de desguace con vistas a desguazar otros dos millones de toneladas. Está previsto, al parecer, una asignación especial para promover el desguace de barcos en los países en desarrollo, concretamente en China, Indonesia, Malasia y Filipinas.



Rompehielos nucleares para la URSS.

«Wartsila», una de las mayores compañías finlandesas, ha concertado con la compañía soviética «V/O Sudoimport» un contrato concerniente a la construcción de dos rompehielos de propulsión nuclear, que serán entregados en 1988-89 por sus astilleros de Helsinki. El valor de esta operación es de 2.000 millones de marcos finlandeses (50.000 millones de pesetas), siendo éste el mayor contrato industrial jamás concertado por la única empresa finlandesa.

La técnica de construcción será en su mayor parte finlandesa; la técnica nuclear, soviética y los reactores serán instalados en Leningrado, una vez que los buques hayan sido acabados en Helsinki. La potencia desarrollada por cada uno de los rompehielos de corto calado alcanza 52.000 CV. Otras características son: Longitud, 50 metros; anchura, 29 metros, y calado, 8 metros.

Estos buques están destinados a facilitar y prolongar el corto período navegable de las aguas soviéticas en el océano Glacial Artico.

«Wartsila» y otro astillero finlandés, el «Valmet», esperan obtener más encargos soviéticos con su nueva tecnología aplicable a los ropehuelos y con la utilización de la robótica para reducir los costes.



La reparación de buques, también en crisis.

La firma «Drewry Shipping Consultant Ltd.», ha publicado un estudio titulado «The future of world shiprepairing», en el que se señala que el futuro de la industria mundial de reparación de buques no es muy optimista. Las naciones tradicionales en el sector, incluso Singapur que en otro tiempo lo dominaba, han visto caer dramáticamente los ingresos y muchas han sufrido el cierre de astilleros.

El informe señala que el movimiento de tonelaje desde países tradicionalmente armadores hacia banderas que son cada vez más proteccionistas, disminuirá la disponibilidad de tonelaje en el mercado internacional de reparación de buques. En 1973 los armadores del norte de Europa operaron un tercio del tonelaje petrolero total mundial bajo sus banderas. En 1983 dicho tonelaje se ha reducido a la quinta parte del total. La flota de graneleros de carga seca ha retrocedido incluso más, desde el 31 por 100 en 1973 al 13 por 100 en 1983, y la flota de portacontenedores totalmente celulares ha mostrado un importante descenso desde el 43 por 100 al 34 por 100.

El estudio señala que las políticas nacionales de tráfico marítimo van de la mano con políticas nacionalistas de construcción y de reparación de buques. Mientras tanto, muchos astilleros del mundo occidental están a merced de los gobiernos, insistiendo en que compitan de acuerdo con las condiciones del mercado libre.

En estas condiciones, ¿dónde está el mercado libre? Los principales países marítimos tales como Alemania Occidental, Noruega y el Reino Unido utilizarán astilleros que ofrezcan el mejor servicio, dado que o no tienen diques de reparación adecuados o la industria nacional de reparación de buques no es competitiva. Sin embargo, la flota japonesa usará casi siempre astilleros nacionales y si esto no es posible utilizará astilleros de Singapur y Malasia, con fuertes intereses de Japón. Los armadores se ven apoyados en sus esfuerzos por mantener los costos bajos, por la relajación de las reglas de la sociedad de clasificación, reduciendo la frecuencia de entrada en dique. En 1972 un VLCC entraba en el astillero cada quince meses por término medio; en 1983 la media ha sido de treinta y tres meses, y algunos armadores han sido capaces de extender el período entre 40 y 50 meses. Los intervalos de entrada en dique para los pequeños petroleros y buques de carga seca se

han casi duplicado hasta aproximadamente treinta y veintiocho meses, respectivamente. La ampliación de los intervalos de entrada en dique se debe al desarrollo de apoyo, tales como mantenimiento programado y vigilancia de la condición y del comportamiento. Estos, además de los avances tecnológicos como inspecciones a flote, han reducido bastante la demanda de diques a pesar del incremento en el tamaño de la flota mundial.

J. S. A.

ECOLOGIA MARINA

Preocupación ecologista por la Antártida.

El futuro de la Antártida —el gran continente helado codiciado por una docena de potencias— se está debatiendo entre los treinta y dos países interesados, entre ellos España. A fin de evitar una «guerra por el hielo», las dos superpotencias —URSS y EE.UU.—, además de Japón, Bélgica y los países que tienen reivindicaciones territoriales en ese continente —Argentina, Chile, Francia, Inglaterra, Nueva Zelanda, Noruega y Africa del Sur— firmaron en 1959 un Tratado que prohíbe toda actividad militar y todo ensayo nuclear en la Antártida.

España y otros diecinueve Estados se adhirieron al Tratado más adelante. Pero cuatro de ellos —Alemania, India, Polonia y Brasil— han conseguido los mismos derechos consultivos que los fundadores por haber confirmado su interés con expediciones y bases. España no se desinteresa de la Antártida, como lo prueba su presencia en esta conferencia —la delegación la componen dos diplomáticos y un capitán de fragata—, y la invitación cursada a los demás países de celebrar una reunión científica en Cartagena.

De acuerdo con recientes informes de prensa, en especial del corresponsal de «ABC», en Bruselas, si España no ha enviado expediciones importantes a ese inhóspito territorio es por su elevado coste. Según el ministro belga de Exteriores, Tindemans —que ha inaugurado la conferencia—, una expedición allí cuesta unos 15 millones de pesetas por persona y trimestre.

Para otros países, sin embargo, esas inversiones son rentables, pues el «continente blanco» es riquísimo en minerales de toda clase. Incluso se ha hablado de una fuente de alimentación de gran futuro en el famoso «kril» que abunda en aquellos parajes. A diferencia del Artico, el casquete norte del globo, que no es sino un mar helado, la Antártida es un continente auténtico, pero recubierto de una costra de hielo que alcanza un espesor de 2.800 metros en el Polo Sur.

Varios países del Tercer Mundo exigen que la Antártida sea confiada a las Naciones Unidas y declarada patrimonio común de la Humanidad.

La mayor parte de los signatarios del Tratado se oponen a ello, pues — aseguran— su fin no es el dominio del territorio, sino ordenar las actividades que allí realizan los distintos Gobiernos. Además, la ventaja del Tratado es que durante su vigencia de treinta años —hasta 1991— «congela» todas las reivindicaciones y hace superfluo un conflicto de soberanía.

Para los ecologistas europeos todo eso es teoría. Las expediciones científicas, e incluso el turismo, destruyen el frágil equilibrio del medio natural antártico. Su hostilidad se concentra ahora en la construcción por Francia de una pista de aterrizaje sobre aquel suelo glacial.

La explotación comercial en gran escala del casquete sur del planeta no es para mañana. Técnicamente todo es posible, pero el coste es inmenso. Existen allí, por ejemplo, icebergs de hasta 100 metros de largo que dan la vuelta al continente durante todo el año. Petróleo hay, pero extraerlo es, hoy por hoy, antieconómico.

Así como la militarización del espacio parece ya una realidad, la Antártida sigue siendo hoy un lugar idílico de paz. Cabe preguntarse por cuánto tiempo. El Tratado expira dentro de seis años. Si ninguna de las partes contratantes pide su revisión se prorrogaría por treinta años más. Es pronto aún para predecir lo que va a ocurrir de aquí a 1991. Pero conforme los hallazgos científicos progresan, el interés crece y con él las posibilidades de conflicto.

En la III Semana de Estudios del Mar, celebrada con gran éxito en Cartagena, se abordó el asunto de la posible participación de España en el Tratado Antártico, al que desde 1982 pertenecemos únicamente como nación observadora, para lo cual es preciso desarrollar actividades de explotación científica en el continente helado.

Las actuaciones españolas, en relación con el tema de la Antártida, han sido variadas, entre las que destaca la campaña de investigación, de carácter no oficial, organizada por la Asociación de España en la Antártida, a bordo de la goleta *Idus de marzo*; el envío de oficiales de la Armada española, a invitación de las Armadas argentina y chilena, a campañas antárticas organizadas por estos países; lo mismo puede decirse de la Fuerza Aérea española; actividades de diferentes profesionales y científicos españoles a título personal o enclavados en otros organismos internacionales; participación durante el verano austral 1984-85 en las expediciones argentina, a bordo del buque *Almirante Irizar*, y chilena, a bordo de la motonave *Capitán Alcázar*, de grupos de científicos españoles pertenecientes al CSIC y al Instituto Español de Oceanografía.

Para obtener una presencia española en la Antártida es imprescindible la concreción de soluciones para conseguir el establecimiento de una base de verano que nos legitimara, con todo derecho, a ser parte consultiva en el Tratado Antártico a finales de esta década.



Condenadas tres empresas por causar contaminación grave en aguas de Cartagena.

Un juez de Cartagena ha condenado a las empresas EMPETROL, CAMPSA e Hidroeléctrica Española a abonar a la Cofradía de Pescadores de la localidad los daños causados por una «marea negra». El titular del juzgado de primera instancia de Cartagena, Fructuoso Flores, permite en su sentencia que las partes alcancen un acuerdo en fijación de la cuantía de los daños, que, caso contrario, será estipulada por la autoridad judicial.

La «marea negra» se produjo el 12 de septiembre de 1981, en que fueron vertidos al mar cientos de toneladas de fuel-oil. Las tres empresas condenadas tienen instalaciones en el valle de Escombreras, próximo a Cartagena. EMPETROL suministra fuel a Hidroeléctrica por medio de una tubería permanente, bajo el control de CAMPSA. Un fallo, técnico o humano, provocó que el fuel trasvasado se vertiera en el mar entre las siete de la tarde del día 12 y las dos de la madrugada del día siguiente. Las aguas de la zona estuvieron afectadas por el vertido durante un año.



Vertederos flotantes para el Mediterráneo.

Los dieciséis signatarios de la Convención de Barcelona estudiarán una propuesta de creación de «vertederos flotantes» destinados a recoger los vertidos de los buques en el Mediterráneo.

La propuesta de la Comisión Europea forma parte del llamado Plan de Acción Mediterránea, puesto a punto por las Naciones Unidas en el marco de su programa de protección del medio ambiente, que fue aprobado por la mayoría de los países de la cuenca mediterránea en la conferencia celebrada en Barcelona en 1975.

La propuesta de la CEE recomienda:

— La creación de vertederos flotantes de recepción, próximos a los puertos y otras zonas protegidas donde resulten necesarios debido a la densidad del tráfico marítimo.

— La creación de incentivos a la iniciativa privada para que establezca un proyecto piloto lo antes posible en el marco de un concurso internacional.

— Medidas para obligar a los buques a utilizar esos vertederos y el establecimiento de un sistema de información sobre la eficacia del proyecto.

No se ha indicado el coste de estos vertederos flotantes ni tampoco sus fuentes de financiación. En todo caso la propuesta será bien acogida por los

grupos de presión ecologistas que claman en protesta por las condiciones de las playas del Mediterráneo.



La URSS se niega a suspender su caza de ballenas.

El jefe de la Junta Soviética de Pesquerías, Ivan Nikoronov, en declaraciones a la Agencia de Noticias «Tass», ha manifestado que la prohibición de pesca de ballenas a partir de este año dispuesta por la Comisión Ballenera Internacional era incorrecta y científicamente carecía de fundamento, estando motivada por razones puramente políticas. No obstante, el pasado mes, Nikoronov declaraba en Gran Bretaña que la URSS estaba dispuesta a suspender las capturas de ballenas a escala comercial en el Antártico durante el período 1987-88. La Unión Soviética acepta la necesidad de regular las existencias de ballenas, pero se opone a las sanciones de otros países contra los países que continúen capturándolas.



La declaración de Génova sobre el Mediterráneo.

Con la «declaración de Génova», los estados mediterráneos que, en su día, firmaron la «Convención de Barcelona», se comprometen a organizar cada año una «semana del ambiente mediterráneo», dedicada a sensibilizar a las poblaciones respectivas frente a los problemas de la contaminación de ese mar, que, como se subrayó durante los debates «está enfermo, pero no ha muerto aún». En el texto de la declaración se han previsto numerosas medidas relacionadas con el turismo, la pesca y el uso de las playas. En la realización del programa se invirtieron ocho millones y medio de dólares.

Se montarán instalaciones para la depuración de las aguas procedentes de los buques y de las factorías petrolíferas. Todas las ciudades asomadas al Mediterráneo que tengan más de cien mil habitantes tendrán que depurar, con procedimientos técnicamente avanzados, las aguas de sus alcantarillas. Se organizará la protección de las especies de la fauna marítima que corren peligro de extinguirse. Se vigilará de modo más severo el transporte de sustancias tóxicas.

El ministro español de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Luis Sainz de Cosculluela, al dirigirse a los congresistas de esta «cuarta reunión de las partes contratantes del convenio para la protección del Mediterráneo», recordó la labor que viene realizando el Gobierno español contra la contaminación y a favor del desarrollo armónico de la región. Se trata —dijo— de un tema acerca del cual «todas las fuerzas políticas están de acuerdo». España ha venido realizando, y realiza, grandes esfuerzos para reducir la contamina-

ción atmosférica en las grandes ciudades y en las zonas industriales, así como la de las aguas continentales y marítimas, pero en la tarea de recuperar el litoral mediterráneo es imprescindible la cooperación internacional.

Hay que tener en cuenta, según señaló el ministro español, que la costa peninsular de España asomada al Mediterráneo tiene un desarrollo de 1.854 kilómetros y la insular de 1.349 kilómetros, con casi siete millones de habitantes, repartidos en 181 municipios. En verano hay que añadir más de seis millones de turistas, que se distribuyen de forma desigual a lo largo de esas costas, «de tal modo que en algunas zonas la población se multiplica por diez durante el período estival».

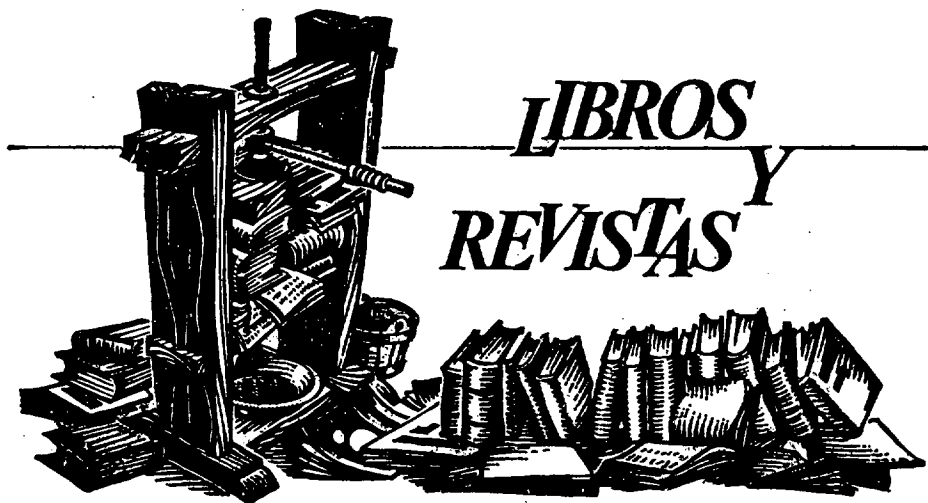
J. S. A.

GACETILLA

- El día 13 de octubre pasado, la Real Academia de Extremadura de las Letras y las Artes celebró sesión pública y solemne en el salón noble del antiguo Convento de la Coria (Fundación Xavier de Salas), en Trujillo, para recibir como académico de honor al excelentísimo señor vicealmirante don Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto, que leyó su discurso de ingreso bajo el título «Colón y América», siendo contestado por el excelentísimo señor don Antonio Hernández Gil, presidente de la Real Academia de Extremadura de las Letras y las Artes y de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación.
- Asimismo, el día 3 de octubre pasado, promovido por la Asamblea Amistosa Literaria del Colegio Mayor «Jorge Juan», el comandante de Intendencia de la Armada y colaborador de nuestra REVISTA, don José María Blanca Carlier, pronunció una conferencia en dicho Colegio sobre el tema «La Academia de Guardias Marinas».

J. G.





LIBROS

BAÑÓN, R., y OLMEDA, J. A.: **La institución militar en el estado contemporáneo.**—Alianza Editorial. Madrid, 1985; 368 págs.

Hay una evidente tendencia, por parte de modernos ensayistas de la temática militar, a situar en un marco teórico, y metodológico excesivamente estrecho, la riqueza de problemática que por otra parte despliega el fenómeno de las Fuerzas Armadas en la sociedad contemporánea de la que forman parte; y así, ya se hable de sociología militar o de Fuerzas Armadas y sociedad —término que usan los autores y compiladores de este libro—, lo cierto es que el fenómeno militar, paradójicamente marginado por la Sociología desde que Max Weber hiciera del mismo uno de sus puntos de meditación, vuelve a constituirse en uno de los temas clave para la comprensión de la sociedad contemporánea e incluso de la propia sociología actual.

La Institución Militar en el Estado Contemporáneo es un volumen integrado por un conjunto de trabajos de autores que, como Janowitz, Moskos, Teitler, Hintington y Abrahamsson, constituyen lo más destacado de entre los especialistas en la materia. A ellos se les unen los profesores de la Universidad Complutense de Madrid R. Bañón y J. A. Olmeda que, a más de recopiladores y presentadores de los anteriormente citados, contribuyen al texto con dos extensos trabajos: uno teórico sobre el tema del libro y otro historiográfico sobre las Fuerzas Armadas en España durante los últimos cuarenta años, siendo denominador común de todos el punto de partida de la vinculación del ejército moderno al Estado-Nación y, por tanto, a la economía monetaria y a la centralización del poder en el Estado. Las Fuerzas

Armadas, entendidas así como una organización compleja y profesional, orientada a la preparación de la guerra, plantea, como es obvio, tensiones y conflictos de diversa gradación y en función del momento histórico en que se producen, en el marco de la sociedad y en sus relaciones con el Estado, por lo que la forma de tratar de explicar y dar salida a tal conflicto es lo que constituye la aportación original, desde distintas ópticas, de cada uno de los autores.

Tanto Janowitz como el resto de sus compañeros exponen sus teorías con desenvoltura, y tal como entienden la problemática militar contemporánea, dentro de un marco eminentemente sociológico. Desde la «institucionalización» de las guerras locales hasta el «futurismo» de la guerra de las galaxias, pasando por la «cristalización» del peligro total permanente en la carrera nuclear y la organización de un mercado de armas como puro valor de cambio, lo militar despliega una existencia compleja que rompe los esquemas estrechos de su teorización como conflicto institucional para presentarse como la clave en torno a la cual se articula el proceso reproductivo y desdoblamiento cultural de la sociedad contemporánea. Los autores lo ven así, y a ellos remitimos al lector interesado por el tema.

J. C. P.



FERRANDO, Raquel: **Todo sobre sucesiones y testamentos.** — Colección Legal De Vecchi.—Editorial De Vecchi. Barcelona, 1985; 158 págs.

La Colección Legal De Vecchi —alguno de cuyos títulos hemos glosado en las páginas de esta REVISTA—, nos ofrece su «Todo sobre sucesiones y testamentos», con indudable sentido de oportunidad y acierto; porque no cabe duda que la palabra «testamento» es en muchos de sus aspectos todavía una gran desconocida y, sin embargo, su utilización se hace cada vez más necesaria.

Como acto humano y voluntario, la acción de otorgar testamento es un hecho sujeto a una serie de condicionamientos legales a tener muy en cuenta, ya que para su validez es necesario que cumpla una serie de requisitos que la ley exige para defender tanto los intereses legítimos de los herederos como los del mismo autor del testamento.

De aquí que resulte de gran importancia el conocimiento de las leyes, fueros regionales, locales y costumbres que regulan el fenómeno de la sucesión, que se ve ampliamente tratada y comentada y podría añadirse que magníficamente sintetizada en este nuevo aporte jurídico de De Vecchi.

¿Qué es un testamento? ¿Cómo puede otorgarse? La sucesión testada, la sucesión intestada, los testamentos en sus modalidades de abierto, cerrado y ológrafo; el testamento militar y el marítimo; el testamento del español otorgado fuera de España; los requisitos y contenido del testamento; el

albacea, la legítima, la sucesión en los derechos forales, etc., son aspectos que tienen cumplida y a la vez asequible explicación a través de las páginas del libro.

J. R.



CHARBONEAU, Paul Eugene: **El hombre en busca de Dios.**—Editorial Herder. Barcelona, 1985; 254 págs.

En la perspectiva de una profunda interrogación del hombre, el problema de Dios ha pasado a ser el quicio de toda la problemática de nuestro tiempo, siendo, por tanto, preciso rehacer el recorrido existencial del hombre desde su surgimiento hasta el día de hoy. Y es preciso también encontrar el carácter esencial de la fe, ya que durante mucho tiempo el discurso teológico se ha limitado a un fácil idealismo que pretendía tener respuesta para todo.

Paul Eugene Charboneau, a través de su obra «El hombre en busca de Dios», nos conduce a una visión enteramente nueva de Dios, de la fe y del discurso teológico, con lo que aquellos para los que la existencia divina es una incógnita, tal vez puedan entrever en estas páginas una respuesta cuya riqueza de contenido les dejará admirados.

Libro serio, rigorista, de impecable construcción, retoma paso a paso las iniciativas de la teología, de la filosofía, del conocimiento científico y de la antropología para mostrarnos una exposición de valores fundamentales sobre la existencia de Dios y su incidencia en el mundo de nuestros días.



J. R.

LAIN ENTRALGO, Pedro: **Sobre la amistad.**—Colección Austral.—Espasa Calpe. Madrid, 1985; 334 págs.

La amplia obra intelectual de don Pedro Laín Entralgo, actual director del Real Academia Española y catedrático de Historia de la Medicina de la Universidad de Madrid, alcanza aún una mayor cota con este nuevo libro que, bajo el sugerente título «Sobre la amistad», traza las coordenadas de un profundo estudio sobre esta actitud social a través de la cual se perfecciona la naturaleza humana. Dividido en dos partes, en la primera se hace historia de la amistad en una revisión de valores de amplio desarrollo evolutivo (la amistad en la Grecia clásica; en la Grecia helenística y en Roma; en el cristianismo, con la visión cristiana de la amistad desde San Agustín a Santo Tomás de Aquino; la amistad en el mundo moderno, con la visión de Kant y las vicisitudes poskantianas de la amistad); mientras que en la segunda parte se formula una teoría de la amistad, en la que psicología, metafísica y

sociología, además de la ascética, tienen mucho que decir sobre el tema; porque para el autor la amistad, que diferencia de la simpatía, camaradería o enamoramiento, es una peculiar comunicación amorosa entre dos personas establecidas en beneficio mutuo.

Una copiosa aportación bibliográfica, matizada capítulo por capítulo, y un profundo prólogo del profesor Diego Gracia, complementan adecuadamente este estudio sugestivo y sugerente, en el que la amistad como fenómeno afectivo y social queda al descubierto y al análisis del propio lector.



J. R.

GROSSO, Alfonso: «**Giralda 2**».—Editorial Planeta. Barcelona, 1985.

La dilatada —y en muchos aspectos controvertida— producción literaria de Alfonso Grosso, captador no sólo del pasado reciente, sino de la más palpitante actualidad española, europea, norteamericana, sudamericana, del Medio Oriente, del Caribe y de los países socialistas, se incrementa con este nuevo título «Giralda 2», segundo volumen de una tetralogía comprensiva de las aventuras y desventuras de una saga familiar de acusada proyección andaluza.

«Giralda 2» es una novela de gran intensidad dramática y de un fortísimo suspense. Así como la primera parte —«Giralda 1»— transcurría en los años veinte, la acción se sitúa ahora en los cuarenta, centrándose el relato en la figura de José María, el hermano primogénito del canónigo lectoral de la catedral de Sevilla, quien, tras la muerte de su padre, se convierte en conde de Carrión.

Las complejidades de la aristocracia andaluza y los problemas que se ve obligado a afrontar a lo largo del libro, sus tonos audaces y su gran dominio de la narrativa dan al libro de Grosso un talante de continuidad consolidada que en nada desmerece de «Guarnición de Silla», «Florido Mayo», «La buena muerte» o «Un cielo difícilmente azul», obras con las que el autor se colocó a la cabeza de los narradores españoles.

J. R.



LLORCA, Carmen: **Isabel II y su tiempo**.—Ediciones Istmo. Madrid, 1984.

No ha tenido demasiada «buena prensa» la reina Isabel II, debido en parte a las turbulencias de la época en que le tocó vivir. Carmen Llorca, sin embargo, parece iniciar una actitud reivindicatoria sobre la persona y la figura que Galdós llamara «la de los tristes destinos».

Realizado fundamentalmente este estudio con material en gran parte inédito, procedente de archivos, tanto nacionales como extranjeros, públi-

cos y privados, se resalta la personalidad de la reina, a través de la cual adquieren otra configuración muchos acontecimientos y numerosos protagonistas —en los que se mueve y gravita el hilo conductor de la historia—, desde la reina Madre hasta las amistades particulares; desde Francisco de Asís a sor Patrocinio, la monja iluminada, pasando por Narváez, Serrano, O'Donnell, Olózaga, Cánovas...

La autora, profesora de la Universidad Complutense de Madrid, ha logrado aportar, mediante una rigurosa y bien trazada investigación, nuevas perspectivas sobre la controvertida figura que contempla, sin que disimule la simpatía que le despierta su protagonista sobre todo en su condición humana, aunque sea imposible disociar el personaje de su circunstancia, reflejo de un período decisivo de la historia contemporánea española.

J. R.



PAZOS, Pío A.: **Héroes de Filipinas**.—Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército. Madrid, 1985; 95 páginas.

El Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército ha editado este opúsculo que, en plan coleccionable, ha de publicarse como suplemento en las revistas *Ejército* y *Guión*. Se trata de 21 relatos seleccionados de los 66 que componen la obra de don Pío A. Pazos, coronel, teniente coronel del Regimiento de San Marcial número 46, editado en Santander, año 1888; estos relatos son de todas las épocas, desde el año 1525 hasta 1860.

El folleto comienza con una *Presentación*, en la que hace una breve historia de las islas Filipinas desde su descubrimiento por los españoles, expedición de Magallanes (mayo de 1521), que allí murió; la expedición de Miguel López de Legazpi (año 1564), quien bautizaría a estas islas con su actual nombre, etc.; una reseña de lo que es esta obra; biografías, que se refieren no sólo a militares; también encontramos algunos frailes, el alcalde mayor de Cebú y la dayana de Taquina, para acabar con unos Diccionarios de *palabras* y de *material*. Algunos marinos encontramos aquí, tales como el soldado indígena de Infantería de Marina Cirilo Maypi, el médico de la Armada don Eugenio Fernández y Menéndez-Valdés, etc., todos protagonistas de hechos heroicos y ejemplares. Con gran número de dibujos, la obra es de las que se lee de un tirón por lo agradable de su lectura, recomendable a todos como ejemplos dignos de imitar, llegado el caso.

J. F. G.



La teoría de la navegación a vela y su desarrollo. Historia de un problema mecánico-náutico. Resumen.

El escrito más antiguo sobre navegación a vela se remonta a Aristóteles, que en su «*Mechanika*» describe por primera vez su técnica. Los comentarios a este libro, que aparecen durante la época del Renacimiento, tratan también de explicar el juego de las fuerzas actuales en el buque y en su velamen.

Después de que Leonardo da Vinci dio una descripción de la navegación a vela, en donde se tiene en cuenta la bolsa de la vela, aparece a principios del siglo XVII la «teoría de retorsión», considerada como teoría preclásica de la navegación a vela.

La teoría que hoy se llama la «clásica» surge casi simultáneamente en Inglaterra (Hobberds, 1655), en los Países Bajos (Witsen, 1671) y en Francia (Pardies, 1673), correspondiendo los inicios al filósofo inglés. En 1689 se publica en Francia el primer libro sobre la teoría de la navegación a vela. Su autor, el caballero Renau, se basa, ante todo, en la teoría del padre Pardies. Huygens se opone a ella, de forma que, en lo sucesivo, surge una polémica en la cual intervienen también Leibniz, Jacobo Bernoulli y, más adelante, sobre todo, su hermano menor Juan. Produce, en lo sucesivo, un efecto aclaratorio para la formación del concepto de la fuerza. Casi al mismo tiempo, Antonio Parent, defensor tardío del Cartesianismo, interviene a favor de Renau, por cierto sin éxito.

Daniel Bernoulli, en 1738, es el primero en demostrar el origen de la corriente relativa, cuya aparición en la embarcación a vela explica por primera vez MacLaurin en 1742. En aquella época la teoría del buque recibe nuevos impulsos a través de los trabajos, casi simultáneos pero independientes, de Bouguer (1746) y de Euler (1749).

Desde Jacobo Bernoulli (1692) había quienes creían que, mediante la averiguación exacta de la velaria, o sea, de la curva que toma una vela inflada por el viento, se podría llegar a la predeterminación exacta de la deriva y, de esta manera, contribuir fundamentalmente a la mayor exactitud de la derrota. Por tal motivo, en 1771, Jorge Juan establece una teoría donde esta curva tiene especial importancia.

A principios del siglo XIX se empieza a hacer investigaciones experimentales para aclarar el problema de la navegación a vela.

A pesar de nuevas teorías sobre la resistencia de los fluidos, hasta hace poco, se sigue explicando este problema, casi exclusivamente, con la «clásica» ley del seno-cuadrado, mantenida aún cuando la aviación, que surge a comienzos de nuestro siglo, señala nuevos caminos hacia una explicación correcta de lo que ocurre en las velas y en el casco del barco (Eckert, 1911; Croseck, 1925; Frey, 1929 y 1933, y otros). De los trabajos más recientes son

de especial importancia los de Thieme (1951 y 1955) y de Marchaj (1964 y 1979).

Con el presente libro, el autor expone por primera vez una historia de la teoría de la navegación a vela y, al mismo tiempo, presenta una contribución a la de la exploración de la resistencia de los fluidos. Añade extensa bibliografía.

C.

REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA MILITAR. Servicio Histórico Militar. Número 58. Año 1985.

Sumario: *La bandera nacional y banderas militares de España*, por el teniente coronel de Infantería don Fernando Redondo Díaz. *La conquista de América, caso de conciencia*; es su autor el Consejero Togado del Aire don José María Escudero. *Flandes, en la Institución Militar de España en Indias*, por don Juan Marchena Fernández. *De Bailén a Somosierra: el nudo fatal*, por don Juan Pando Despierto.

Documentos: Un trabajo sobre *Antropología militar*; es su autor el Antropólogo don Alberto Rubio Fuentes.

Informes: *Personas reales extranjeras, coroneles honorarios del Ejército español*, por don Fernando Redondo Díaz, teniente coronel de Infantería. *La Genealogía y el Ejército*, por don Ricardo Serrador y Añino, coronel de Infantería (DEM).

Actividades del Servicio Histórico Militar: Las varias de éste, como visitas, exposiciones, etc.

Bibliografía: Con la reseña de varios libros. Obras editadas por el Servicio Histórico Militar y *Sumario* de la *Revue Historique des armées*; comprende la *Revista*, a la que acompañan gran número de láminas y fotografías, muchas de ellas en color.



F.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Con un *Sumario* que a continuación reseñamos, aparece este nuevo número de ésta, el 9, de su tercer año de publicación.

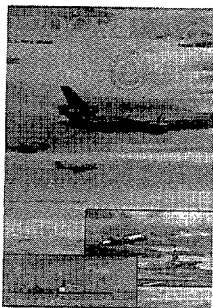
El torpedero «número 1» remonta el Ebro hasta Tortosa (1)?, por don Francisco Felipe Olesa Muñido, profesor de la Escuela de Guerra Naval y de la Universidad Central de Barcelona. *Población aborigen precolombina*

en el momento del «contacto y conquista», por Guadalupe Chocano Higue-
ras, licenciada en Historia de América. *El navío de tres puentes en la
Armada española*, es su autor el capitán de fragata don José Ignacio Gonzá-
lez-Aller Hierro. *El sello del Concejo de San Sebastián y su entorno históri-
co*, por don Juan María Lizárraga Durandegui; se hace constar que este tra-
bajo lo escribió su autor cuando tenía sólo dieciséis años de edad. Recibiendo
el año 1982 el primer premio del concurso convocado por la Caja de Aho-
rros Provincial de Guipúzcoa; al publicarlo *queremos... favorecer la difusión
de la labor de los jóvenes investigadores. Hospitales y enfermerías navales en
las islas Filipinas durante la colonización española*, por el doctor en Medi-
cina don Antonio Casero Nieto; se trata de la tercera parte de su tesis doc-
toral. *Operaciones menores en Cuba, 1898*, por don Agustín R. Rodríguez
González, licenciado en Geografía e Historia.

Un *Documento*, es un oficio que traslada el comandante de Marina de
Alicante, firmado en Cartagena el 7 de agosto de 1860, al ministro de Mari-
na, sobre las pruebas realizadas en el puerto del submarino inventado por
don Cosme García. *Noticias Generales*, de congresos, exposiciones y simpo-
sios. *Recensión* de libros y una ñota para futuros colaboradores, así como
gran número de fotografías y dibujos acompañan a este número.



F.



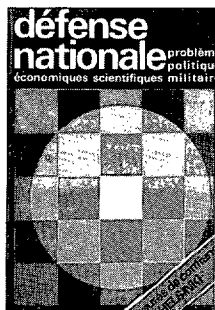
Revista PROCEEDINGS. Agosto de 1985.

SUMARIO.

Factores estratégicos en el Pacífico. Japón, balance
naval. Oceanía, uno más en la brecha. Dilemas en
Nueva Zelanda. Otra vez el Sudeste Asiático. El
camino del Oeste Guam. Vigilancia de la costa. Esto
debe ser las Filipinas.

El océano Pacífico baña costas de países del bloque
comunista que utilizan la mar como medio de expansión de su ideología.
Después de la segunda guerra mundial la US Navy disminuyó sus fuerzas en este
mar; sólo el conflicto del Vietnam aumentó la presencia a niveles de con-
flicto localizado. La presencia de la Marina soviética en Cam Ranh Bay,
como fuerza de disuasión de la flota rusa del Pacífico, hace que el panorama
naval de este océano haya cambiado y que la US Navy tenga que realizar un
replanteamiento de su despliegue.



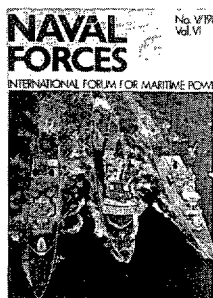


Revista DÉFENSE NATIONALE. Octubre de 1985.

SUMARIO.

La Administración Central del Ministerio de Defensa. Consideración sobre ciertos aspectos militares de la disuasión. La Libia del coronel Gaddhafi. La unión árabe. Revolución cultural. Un continente con futuro. Australia. Los chinos de ultramar. El Sudoeste Asiático. Política y Diplomacia. Proyectos para el Mediterráneo. La electrónica de las armas.

La creación del Ministerio de Defensa por los países de la NATO trata de centralizar las tres Fuerzas Armadas bajo un solo mando, con objeto de mejorar el esfuerzo combativo en tiempos de crisis y guerra. Esta teoría de centralización contrasta con las nuevas teorías de descentralización administrativa preconizada por todos los Estados. La realidad de la creación de los Ministerios de Defensa es que todavía no se ha encontrado la solución práctica de los problemas orgánicos planteados, y que las soluciones propugnadas siempre chocan con la heterogeneidad del personal y problemas de competencias. El general francés Depuy calificó a los Ministerios de Defensa de los países de la NATO como organismos obstructores si no se superan los problemas orgánicos planteados.



Revista NAVAL FORCES. Octubre de 1985.

SUMARIO.

Tres océanos, tres retos. Hacia una Armada europea. Política naval en Australia y Nueva Zelanda. La reaparición de la corbeta. Los satélites y las operaciones navales. Modernización de los sistemas de mando y control. Nuevos métodos de entretenimiento. Juegos de guerra para escuelas de Estado Mayor.

Los profesionales de los problemas navales tienen a su disposición una magnífica revista, «NAVAL FORCES», que dirige el almirante Sir James Eberle. En ella figuran en el comité de redacción las más prestigiosas plumas especializadas, no sólo en temas navales específicos, sino también en los problemas derivados del entorno marítimo, tan difíciles de tratar por las repercusiones internacionales que comportan, entre las que los factores económicos y de soberanía son los predominantes.

Hay que señalar que en esta revista se realizan estudios de zona muy importantes, la mayoría de ellos redactados por oficiales de alta graduación,

que tienen responsabilidades sobre dicha zona, lo cual hace que los artículos sean más actuales y meritorios.

La REVISTA DE MARINA recoge frecuentemente datos de esta publicación, que los considera como de gran aportación a la información naval de las marinas, tanto del bloque Occidental como del Oriental.



Revista MILITAR SOVIETICA. Octubre de 1985.

SUMARIO.

Multiplicamos la fuerza de tierra. La fabricación de automóviles Volga. La esencia militar soviética. La fuerza de choque principal. Normas de empleo del tanque T.72. El mariscal Vasilevski. El cumplimiento del deber internacionalista. Zonas libres del armamento nuclear. La salvaguardia de la Revolución. Esencia de la Revolución. El control de la disposición de los oficiales para la travesía.

COMENTARIO.

La revista muestra la alta politización del ejército soviético y la influencia del PCUS en el mismo. El único artículo realmente profesional se refiere a la preparación de la derrota de navegación de los buques soviéticos, la cual se realiza en simuladores, con lo que se capacita a los oficiales a navegar en todos los mares del mundo y conocer los distintos métodos de balizamiento. Los simuladores disponen de sistemas ópticos que reproducen la costa, plóter y todos los instrumentos de navegación necesarios para reproducir situaciones reales.



Revista DA ARMADA. Octubre de 1985.

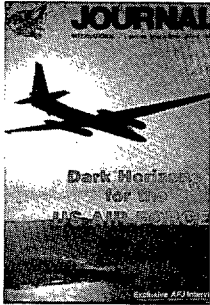
SUMARIO.



Código de honor en las Fuerzas Armadas. Historias de la mar. Antología del mar. Educación Física. Aniversario de la muerte de Carvalho Araújo. La colonia de Sacramento. Territorio portugués en el Río de la Plata. Terminología naval. Fin de viaje. Fotografías antiguas. Evolución de los uniformes en la Armada.

El dragaminas *Augusto Cartillo* era un pesquero requisado durante la primera guerra mundial; el buque fue sorprendido por un submarino alemán; el

comandante del barco, teniente de navío Araújo, pudo combatir para lograr que el paquebote *S. Miguel* escapase del submarino, muriendo en la acción. El pesquero fue capturado por los alemanes, después de cumplir su misión.



Revista JOURNAL. Septiembre de 1985.

SUMARIO.

Marinas europeas. Estandarización de sistemas. Entrevista con el general Lawrence A. Skantze, comandante del Mando de las Fuerzas Aéreas. Visión del Contribuyente. Horizonte negro para la US Air Force. Desafío al Japón. Proyectos del Japón en la defensa de las líneas marítimas de comunicación.

Las marinas europeas se nutren, en general, de armamento de este continente, con algunas aportaciones de procedencia de los EE.UU. Esto puede decirse en líneas muy generales, ya que algunos países como España han adaptado buques de la US Navy. Los esfuerzos de estandarización han comenzado; no obstante la única materialización concreta al respecto ha sido la realizada en la denominada «Fragata de los 90».

LIBROS RECIBIDOS

- DEVA JAYANT, S., y ROCCHI, M.: *El horóscopo chino*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- FIORONE, F.: *El dogo alemán*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- HAMMEN, A.: *Lea el futuro en sus manos*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- LUQUET, M.: *El terranova*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- MIRAVILLE, R.: *El libro de la poda*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- MENASSÉ, J.: *Cómo criar los canarios*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- MOCCHETTI, L.: *El pequinés*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- NOBILI, M. E.: *El manual de la guitarra*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- NOCCIOLI, M.: *La pasta*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- NOCETO, M.: *Cómo aprender fácilmente a hacer ganchillo*.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.

F.

(Corresponde al artículo que sobre el mismo tema figura en este ejemplar.)



CARTA DE JUAN DE LA COSA.—MUSEO NAVAL. MADRID